

STADT EMMERICH AM RHEIN

DER BÜRGERMEISTER



Stadt Emmerich am Rhein, Postfach 100 864, 46428 Emmerich am Rhein

Geistmarkt 1
46446 Emmerich am Rhein

Staatskanzlei des Landes
Nordrhein-Westfalen
Stadttor 1
40219 Düsseldorf

Fachbereich: 5 Stadtentwicklung

Ihnen schreibt: Ingrid Tepasß
Zimmer: 215
Aktenzeichen:

Telefon: 0 28 22 / 75-1502
Telefax: 0 28 22 / 75-1599

E-Mail: ingrid.tepass@stadt-emmerich.de
Internet: www.emmerich.de

04. Februar 2014

Neuaufstellung des Landesentwicklungsplans Nordrhein-Westfalen; hier: Beteiligung der öffentlichen Stellen, Ihr Schreiben vom 15.08.2013, Az.: III B 1 – 30 63 05.02

Sehr geehrte Damen und Herren,

die Stadt Emmerich am Rhein nimmt zu folgenden Zielen und Grundsätzen der Raumordnung des Entwurfes zum Landesentwicklungsplan Nordrhein-Westfalen (LEP NRW) wie folgt Stellung:

1. Zentralörtliche Gliederung

In den Erläuterungen zu „Ziel 2-1 Zentralörtliche Gliederung“ wird ausgeführt, dass *die zentralörtliche Bedeutung der Städte und Gemeinden und die daran anknüpfenden Steuerungsmöglichkeiten für die Sicherung der Daseinsvorsorge noch in der Laufzeit des vorliegenden LEP überprüft werden. (S. 10, 2. Absatz)*

Zwischen der Stadt Emmerich am Rhein und der Region Arnhem/Nijmegen (NL) bestehen vielfältige, funktionale Wechselbeziehungen (Wohnen, Arbeiten, Gesundheit, Bildung, Einkaufen, Kultur, Freizeit und Erholung). Die niederländischen Ballungsräume strahlen stark auf den deutschen Grenzraum aus, so dass die Funktion der Stadt Emmerich am Rhein als Mittelzentrum auch weiterhin gegeben sein wird.

Darüber hinaus wird für die Stadt Emmerich am Rhein bis zum Jahr 2030 ein Bevölkerungswachstum von ca. 5,8 % prognostiziert (Bezug: Gemeindemodellrechnung Information und Technik – IT.NRW).

Die Aussage, die zentralörtliche Bedeutung der Städte und Gemeinden noch in der Laufzeit des vorliegenden LEP überprüfen zu wollen, sollte gestrichen werden.

Bankverbindungen der Stadtkasse:

Stadtsparkasse Emmerich-Rees	BLZ 358 500 00	Kto-Nr. 113 399	IBAN DE69 3585 0000 0000 1133 99	Swift-BIC	WELADED1EMR
ABN AMRO BANK Amersfoort NL		Kto-Nr. 58.40.69.812	IBAN NL62 ABNA0584069812	Swift-BIC	ABNANL2A

2. Flächensparende Siedlungsentwicklung

Das „Ziel 6.1-11 Flächensparende Siedlungsentwicklung“ folgt dem Leitbild, in NRW das tägliche Wachstum der Siedlungs- und Verkehrsfläche bis zum Jahr 2020 auf 5 ha und langfristig auf „Netto-Null“ zu reduzieren.

Im Regionalplan kann der Siedlungsraum zu Lasten des Freiraums nur erweitert werden, wenn

- aufgrund der Bevölkerungs- und Wirtschaftsentwicklung ein Bedarf an zusätzlichen Bauflächen nachgewiesen wird und
- andere planungsrechtlich gesicherte aber nicht mehr benötigte Siedlungsflächen gemäß Ziel 6.1-2 wieder dem Freiraum zugeführt werden und
- im bisher festgelegten Siedlungsraum keine andere für die Planung geeignete Fläche der Innenentwicklung vorhanden ist und
- ein Flächentausch nicht möglich ist. (S. 30, unten)

Dabei müssen die vier genannten Voraussetzungen gleichzeitig erfüllt sein.

Ein solches Ziel schränkt die kommunale Planungshoheit in unangemessener Weise ein und muss daher abgelehnt werden.

Eine Verfügbarkeit von Flächen im Sinne eines echten Handlungsspielraums muss für die Kommunen gegeben sein, um Abhängigkeiten von Eigentumsverhältnissen zu minimieren, Bodenpreissteigerungen einzudämmen und Entwicklungsblockaden zu verhindern. Die Gemeinden müssen auf örtliche Bedarfe und Entwicklungen flexibel reagieren können. Diese Möglichkeiten werden den Kommunen durch die restriktiven Festlegungen in Ziel 6.1-11 genommen.

3. Zentralörtlich bedeutsame Allgemeine Siedlungsbereiche

In den Erläuterungen zu „Ziel 6.2-1 Zentralörtlich bedeutsame Allgemeine Siedlungsbereiche“ wird ausgeführt, dass die Regionalplanungsbehörde im Vorfeld von Regionalplanfortschreibungen die zentralörtlich bedeutsamen ASB in Abstimmung mit den Gemeinden feststellen muss. (S. 37, letzter Absatz)

Darüber hinaus findet sich in den Erläuterungen zu Ziel 6.2-1 des LEP NRW der folgende Satz: „Zur überörtlich-flächendeckenden Grundversorgung ist in jeder Gemeinde regionalplanerisch mindestens ein zentralörtlich bedeutsamer ASB festzulegen.“ (S. 38, 1. Absatz)

Die Vorgaben der Landesplanung lassen demnach für das Stadtgebiet von Emmerich am Rhein neben der Darstellung des Stadtteils Emmerich ohne Weiteres die zusätzliche Darstellung der Ortslage Elten als zentralörtlich bedeutsamer ASB zu.

Die Ortslage Elten weist mit einer Bevölkerungszahl von ca. 4.700 EW ein erhebliches Gewicht auf, der Ortsteil ist im Flächennutzungsplan (FNP) der Stadt Emmerich am Rhein als Siedlungsschwerpunkt dargestellt und die infrastrukturelle Ausstattung entspricht der eines Nahversorgungszentrums mit entsprechenden Entwicklungsmöglichkeiten (s. Einzelhandelskonzept der Stadt Emmerich am Rhein).

Das für die Stadt Emmerich am Rhein bis zum Jahr 2030 prognostizierte Bevölkerungswachstum von ca. 5,8% deutet auf einen weiteren Zuzug aus den Niederlanden, an die der Ortsteil Elten unmittelbar angrenzt, hin.

Die Stadt Emmerich am Rhein fordert auf der Ebene des Regionalplans die Darstellung von zwei zentralörtlich bedeutsamen Allgemeinen Siedlungsbereichen, zum einen für den Ortsteil Emmerich und zum zweiten für den Ortsteil Elten.

4. Konversionsflächen

Die im Stadtteil Emmerich liegende Konversionsfläche der Moritz-von-Nassau-Kaserne mit einer Flächengröße von ca. 32 ha stellt eine Brachfläche dar, welche im Sinne des „Grundsatzes 6.1-8 Wiedernutzung von Brachflächen“ zur Schonung bisher unbebauter Freiflächen einer neuen Nutzung zugeführt werden soll.

Im Grundsatz 6.1-8 wird weiter ausgeführt: *„Eine Neudarstellung von Siedlungsflächen auf Freiflächen soll nur erfolgen, wenn auf der Grundlage des Siedlungsflächenmonitorings nachgewiesen wird, dass keine geeigneten Brachflächen zur Verfügung stehen.“* (S. 30, 4. Absatz)

Mit diesem Grundsatz wird der Ansatz verfolgt, dass neue Siedlungsflächen auf Freiflächen nur dann dargestellt werden können, wenn im gesamten Stadtgebiet keine geeigneten Brachflächen zur Verfügung stehen. Damit wäre die Siedlungsflächenentwicklung der Stadt Emmerich am Rhein auf den Brachflächenstandort der Moritz-von-Nassau-Kaserne reduziert.

Dies stellt einen erheblichen Eingriff in die kommunale Planungshoheit und die Siedlungsflächenentwicklung der Stadt Emmerich am Rhein dar, denn eine Entwicklung der weiteren Emmericher Ortsteile – insbesondere die als Siedlungsraum dargestellten Stadtteile Hüthum und Elten – wäre dann erst nach vollständiger Entwicklung der Moritz-von-Nassau-Kaserne möglich.

Dies greift zu kurz, auch vor dem Hintergrund, dass für die Stadt Emmerich am Rhein ein Bevölkerungswachstum von ca. 5,8 % bis zum Jahr 2030 prognostiziert wird.

Die Stadt Emmerich am Rhein erachtet eine bedarfsgerechte Siedlungsflächendarstellung, welche darüber hinaus auch Handlungsspielräume für eine flexible Flächenentwicklung eröffnet, auch für die Ortsteile als absolut notwendig für die Gesamtentwicklung der Stadt.

Der Grundsatz 6.1.8 fokussiert Siedlungsflächenentwicklungen in hohem Maß auf Brachflächen, schränkt die Planungshoheit der Gemeinden damit in unangemessener Weise ein und sollte deshalb entfallen.

5. Grenzüberschreitender Verkehr

Im Rahmen des „Grundsatzes 8.1-5 Grenzüberschreitender Verkehr“ sollen die Verkehrsverbindungen im Grenzraum zu den Nachbarländern und –staaten grenzüberschreitend entwickelt werden.

In den Erläuterungen zu Grundsatz 8.1-5 werden Strecken aufgeführt, die zum Teil in Nordrhein-Westfalen liegen und deshalb für den Schienenpersonennahverkehr in den Regionalplänen gesichert werden sollen. (S. 106, unten)

In der Liste fehlt die grenzüberschreitende Strecke RB 35 Düsseldorf – Emmerich – Elten – Arnheim, welche ab Dezember 2016 realisiert wird. Ein entsprechender Vertrag für das sogenannte Niederrhein-Netz wurde von Seiten des Verkehrsverbundes Rhein Ruhr (VRR) und der Abellio Rail NRW im Juni 2013 unterzeichnet.

Im Zuge der Wiederaufnahme der grenzüberschreitenden Verbindung in die Niederlande ist darüber hinaus geplant, einen Haltepunkt in Elten vorzusehen.

Die Stadt Emmerich am Rhein regt an, die Strecke RB 35 Düsseldorf – Emmerich – Elten – Arnheim in die Erläuterungen zu Grundsatz 8.1-5 aufzunehmen. (S. 106, unten)

6. Kraftwerksstandorte

Entsprechend „Ziel 10.3.1 Neue Kraftwerksstandorte im Regionalplan“ erfolgt die Festlegung neuer Standorte für die Energieerzeugung (Kraftwerksstandorte) als Bereiche für gewerbliche und industrielle Nutzungen (GIB) für zweckgebundene Nutzungen „Kraftwerke und einschlägige Nebenbetriebe“ als Vorranggebiete ohne Eignungswirkung. (S. 127)

Während die Bundesregierung den Ausstieg aus der Kernenergie beschlossen hat, hat die Landesregierung NRW 2010 in einer 1. Änderung des Landesentwicklungsplanes (LEP NRW) das Kapitel Energieversorgung unter Berücksichtigung der Umstellung der Energieversorgung auf einen stetig wachsenden Anteil der erneuerbaren Energien neu gefasst.

In der Absicht, planerisch gesicherte, bis heute ungenutzte Standorte für Kraftwerke nicht weiter aufrecht zu erhalten – Wechsel von der Angebotsplanung zur Standortsicherung – wird im Zuge dessen auch der im GEP NRW 1999 dargestellte Kraftwerksstandort in Emmerich am Rhein obsolet.

Insofern plädiert die Stadt Emmerich am Rhein dafür, den noch im GEP (99) dargestellten STEAG-Standort für ein Kohlekraftwerk auf Emmericher Stadtgebiet aus den zeichnerischen Darstellungen des neuen Regionalplans herauszunehmen.

7. Hafen Emmerich

In „Ziel 8.1-9“ sind „landesbedeutsame Häfen und Wasserstraßen“ in Nordrhein-Westfalen aufgeführt. (S. 103)

Der Hafen Emmerich als der wichtigste trimodale Hafenstandort für den unteren Niederrhein sowie der niederländischen Region Achterhoek/Montferland ist jedoch nicht Gegenstand der Liste landesbedeutsamer Häfen.

In diesem Zusammenhang wird auf die Stellungnahme der Rhein-Waal-Terminal GmbH (RWT) als Betreiberin des Emmericher Hafens, November 2013 verwiesen (s. Anlage).

Die Stadt Emmerich am Rhein schließt sich dieser Stellungnahme vollumfänglich an, hält eine Einstufung des Hafens Emmerich als landesbedeutsamer Hafen für zwingend erforderlich und regt an, den Emmericher Hafen mit einer Signatur als landesbedeutsamer Hafen in der Planzeichnung zum LEP NRW darzustellen.

8. Windenergie

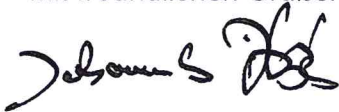
In „Ziel 10.2-2 Vorranggebiete für die Windenergienutzung“ wird ausgeführt, dass *die Träger der Regionalplanung Vorranggebiete für die Windenergienutzung mindestens in folgendem Umfang zeichnerisch festlegen: Planungsgebiet Düsseldorf 3.500 ha. (S. 130)*

Gegen die verbindliche Festlegung von Hektarzahlen bestehen erhebliche Bedenken. Die Festlegung auf geeignete Gebiete kann sich nur auf der Grundlage fachlicher Untersuchungen in Abwägung mit anderen Belangen und Anforderungen der Raumordnung ergeben.

Auf der Ebene der Regionalplanung ist deshalb sicherzustellen, dass die in kommunalen Windenergiekonzepten bzw. die im Zuge der Bauleitplanung konkret ausgewiesenen Konzentrationszonen für Windenergie im Sinne der Anwendung des „Gegenstromprinzips“ vollumfänglich berücksichtigt und damit planerische Widersprüche vermieden werden.

Im Übrigen deckt sich diese Vorgehensweise mit den Aussagen in „Grundsatz 4.4 Klimaschutzkonzepte“: *Vorliegende regionale und kommunale Klimaschutzkonzepte sind in der Regionalplanung zu berücksichtigen*“ und sollte deshalb für das Thema Windenergie übernommen werden. (S. 22, unten)

Mit freundlichen Grüßen



Johannes Diks

Anlage Stellungnahme Rhein-Waal-Terminal GmbH (RWT), November 2013

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 Industriehafens 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 Solitärlage 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-Netzes 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 Industriehafens 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 Hafenentwicklungsflächen sowie die Erschließung von Hafenflächen 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 Logistiksiedlungen 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 Logistiksiedlungen 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)