

FRAUNHOFER-INSTITUT FÜR MATERIALFLUSS UND LOGISTIK, IML

DELTAPORT

Nutzungs- und Strukturkonzept 2017

Dipl.-Logist. Achim Klukas
Dipl.-Ing. Arnd Bernsmann

Fraunhofer-Institut für Materialfluss und Logistik, IML
in Dortmund.

Projektnummer: 320 706
Projektpartner: DeltaPort GmbH & Co. KG

Inhalt

1	Ausgangssituation und Vorgehensweise	3
2	Marktanalyse	4
2.1	Betrachtung des Untersuchungsraums	4
2.2	Transportmengenentwicklung.....	4
2.3	Logistikregion Niederrhein	8
3	Prüfung von Standortalternativen	10
3.1	Duisburg.....	10
3.2	Emmerich.....	11
3.3	Orsoy.....	12
3.4	Neuss-Düsseldorfer-Häfen	13
3.5	Zusammenfassung	13
4	IST-Analyse DeltaPort.....	15
4.1	Stadthafen Wesel	15
4.2	Rhein-Lippe-Hafen	15
4.3	Hafen Emmelsum	17
4.4	Zusammenfassung	19
5	Nutzungs- und Strukturkonzept.....	20
5.1	Stadthafen Wesel	20
5.2	Rhein-Lippe-Hafen	21
5.3	Hafen Emmelsum	22
5.4	Zusammenfassung	23

1

Ausgangssituation und Vorgehensweise

DeltaPort ist ein Zusammenschluss der Häfen Emmelsum, Rhein-Lippe-Hafen und Stadthafen Wesel mit dem Ziel eine ganzheitliche Entwicklung der ehemaligen einzelnen Hafenstandorte umzusetzen. In diesem Zusammenhang plant DeltaPort die Erschließung neuer Gewerbeflächen für die Logistik. Als Basis für die weiteren Arbeiten wird hier ein Struktur- und Nutzungskonzept gefordert.

Für die Häfen am Niederrhein wurde durch das Fraunhofer IML im Jahr 2010 der Masterplan Häfenkooperation Niederrhein erstellt sowie ein erstes Nutzungs- und Strukturkonzept für DeltaPort in 2013. Dieses wird hier auf Grund der aktuellen Entwicklungen im Hafen und neuen Erkenntnissen, wie z.B. die Veröffentlichung des BVWP 2030 oder das Hafen- und Logistikkonzept NRW, überarbeitet und fortgeschrieben.

Insgesamt ist zu sagen, dass Hafenstandorte heutzutage hinsichtlich ihrer Potentiale und verkehrslogistischen Bedeutung nicht mehr rein regional betrachtet werden können. Globale und nationale Entwicklungen haben hier entscheidenden Einfluss. Beispielhaft sind hier die weltweite Entwicklung der Transportströme sowie speziell für DeltaPort die Entwicklung in den ZARA-Häfen (Zeebrügge, Antwerpen, Rotterdam, Amsterdam) sowie die Konkurrenzsituation am Rhein zu nennen.

Aus diesem Grund wird das Struktur- und Nutzungskonzept in zwei Arbeitsschritten erarbeitet. Im ersten Arbeitsschritt wird eine Analyse der aktuellen IST-Situation durchgeführt und über eine Prognose für den zukünftigen Bedarf erstellt. Als Basis für das Strukturkonzept werden die prognostizierten Transportmengen, die Marktsituation der Häfen am Niederrhein, Untersuchung von alternativen Standorten und Flächen, die Flächenverfügbarkeit und -nutzung, die Suprastruktur und die Infrastrukturanbindung des DeltaPort aufgezeigt. Im zweiten Arbeitsschritt wird aufbauend auf dem ersten Arbeitspaket das Struktur- und Nutzungskonzept erstellt und Handlungsempfehlungen entwickelt.

Im Struktur- und Nutzungskonzept sind die folgenden Ergebnisse dargestellt:

- Betrachtung des Untersuchungsraums
- Darstellung der Transportmengenentwicklung
- Untersuchung von alternativen Standorten und Flächen
- Handlungsempfehlungen für die Zuordnung von Flächen inkl. Visualisierung

Aktuelle Entwicklungen seitdem ersten Struktur- und Nutzungskonzept werden aufgenommen und berücksichtigt, darunter fallen z.B. der Neubau der Kaimauer und die Sanierung der Bahnanlagen im Stadthafen Wesel oder die Ansiedlung eines Schwergutlogistikers im Rhein-Lippe-Hafen.

Auch werden weitere Pläne und Maßnahmen des DeltaPort im Struktur- und Nutzungskonzept berücksichtigt, darunter fallen:

- Realisierung der Westerweiterung im Hafen Emmelsum
- Bau einer Kaimauer an der Nordseite des Rhein-Lippe-Hafen

2 Marktanalyse

Ziel der Marktanalyse ist die Darstellung der Transportmengenentwicklung im Einzugsgebiet des DeltaPort und die Identifikation der Potentiale. Untersuchungsschwerpunkt waren neben der allgemeinen Transportmengenentwicklung global und national die Untersuchung der Entwicklung des Seehafenhinterlandverkehrs der ZARA-Häfen (Zeebrügge, Antwerpen, Rotterdam, Amsterdam) und der regionalen Entwicklung der Transportströme.

2.1 Betrachtung des Untersuchungsraums

DeltaPort gehört zu den landesbedeutsamen Häfen NRWs und ist ein Zusammenschluss der Häfen Emmelsum, Rhein-Lippe-Hafen und Stadthafen Wesel mit dem Ziel eine ganzheitliche Entwicklung der ehemals einzelnen Hafenstandorte umzusetzen. DeltaPort bietet durch die drei Hafenbereiche Umschlagsanlagen für jedes Umschlagsgut. Im Stadthafen Wesel wird Schütt- und Agrargut umgeschlagen, der Rhein-Lippe-Hafen entwickelt sich zum Universalhafen und der Hafen Emmelsum ist auf multimodalen containerisierten Verkehr spezialisiert.

Der Einzugsbereich des Hafens ist auf den Niederrhein, aber auch auf das Münsterland und das Ruhrgebiet ausgerichtet. Eine gute Erreichbarkeit ist durch die direkte Anbindung an das überregionale Autobahnnetz gegeben. Vor allem das nördliche Ruhrgebiet ist gut zu erreichen, da hier die Stausituation nicht so akut ist wie bspw. in Duisburg.

Die Infrastruktur am Niederrhein und Ruhrgebiet zeichnet sich durch eine hohe Dichte des Verkehrsnetzes aus. Dem gegenüber steht das Ruhrgebiet als größter Ballungsraum Deutschlands mit rund 5,1 Million Einwohnern. Die Bevölkerungsstärke macht sich in einem großen Verkehrsaufkommen bemerkbar, welches sich an der Größe der angrenzenden Städte orientiert. Während am Niederrhein, mit Ausnahme der Städte Duisburg (A40), Krefeld (A57) und Düsseldorf (A46/A57), das Verkehrsaufkommen noch moderat ist, ist die Verkehrsinfrastruktur im Ruhrgebiet hochbelastet. So weist die A40, die als Ruhrschnellweg unter anderem die Großstädte Bochum, Essen und Duisburg verbindet, stellenweise eine durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke (DTV) von über 100.000 Fahrzeugen auf und ist damit eine der Autobahnen mit dem höchsten Verkehrsaufkommen in Deutschland. Auch die Autobahnen A2 und A43 sind stark frequentiert. Die Metropolregion lässt sich von Wesel aus durch die anliegenden und lokal weniger frequentierten Autobahnen A3 und A2 sehr schnell erreichen.

2.2 Transportmengenentwicklung

Das weltweite Wirtschaftswachstum wird nach Prognose des IWF in den kommenden Jahren leicht steigen, allerdings führen unter anderem die noch nicht absehbaren Auswirkungen der Handelspolitik der neuen Regierung der USA zu Unsicherheiten. Es wird eine weitere Zunahme des Handelswachstums der Weltwirtschaft in 2017 auf 3,8 % und bis zum Jahr

2020 auf 4,2 % p.a. angenommen.² Bis 2030 wird ein Anstieg um 153,4 % bzw. 4,8 % p.a. von 5,8 auf 14,7 Bio. Euro prognostiziert.¹

In Deutschland wird die wirtschaftliche Entwicklung basierend auf dem Jahreswirtschaftsbericht der Bundesregierung 2017 grundsätzlich weiterhin als sehr robust eingeschätzt, so dass bis zum Zeitraum 2020 mit 1,5 % Wachstum pro Jahr gerechnet wird.² Für das reale BIP Deutschlands bis zum Jahr 2030 wird ein Wachstum um 25,4 % bzw. 1,14 % p.a. bis 2030 erwartet, welches unter dem Verlauf in der jüngeren Vergangenheit und auch unter früheren vergleichbaren Prognosen liegt. Dies ist vor allem durch die demographische Entwicklung begründet, die zu einem Rückgang der Anzahl der Erwerbspersonen und damit wiederum zu einer Limitierung des gesamtwirtschaftlichen Produktionswachstums führt.³

Analog zum Wirtschaftswachstum wird auch dem Transportaufkommen der nächsten Jahre ein Wachstum vorausgesagt. Gegenüber dem Jahr 2015 dürfte dieses bis 2020 um 3,9 % bzw. 0,68 % pro Jahr auf 4.389 Mio. t ansteigen. Die Zahlen für das Transportaufkommen liegen damit ungefähr bei den 0,8 % jährlich, die der Bundeswegeplan 2030 (BVWP2030) vorgibt. Die Verkehrsleistung steigt im gleichen Zeitraum bis 2020 allerdings um insgesamt rd. 7,3 % bzw. 1,34 % pro Jahr und setzt damit den Trend zu längeren Transportweiten weiter fort. Die Transportleistung wird damit aktuell stärker wachsend als bei der BVWP 2030 mit rund 0,8 % jährlich gesehen.^{4,5}

Geschuldet ist dies der stärker werdenden Globalisierung und Individualisierung der Transporte. Das geringe Wachstum im Verhältnis zur BVWP 2030 ist auf die Verluste der Schiene und Wasserstraße im Massengutverkehr, insbesondere Erze und Kohle, zurückzuführen. Das Wachstum bei Schiene und Wasserstraße wird größtenteils durch den Kombinierten Verkehr (KV) erwirtschaftet, vor allem im Seehafenhinterlandverkehr. Die Bahn hat im Jahr 2016 ein Wachstum in diesem Bereich beim Transportaufkommen von 1,9 % gegenüber 2015 erreicht. Prognostiziert wird hier ein jährliches Wachstum von 2,7 % pro Jahr bis 2020. Zum Binnenschiff werden keine expliziten Wachstumsraten im KV genannt, über die Gütergruppen lässt sich aber ein Wachstum im Bereich von rund 7 % ableiten.⁶

Für NRW sind die ZARA-Häfen die wichtigsten Seehäfen, begründet ist dies durch die sehr guten Infrastrukturvoraussetzungen, z.B. den Rhein und die Betuwe-Linie. Besonders für NRW haben die ZARA-Häfen, und insbesondere der Hafen Rotterdam, eine enorme Bedeutung. So lag der Anteil des Hafens Rotterdams 2010 an den Seehafenhinterlandverkehren in NRW bei 60% gegenüber einem Anteil von 8% des Hamburger Hafens als umschlagstärkster deutscher Hafen. Auch 2030 soll dieser Anteil bei etwa 55% liegen.⁷ Für die niederländischen Häfen der Nordrange wird ein Gesamtwachstum von 1,7 % jährlich prognostiziert und auch in 2030 wird Rotterdam mit 132 Mio. t (für Deutschland relevantem) Umschlag (+1,6 % pro Jahr) der wichtigste ausländische Hafen für

¹ BMVI, Verkehrsverflechtungsprognose 2030 Schlussbericht 2014

² BMVI, Gleitende Mittelfristprognose für den Güter- und Personenverkehr Mittelfristprognose Winter 2016/2017 2017

³ BMVI, Bundesverkehrswegeprognose 2030, Schlussbericht, 2014

⁴ BMVI, Gleitende Mittelfristprognose für den Güter- und Personenverkehr Mittelfristprognose Winter 2016/2017 2017

⁵ BMVI, Verkehrsverflechtungsprognose 2030 Schlussbericht 2014

⁶ BMVI, Gleitende Mittelfristprognose für den Güter- und Personenverkehr Mittelfristprognose Winter 2016/2017 2017

⁷ BMVI, Bundesverkehrswegeprognose 2030, Schlussbericht, 2014

Deutschland sein. Allerdings wird in der BVWP 2030 für Rotterdam angenommen, so wie generell für die Gesamtheit der ZARA-Häfen, dass diese leichten Marktanteile gegenüber anderen europäischen Häfen verlieren, bezogen auf die für das deutsche Hinterland relevanten Umschläge. Während 2010 der Anteil der niederländischen und belgischen Häfen am Seehafenhinterlandverkehr in Deutschland 48,5 % betrug, wird für 2030 ein leicht geminderter Anteil von 44 % angenommen, wovon 28,7 % auf den Hafen Rotterdam und 9,8 % auf Antwerpen entfallen.⁸ Allerdings haben aktuelle Untersuchungen gezeigt, dass der Rotterdamer Hafen deutlich stärker gewachsen ist als in der BVWP 2030 angenommen. Für das Jahr 2014 hochgerechnet betrug der Unterschied zwischen BVWP 2030 und aktuellen Verkehrsströmen rund 10 Mio. t mehr Transportaufkommen zwischen dem Hafen Rotterdam und Deutschland als prognostiziert.⁹ Das starke Wachstum wird auch in den neuesten Umschlagszahlen vor allem im containerisierten Verkehr deutlich. Dieser ist im ersten Quartal 2017 gegenüber dem letzten Quartal in 2016 um 8,8 % nach Volumen und 10,8 % nach Gewicht gestiegen.¹⁰

Der Güterverkehr in NRW wird ebenfalls weiterwachsen. Ausgehend von 2010 wird bis 2030 ein Wachstum von 13,4 % erwartet. Am stärksten soll die Wasserstraße mit rund 22 % wachsen. Die Wasserstraße hat im deutschlandweiten Vergleich in NRW das höchste Aufkommen und den größten Anteil am Modal Split mit rund 9 %. Der Rhein bietet durch die möglichen Schiffsgrößen eine gute wirtschaftliche Alternative zu den Verkehrsträgern Straße und Schiene. Für den Seehafenhinterlandverkehr in NRW wird nach der BVWP 2030 ein Anstieg von 50% um 47 Mio. t auf annähernd 140 Mio. t bis 2030 gegenüber 2010 prognostiziert.¹¹ Durch das deutlich stärkere Wachstum des Hafens Rotterdam in den letzten Jahren wird sich das Wachstum des Seehafenhinterlandverkehrs für NRW noch stärker entwickeln und somit werden die Binnenhäfen entlang des Rheins als logistische Drehscheibe noch stärker nachgefragt sein. Sinnbildlich für diese Entwicklung steht der containerisierte Verkehr, bis 2030 wird von einer Verdoppelung des Volumens von Seehafenhinterlandverkehren in NRW mit Containern ausgegangen. Der Anstieg um 1,8 Mio. TEU auf 3,6 Mio. TEU im Jahr 2030 entspricht einem jährlichen durchschnittlichen Wachstum von 3,5 %. Die BVWP 2030 sieht hier ein Wachstum des Transportaufkommens aus den deutschen Nordseehäfen um 0,75 Mio. TEU (Wachstumsrate von etwa 140 %) und aus den ZARA-Häfen um 0,82 Mio. TEU (Wachstum von etwa 130 %) bis 2030 voraus. Auch dem Umschlagsvolumen von Containern in nordrhein-westfälischen Häfen wird somit eine Verdoppelung prognostiziert. Die Binnenhäfen können also ein deutliches Wachstum im Containerumschlag erwarten.¹²

Für den Raum Wesel wird in der BVWP ein geringes Negativwachstum von rund 0,8 % bis 2030 gesehen, begründet ist dies durch den sehr starken Rückgang von Kohle bis zum Jahr 2030 (rund 3,3 Mio. t weniger) sowie Kokerei und Mineralölerzeugnisse in Höhe von rund 1 Mio. t weniger Transportaufkommen. Starkes Wachstum wird durch Papier (plus von 0,2 Mio t), Konsumgüter (+ 1,4 Mio. t), Metalle u. Maschinen (+0,4 Mio t) sowie Sonstige Produkte (+ 1 Mio. t.) erreicht. Unter sonstige Produkte fallen u.a. auch ein Teil der containerisierten Verkehre.¹³ Abbildung 1 veranschaulicht das Wachstum nach Aufteilung der Verkehrsgruppen entsprechend Verkehr in Zahlen.

⁸ BMVI, Bundesverkehrswegeprognose 2030, Schlussbericht, 2014

⁹ Fraunhofer IML, Der Mehrwert des Rotterdam Hafens für Deutschland – Wirtschaftlich und Gesellschaftlich, 2017

¹⁰ Hafen Rotterdam, Pressemitteilung vom 13.04.2017

¹¹ MBWSV: Wasserstraßen-, Hafen- und Logistikkonzept des Landes Nordrhein-Westfalen, 2016

¹² Ebd.

¹³ Eigene Berechnungen auf Basis der Verkehrsverflechtungsdaten zur BVWP 2030



Abbildung 1: Wachstum je Gütergruppe bis 2030 [%]

Der containerisierte Verkehr wird bis 2030 um rund 73 % steigen, was ein Wachstum von rund 1,14 Mio. t bedeutet. Umgerechnet bedeutet dies ein zusätzlich Aufkommen von rund 120.000 Ladeinheiten bzw. 170.000 TEU. Nicht eingerechnet sind hier weitere Potentiale durch Verlagerung. Nach einer groben Abschätzung sind hier mindestens Potentiale in gleicher Höhe möglich.¹⁴

Ein weiterer Wachstumstreiber im Raum Wesel ist der Seehafen hinterlandverkehr. Hier wird ein Wachstum von rund 52 % insbesondere in den Bereichen „Kohle, Rohöl, Erdgas“, „Konsumgüter“, „Erze, Steine u. Erden“, „Chemische Erzeugnisse“ und „Sonstige Produkte“ erwartet. Im Bereich des containerisierten Verkehrs und des Seehafen hinterlandverkehrs spiegelt sich der Bedarf an Logistikflächen für Distributionscenter von Logistikoperatoren wider, die ihre Transportgüter aus Übersee erhalten, konsolidieren und in der Region verteilen.¹⁵

Tabelle 1 zeigt die Bedarfe, die zeitliche Dringlichkeit der Kapazitätsschaffung und die Mindestanforderungen an die Infrastrukturanbindung je Gutart auf.

Umschlagsterminal	Nachfrage	Dringlichkeit der Nachfrage	Infrastruktur-anforderung	Stand
Kombinierter Verkehr	Hoch	Kurzfristig	Trimodal	Terminal in Emmelum wieder aktiviert
Schwergut	Hoch	Kurzfristig	Schiff, Straße	In Umsetzung im Rhein-Lippe-Hafen
Metalle u. Metallerzeugnisse	Mittel	Bei Anfrage	Schiff, Straße, (Schiene)	Offen
Agrar- und Schüttgütern	Leicht	Kurzfristig	Schiff, Straße	Voraussetzungen im Stadthafen

¹⁴ Eigene Berechnungen auf Basis der Verkehrsverflechtungsdaten zur BWVP 2030

¹⁵ Ebd.

Mineralöl	Leicht	Bei Anfrage	Schiff, Straße	Wesel geschaffen In Umsetzung im Rhein-Lippe- Hafen
-----------	--------	-------------	----------------	---

Tabelle 1: Zusammenfassung Transportbedarf und Mindestanforderungen Terminals

2.3 Logistikregion Niederrhein

Deutschland gehört weltweit zu den bedeutendsten Logistikstandorten. Ein wichtiger Aspekt in diesem Zusammenhang ist die zentrale Lage in Europa, die neben der gut ausgebauten Infrastruktur dazu beiträgt, dass Deutschland zu dem logistischen Kernmarkt Europas gehört. Darüber hinaus weist Deutschland eine unmittelbare Nähe zu umliegenden etablierten Märkten in der Ausbauphase auf, die beispielsweise in Osteuropa und dem Baltikum liegen.¹⁶

In 2014 wurden 235 Mrd. € durch die Abwicklung logistischer Aufgaben erwirtschaftet, das entspricht rund 8,6 % des BIP. Das Wachstum des Logistikmarktes beträgt weiterhin jährlich ca. 1,5 % jährlich.¹⁷ Dies hat auch Einfluss auf den Immobilienmarkt. Der Flächenumsatz von Lager- und Logistikflächen verzeichnet seit einigen Jahren einen stetigen Aufwärtstrend. Bundesweit wurde 2016 ein Flächenumsatz von knapp 6,68 Mio. m² bei Betrachtung von Flächen größer 5000 m² erreicht, dies entspricht einem Wachstum von 8 % gegenüber 2015 und liegt 22 % über dem fünfjährigen Durchschnittswert.¹⁸ Werden alle Abschlüsse ohne Einschränkung der Mindestfläche betrachtet, so liegt das Wachstum hier sogar bei ca. 14 %.¹⁹ Das Neubauvolumen betrug in den vergangenen Jahren jährlich konstant 3,5 Mio. m² und damit ein vielfaches von anderen europäischen Staaten.²⁰

Ein besonders starkes Wachstum verzeichnete 2016 das Ruhrgebiet. Hier überstieg der Flächenumsatz erstmalig in einer Region in Deutschland die 1-Mio. m² Marke, das Wachstum gegenüber 2015 betrug ca. 280 %. Begünstigt wurde dieses Wachstum durch den Abschluss einer hohen Anzahl an Großprojekten. Neben dem generellen Wachstum des Logistikmarktes führt auch beispielsweise die zunehmende Verlagerung von Logistikaufgaben an spezialisierte Logistik-Dienstleister zu steigender Nachfrage nach neuen Logistikimmobilien. Das hohe und weiterhin steigende Maß an Neubautätigkeit der letzten Jahre hat die Situation hier weiter verschärft, das Angebot an logistikgeeigneten Grundstücken ist in vielen Regionen knapp.²¹

Die Region Duisburg/Niederrhein gehört zu den Logistikregionen in Deutschland, die die leistungsstärkste und flexibelste Infrastruktur aufweisen. Sowohl der Attraktivitäts- als auch Intensitätsindex der Logistikkonzentrationen ist hier sehr hoch. Das führt dazu, dass die Fraunhofer Arbeitsgruppe SCC die Region Duisburg/Niederrhein neben Hamburg und der Region Rhein-Main als eine von drei Champion Regionen in Deutschland aufführt. So ist die Region auch der leistungsfähigste Standort in Bezug auf seine Funktion als Europäischer Gateway, also ein Umschlagsknoten mit europäischer Bedeutung, im Vergleichsfeld.

¹⁶ Jones Lang LaSalle: Logistikimmobilien Report – 2012, 2012, S. 4

¹⁷ Fraunhofer IIS: Logistikimmobilien: Markt und Standorte 2015, 2015, S.34, S. 145

¹⁸ Jones Lang LaSalle: Logistikimmobilien Report – 2016, 2017

¹⁹ BNP Paribas Real Estate GmbH; Logistikmarkt Deutschland – Property Report 2017

²⁰ Fraunhofer IIS: Logistikimmobilien: Markt und Standorte 2015, 2015

²¹ Jones Lang LaSalle: Logistikimmobilien Report – 2016, 2017

Dies führt dazu, dass die Region mit jährlich rund 300.000 m² neu errichteter Logistikflächen in den letzten 6 Jahren die dynamischste der deutschen Logistikregionen ist und demzufolge im Vergleich überdurchschnittlich viele moderne Logistikimmobilien mit Baujahr 2006 und jünger aufweist. Diese Entwicklung zeigt deutlich, dass in der Region nach wie vor von einer konstant hohen Nachfrage nach Logistikimmobilien auszugehen ist.²²

Die Entwicklungen im Bereich der Logistikimmobilien zeigen den verstärkten Flächenbedarf auf. Zu dem gleichen Ergebnis kommen Untersuchungen im Rahmen des Hafens- und Logistikkonzept NRW. Als potentiell Handlungsfeld wurde die „Sicherung und Weiterentwicklung von Flächen für Logistik und Umschlag“ identifiziert, insbesondere Hafenumschlagsflächen als auch hafenauffine Umschlag- und umschlagnahe Logistikflächen in den landesbedeutsamen Häfen sollen prioritär gesichert werden.

Durch das zu erwartende Wachstum der Logistikbranche, aber besonders durch das prognostizierte Wachstum des Seehafenhinterlandverkehrs in NRW mit 50 % bis 2030 und hier insbesondere des Containerverkehrs mit einer Verdoppelung von Transport- und Umschlagsvolumen, drohen Kapazitäts- und Flächenengpässe in Binnenhäfen. Es besteht nicht nur Flächenbedarf für Umschlagflächen, sondern auch für umschlagnahe Logistikflächen, um sich neben Umschlag- auch zu Logistikknoten zu entwickeln.

Auch im Zuge einer Auslagerung der containernahen Logistik in das Hinterland der Seehäfen, sind Flächenknappheiten in den Binnenhäfen ein Entwicklungshemmnis. Letzteres wird auch als bedeutsames Handlungsfeld im Logistik- und Hafenskonzept NRW gesehen. Durch die Nähe zu den ZARA-Häfen als auch durch die geografische Situation vom DeltaPort als Tor in das nördliche Ruhrgebiet bietet sich dieses Handlungsfeld an. Insgesamt fehlt es den Binnenhäfen in NRW rund 24 ha Fläche sofern bereits geplante Ausbaumaßnahmen eingerechnet werden, ohne fehlen 38 ha. An Umschlagsnahen Logistikflächen in Binnenhäfen sind bis 2030 sogar Fehlflächen von rund 217 ha vorhanden. Für DeltaPort wurde ein summierter Gesamtbedarf zusätzlicher Flächen für Umschlag und Logistik von 7 ha gesehen, wovon 6,3 ha aktuell voraussichtlich planerisch sicherbar sind. In diesen Flächen sind bereits die aktuell geplanten Erweiterungsflächen integriert. Als mögliche zusätzliche Erweiterungsfläche wird das Naturschutzgebiet im Westen des Rhein-Lippe-Hafen gesehen. Daher sollte dringend eine Bereitstellung entsprechender Logistikflächen bzw. die Erschließung wassernaher Flächen erfolgen, um die Ansiedlung hafenauffiner Gewerbe- und Logistikunternehmen zu ermöglichen.²³

²² Fraunhofer IIS: Logistikimmobilien: Markt und Standorte 2015; 2015

²³ MBWSV: Wasserstraßen-, Hafen- und Logistikkonzept des Landes Nordrhein-Westfalen, 2016

In diesem Kapitel werden die Standorte der Region analysiert und die vorhandenen Schwerpunkte und Kapazitäten identifiziert. Die Arbeiten dienen zum Abgleich des Bedarfs mit den vorhandenen Kapazitäten, um die Potentiale für DeltaPort zu evaluieren. Mögliche relevante Standorte befinden sich im Raum zwischen Emmerich an der deutsch-niederländischen Grenze und dem Neuss-Düsseldorfer-Hafen entlang des Rheins. Die angrenzenden Rheinhäfen werden anhand ihrer vorhandenen Umschlagsanlagen, Güterstruktur und eventuell vorhandenen Erweiterungsflächen analysiert. Die Konkurrenzsituation, insbesondere im Kombinierten Verkehr, zu den Häfen südlich von Duisburg ist auf Grund der Straßenverkehrssituation gering. Die Häfen haben andere Einzugsgebiete als DeltaPort.

3.1 Duisburg

Der Duisburger Hafen ist der größte Binnenhafen Europas. Er wird jährlich von rund 20.000 Schiffen angelaufen und bedient eine Vielzahl von Schienenrelationen. Die Grundfläche beträgt 1.400 ha, von denen 180 ha auf Wasserfläche entfallen, die sich über 21 Hafenecken verteilen. Das Ufer hat eine Länge von 37 km, die auf 16 km als Umschlagsufer mit Gleisanschluss ausgebaut sind.²⁴ Der Gesamtumschlag betrug 2015 rund 129 Mio. t, der Containerumschlag erreichte ebenfalls ein Rekordniveau von 3,6 Mio. TEU.²⁵ In den letzten Jahren wurden durch Modernisierung und Neugestaltung die ehemaligen Industrieflächen in Logistikflächen umgebaut. Durch effiziente Flächenvermarktung ist aktuell das Angebot an Logistikflächen mit Wasseranschluss begrenzt. Der Duisburger Hafen ist die trimodale Logistikkreuzung des Ruhrgebietes. Der Hafenstandort zeichnet sich durch seine umfassenden Angebote an logistischen Dienstleistungen und durch ein weitreichendes multimodales Verkehrsnetz aus. Unterstützt durch diese Entwicklung positioniert sich der Hafen als internationaler Hub.

Seit 2013 wurden diverse Logistikzentren im Duisburger Hafen eröffnet, so z.B. von der Audi AG oder Benteler Distribution. Auch die neuen Flächen in beispielsweise logport IV sind bereits zu großen Teilen vergeben. Anfang 2014 erweiterte die duisport-Gruppe ihre Terminalkapazitäten auf den linksrheinisch gelegenen Containerterminals logport I und logport III um 1 Mio. TEU. Dabei wurde die Zahl der Containerbrücken von sechs auf zehn ausgebaut. Die Nutzung der Containerterminals wurde durch Ausbau und Umstrukturierung bereits stark optimiert, die Terminals arbeiten an den Kapazitätsgrenzen²⁶. Das hohe Logistikaufkommen am Duisburger Hafen bedingt eine hohe Verkehrsbelastung im umliegenden Straßennetz. Abbildung 2 gibt einen Überblick über einen Teil des Duisburger Hafens.

²⁴ www.duisport.de, letzter Zugriff am 31.01.2017

²⁵ Duisburger Hafen, Geschäftsbericht 2015

²⁶ Interview im Rahmen der Erstellung des Masterplan Häfenkooperation Niederrhein



Abbildung 2: Ausschnitt Duisburger Hafen²⁷

3.2 Emmerich

Der Hafen Emmerich liegt an der deutsch-niederländischen Grenze. Zentrales Element des Hafens ist das trimodale Containerterminal, dessen Umschlag 2015 rund 125.668 TEU betrug²⁸. Die Kaimauer hat eine Länge von 300 m. Begründet durch das hohe lokale Aufkommen liegt der Schwerpunkt auf dem Wasser-Straße-Umschlag.

Es existieren keine direkten hafenangebundenen Freiflächen²⁹, sodass die Umschlagskapazität des Containerterminals ausschließlich durch organisatorische und technische Lösungen geringfügig gesteigert werden kann.³⁰ Eine dritte Containerbrücke mit Kranbahn ist mittelfristig notwendig, um die wachsenden Güterströme, vor allem aus den Niederlanden, umschlagen zu können. Die Pläne sind jedoch erst mittelfristig zu realisieren.³¹ Eine Zusammenarbeit der beiden KV-Terminals in Emmelsum und Emmerich durch eine gemeinsame Gesellschaft „Contargo Rhein Waal Lippe GmbH“ fördert die Zusammenarbeit, zeigt den Bedarf und die Umschlagskapazität und verhindert eine Kannibalisierung so dass hier auch keine Konkurrenz besteht, sondern eine Ergänzung der Angebote. Abbildung 3 zeigt den Hafen Emmerich.

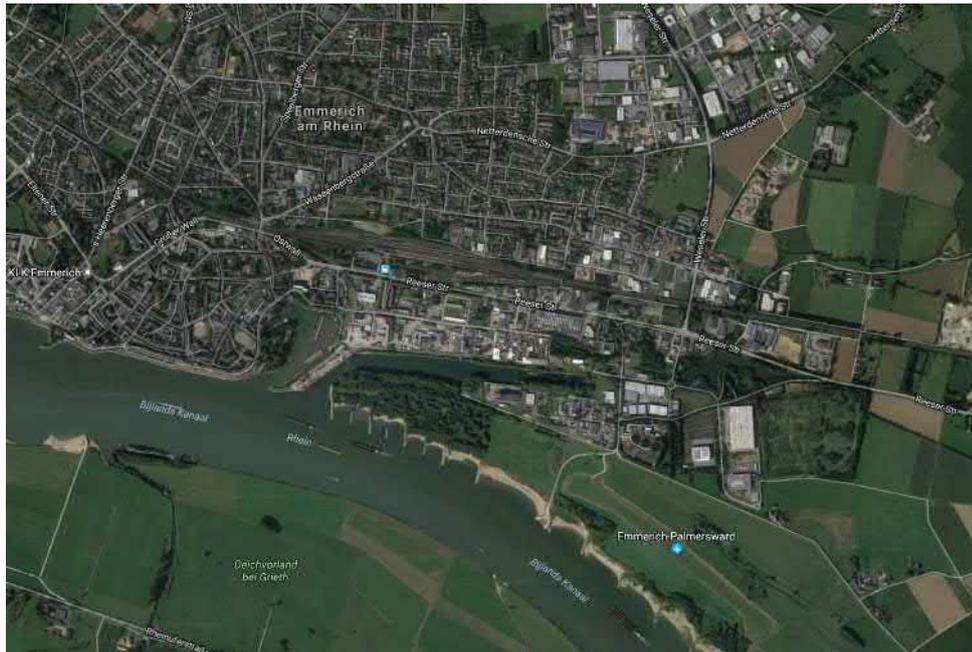
²⁷ www.maps.google.de, letzter Zugriff am 03.07.2013

²⁸ Der Hafen sammelt weiter Rekorde, RP Online, erschienen am 03.02.2016, abgerufen 31.01.2017

²⁹ www.rheinwaal.de letzter Besuch 21.05.2013

³⁰ Masterplan Häfenkooperation Niederrhein, 2010

³¹ Der Hafen sammelt weiter Rekorde, RP Online, erschienen am 03.02.2016, abgerufen 31.01.2017

Abbildung 3: Hafen Emmerich³²

3.3 Orsoy

Der Hafen Orsoy liegt bei Rheinkilometer 793,8 und zeichnet sich durch trimodalen Umschlag von Massen- und Schüttgütern aus. Von den rund 8 ha Gesamtlagerfläche, sind 6,5 ha befestigt und dienen der Massengutlagerung. Der Fokus im Hafen liegt auf der Schiff-Schiene-Verladung von Schütt- und Massengütern (Kohle und Erze). Mit einer maximalen Umschlagkapazität von jährlich rund 3 Mio. t ist der Rheinhafen Orsoy ein bedeutender Umschlagplatz.³³ Im Jahr 2012 betrug der Umschlag 622.000 t, die Tendenz ist weiter steigend. So transportiert die Logistik-Sparte der Niederrheinischen Verkehrsbetriebe Aktiengesellschaft NIAG seit 2013 jährlich 6,5 t Kohle, wobei der Hafen Orsoy maßgeblich eingebunden ist.³⁴ Eine Erweiterung der Terminalfläche ist wegen fehlender Ausbaufächen nicht realisierbar. Die Fokussierung auf Kohlelogistik wird in Abbildung 4 deutlich, auch wird die Nähe zur Wohnbebauung sichtbar, die eine Umwidmung für anderen Güterumschlag beispielsweise von Containern erschweren würde. Entsprechend des Hafenkonzeptes des Landes wird eine Nutzung als Massengutumschlagsterminal empfohlen. Aus den genannten Gründen stehen der DeltaPort und Orsoy nicht in Konkurrenz zueinander.

³² www.maps.google.de, letzter Zugriff am 03.07.2013

³³ www.niag-online.de/logistik/hafen/, letzter Zugriff 01.02.2017

³⁴ Großauftrag für Hafen Orsoy, RP Online, erschienen am 04.08.2012, abgerufen 01.02.2017



Abbildung 4: Hafen Orsoy³⁵

3.4 Neuss-Düsseldorfer-Häfen

Der Neuss-Düsseldorfer-Hafen gehört seit 2012 zu Rheincargo. Rheincargo ist ein Verbund der Häfen Köln, Krefeld und Neuss-Düsseldorf. Der Schwerpunkt im Neuss-Düsseldorfer-Hafen liegt auf Containerumschlag sowie Kokerei- und Mineralölzeugnissen, Energierohstoffen, Metall und Metallerzeugnissen sowie chemischen und Mineralerzeugnissen. Der Umschlag der hafeneigenen Krananlagen der Rheincargo im Hafenverbund betrug 2013 15,3 Mio. t, die Tendenz ist weiter steigend. Für den Containerumschlag wird über den Zeitraum der nächsten 15 Jahre ein jährliches Wachstum von rund 3-5 % prognostiziert. Seit 2014 befinden sich daher fünf weitere Containerbrücken im Bau.³⁶ Erweiterungsflächen mit Wasseranschluss sind jedoch nur begrenzt vorhanden.³⁷ Vor diesem Hintergrund sollen neue Grundstücke hinzu gekauft werden, zudem sollen in den bestehenden Häfen wenn möglich kleinere Grundstücke zu größeren zusammengelegt werden. Der Hafen-Düsseldorf Reisholz soll unter Berücksichtigung der Umwelt ausgebaut werden.³⁸ Der Ausbau verzögert sich seit längerem auf Grund von Bürgerprotesten.

In der Planung befindet sich darüber hinaus aktuell ein 50.000 qm großes Flüssiggas-Tanklager eines Konzerns aus Münster, welches auf der Hafemole II in Neuss zur Lagerung von Butan- und Propangas mit Abfüllanlage errichtet werden soll.

Der Neuss-Düsseldorfer-Hafen und DeltaPort stehen nicht in Konkurrenz zu einander. Wie aus der Marktanalyse ersichtlich ist, ist das Einzugsgebiet von DeltaPort das nördliche Ruhrgebiet, Münsterland sowie das direkte lokale Umfeld. Der Neuss-Düsseldorfer-Hafen bedient durch das vorhandene Transportnetzwerk den südlichen Niederrhein sowie den Mittelrhein.

3.5 Zusammenfassung

³⁵ www.maps.google.de, letzter Zugriff am 19.04.2017

³⁶ www.nd-haefen.de, letzter Zugriff 01.02.2017

³⁷ www.nd-haefen.de/leistungen.html, letzter Zugriff 01.02.2017

³⁸ www.nd-haefen.de, letzter Zugriff 01.02.2017

Bereits im NRW-Hafenkonzept von 2008 wird darauf hingewiesen, dass die Binnenhäfen in NRW nur über begrenzte Erweiterungsflächen verfügen und der Bedarf größer ist als die verfügbaren Flächen. Die Engpässe haben sich seitdem noch verstärkt, die Kapazitätsgrenzen wurden bereits z.T. erreicht bzw. überschritten. Das wird durch das neue Hafen- und Logistikkonzept 2016 deutlich. Als Maßnahmen zur Beseitigung der Engpässe sind Flächenoptimierung und Entwicklung neuer Schwerpunktstandorte für Umschlag und Logistik identifiziert worden. Deshalb ist eine optimale Nutzung der vorhandenen Hafenflächen wichtig.³⁹

Ausgehend von der Betrachtung des regionalen Umfelds am Niederrhein folgt, dass keine bzw. kaum Flächen- und Erweiterungspotentiale mit Wasserzugang in den anderen Häfen vorhanden sind. Die Spezialhäfen Emmerich und Orsoy sind bereits weitestgehend ausgelastet. Außerdem deckt der Hafen Orsoy durch die Kapazitätserweiterung die notwendigen Umschlagskapazitäten für Kohle zusammen mit dem Hafen Duisburg ab. Der Universalhafen Duisburg positioniert sich als internationaler Hub, weist allerdings kaum freie Flächen mit Wasserzugang auf. Der Neuss-Düsseldorfer-Hafen hat ebenfalls nur geringe verfügbare Flächen mit Wasserzugang frei und bedient ein anderes Einzugsgebiet als der DeltaPort am oberen Niederrhein.

Die Marktanalyse (vgl. Kapitel 2.2) hat aufgezeigt, dass zukünftig ein Anstieg des Transportaufkommens und vor allem des containerisierten Stückgutverkehrs zu erwarten ist und somit eine große Nachfrage nach wassernahen Flächen in der Region. Durch die fehlenden Flächenpotentiale in anderen Standorten ist die Entwicklung der Flächen im Hafen Emmelsum und im Rhein-Lippe-Hafen zur Deckung des Bedarfs am Niederrhein und Umgebung notwendig. Auch weil weiterer zusätzlicher Bedarf bereits jetzt im Hafenkonzept NRW gesehen wird.

³⁹ MBWSV: Wasserstraßen-, Hafen- und Logistikkonzept des Landes Nordrhein-Westfalen, 2016

In der IST-Analyse werden die Häfen des DeltaPort analysiert und hinsichtlich ihrer Potentiale bewertet. Schwerpunkte werden auf die Flächenauslastung, Infra- und Suprastruktur sowie die Umschlagsleistung gelegt.

4.1 Stadthafen Wesel

Das Hafengebiet des Stadthafens Wesel erstreckt sich auf eine Gesamtgröße von 13,8 ha. Die Umschlaganlagen, die vier elektrische Kräne, drei Schwimmkräne, eine Mineralölumschlaganlage, sowie Förderbänder und eine Sauganlage für Schüttgüter umfassen, sind vornehmlich für den Umschlag von Agrar- und Schüttgut ausgelegt. Etwa 700 m der 1.500 m langen Kaimauer wurden bis 2016 ebenso erneuert wie auch die Gleise der Hafenbahn. Diese wurden darüber hinaus unmittelbar an das Streckennetz der Deutschen Bahn angeschlossen, womit der Stadthafen zur trimodalen Umschlaganlage entwickelt werden konnte.⁴⁰ Die Raiffeisen HoMa GmbH riss im Herbst 2015 eine alte Lagerhalle ab und errichtete an deren Stelle drei Getreidesilos zur Lagerung von Soja, Mais und Weizen.⁴¹ Der Stadthafen Wesel liegt zwischen den Rheinkilometern 814,50 – 815,90, sodass die Entfernung zum Seehafen Rotterdam rund 215 km beträgt. Bezüglich des Verkehrsträgers Straße, verfügt der Hafen über eine verkehrsgünstige Anbindung an die Bundesstraßen B 8 und B 58, und mit den Anschlussstellen Wesel und Alpen, über Zugang zu den Autobahnen A 3, A 31 und A 57. Der Hafen ist an die Bahnstrecke Oberhausen-Arnheim-Rotterdam, der so genannten Betuwe-Linie, angeschlossen.

Aktuell existieren wenige freie Flächen, die zudem alle nicht über einen Wasseranschluss verfügen. Anliegende Unternehmen sehen weiterhin vor allem Potentiale im Agrar- und Schüttgutumschlag, daher sind keine Änderungen der bisherigen Planungen notwendig. Bestärkt wird diese Aussage durch die zukünftig auch weiterhin starke Nachfrage nach den oben erwähnten Umschlagsgütern. Künftig bietet zudem die neu gewonnene Trimodalität des verkehrsgünstigen Terminals neue Potentiale und Ausbaureserven.⁴² Aufgrund der hohen Nachfrage und der bereits bestehenden Pläne und Umsetzungen wird von einer Änderung der Nutzung und der Struktur abgeraten.

4.2 Rhein-Lippe-Hafen

Die Gesamtansiedlungsfläche im Rhein-Lippe-Hafen hat eine Größe von 81 ha, von denen 16 ha bereits vermarktet und weitere 14 ha unmittelbar verfügbar sind. Des Weiteren kann auf eine Erweiterungsfläche von 51 ha zurückgegriffen werden, wobei hier 24 ha mittelfristig und 27 ha langfristig entwickelt werden und die zu großen Teilen aus Aufschüttungsfläche besteht.⁴³ Abbildung 5 zeigt die Gesamtfläche sowie die Lage der einzelnen Teilflächen.

⁴⁰ DeltaPort vor Ort: Festliche Übergabe der Kaimauer im Stadthafen Wesel, Duisburg am Rhein – Betrachtungen, erschienen am 15.09.2016, abgerufen 19.04.2017

⁴¹ Raiffeisen HoMa GmbH reißt im Herbst alte Lagerhalle ab und lässt drei 30 Meter hohe Getreidesilos errichten, RP Online, erschienen am 16.04.2015, abgerufen 19.04.2017

⁴² Kaimauer am Rhein übergeben, DVZ, erschienen am 08.09.2016, abgerufen 19.04.2017

⁴³ www.deltaport.de/wp-content/uploads/2013/10/RLH-Exposé-20160822.pdf, letzter Zugriff 19.04.2017



Abbildung 5: Flächenverfügbarkeit Rhein-Lippe-Hafen⁴⁴

Derzeit besteht die Suprastruktur aus einer Löschbrücke mit zwei Umschlaganlagen zur Löschung flüssiger Treibstoffe, einer unterirdischen Pipelineverbindung zum Tanklager Hünxe-Bucholtswelmen sowie einer Koppelstelle für Schubleichter. Die aktuelle Uferlänge (Böschungsufer) beträgt 1.650 m. Seit Ende 2015 befindet sich die nördliche Böschung durch die Errichtung einer 350 m langen Kaimauer für zwei Schiffsliegeplätze im Umbau.⁴⁵ Die Kaimauer ist von Bedeutung, damit auch Binnenschiffe, die Waren und Rohstoffe zu den ansässigen Firmen transportieren, dort festgemacht werden können. Gleichzeitig steigert diese Weiterentwicklung des Rhein-Lippe-Hafens als Universalhafen die Attraktivität des Standorts für hafenauffine Unternehmen des produzierenden Gewerbes.⁴⁶ Profitieren wird davon beispielsweise insbesondere auch die Hegmann Transit GmbH & Co. KG, ein Spezialist für Schwerlasttransporte, der sich erst 2015 mit einer 15.000 qm großen Halle hier angesiedelt hat.⁴⁷

Der Rhein-Lippe-Hafen liegt bei Rheinkilometer 813 und weist somit ebenfalls eine Entfernung von ca. 215 km zum Seehafen Rotterdam auf, außerdem besteht ein direkter Zugang zum Wesel-Datteln-Kanal. Über die Straße ist der Hafen über die Bundesstraßen B 8 und B 58 zu erreichen, wobei mit den Anschlussstellen Wesel und Alpen ein günstiger Zugang zu den Autobahnen A 3, A 31 und A 57 gegeben ist. Ein Gleisanschluss ist nicht vorhanden, sodass lediglich eine bimodale Infrastrukturanbindung existiert (Straße, Binnenschiff).

⁴⁴ <http://www.deltaport.de/deltaport/flaechenangebote/grundstuecke-im-rhein-lippe-hafen-wesel/> letzter Zugriff 19.04.2017

⁴⁵ www.kreis-wesel.de, letzter Zugriff 02.02.2017

⁴⁶ Rhein-Lippe-Hafen: Kaimauer für 8,8 Millionen, RP Online, erschienen am 30.08.2016, abgerufen 02.02.2017

⁴⁷ DeltaPort vor Ort: Festliche Übergabe der Kaimauer im Stadthafen Wesel, Duisburg am Rhein – Betrachtungen, erschienen am 15.09.2016, abgerufen 02.02.2017

Zur Schienenanbindung des Rhein-Lippe-Hafens existieren drei Szenarien:

- Anbindung an die Gleisinfrastruktur des Stadthafen Wesel
- Anbindung an die Bahnstrecke Oberhausen-Emmerich (Betuwe-Linie)
- Anbindung an die Gleisinfrastruktur des Hafen Emmelsum

Sowohl aus logistischer, z.B. hohe Infrastrukturkosten, als auch aus raumplanerischer Sicht, z.B. die Nähe zur Wohnbebauung und aufwändige Planungsverfahren, ist eine Realisierung einer Anbindung an die Gleisinfrastruktur des Stadthafen Wesels nicht sinnvoll. Im zweiten Szenario würde die Anbindung an das Fernverkehrsnetz über die Bahnstrecke Oberhausen-Emmerich (Betuwe-Linie) erfolgen. Nachteilig ist hierbei, dass diese bereits jetzt zu großen Teilen ausgelastet ist und dadurch Slots nur sehr begrenzt verfügbar sind. Beide Szenarien erfordern den Bau von Brückenbauwerken, die einerseits mit einem erheblichen Kostenaufwand verbunden sind und andererseits einer langen Realisierungsdauer unterliegen. Insgesamt ist eine Umsetzung dieser beiden Szenarien zur Anbindung des Rhein-Lippe-Hafen Wesel an das Schienennetz durch die genannten Gründe nur schwer umsetzbar. Aus den oben genannten Gründen bietet daher die Anbindung an die Gleisinfrastruktur des Hafen Emmelsum die sinnvollste Alternative, mit der günstigsten Aussicht auf Realisierung. Zu beachten ist auch hier die Notwendigkeit der Errichtung von Brückenbauwerken (Wesel-Datteln-Kanal) mit Investitionskosten von 17 Mio. €⁴⁸. Ähnliche Projekte haben gezeigt, dass hier zwar mit einer längeren Realisierungsdauer zu rechnen ist, der aktuelle Plan zur weiteren Ertüchtigung (Elektrifizierung) der Anschlussstrecke Spellen-Oberhausen durch DB Netz bietet aber die Möglichkeit, künftig weitere Verkehre auf dieser Strecke durchzuführen. Alternativ kann über ein Shuttlesystem die Unternehmen im Rhein-Lippe-Hafen an den Emmelsum Hafen angebunden werden.

4.3 Hafen Emmelsum

Die Umschlaganlagen des Hafens Emmelsum umfassen eine eingehauste Saugvorrichtung für Schüttgüter, die zur Produktion von Aluminium benötigt wird, drei Portalkräne, sowie Reach-Stacker und Stapler. Die Kaimauern haben eine Länge von 715 m, geplant ist eine Verlängerung um 130m. Die Gesamtansiedlungsfläche des Hafens erstreckt sich über eine Größe von 41 ha, von denen 20 ha vermarktet und 6 ha direkt verfügbar sind. Weitere rund 15 ha sind als Erweiterungsfläche (West-erweiterung) vorgesehen.⁴⁹ Abbildung 6 gibt eine Übersicht über das Hafensareal.

⁴⁸ Häfenkooperation Niederrhein – Abschlussdokumentation, 2010

⁴⁹ www.kreis-wesel.de, letzter Zugriff 02.02.2017



Abbildung 6: Flächenverfügbarkeit Hafen Emmelsum⁵⁰

Die Gleisinfrastruktur hat eine Gleislänge von 13 km und ist an das Schienennetz der DB-AG in Oberhausen (Strecke: Spellen – Oberhausen) angeschlossen. Die Gleise erschließen neben dem benachbarten Industriegebiet an der Böskensstraße auch den Industrie- und Gewerbepark in Hünxe-Buchholtwelmen. Als Nachbar des Rhein-Lippe-Hafens, kann der Hafen Emmelsum auf die gleiche Verkehrsanbindung zurückgreifen. Die Strecke von Spellen nach Oberhausen ist teilweise einspurig, nicht elektrifiziert, unbeschränkte Bahnübergänge und manuelle Weichen.

Ende 2016 nahm die Firma Contargo GmbH & Co. KG ihr KV-Terminal im Hafen Emmelsum in Betrieb. Auf einer Fläche von 46.000 qm bestehen seitdem Lager- und Abstellflächen für Container.⁵¹

⁵⁰ <http://www.deltaport.de/deltaport/flaechenangebote/grundstuecke-im-hafen-emmelsum/> letzter Zugriff am 19.04.2017

⁵¹ www.kreis-wesel.de, letzter Zugriff 02.02.2017

4.4 Zusammenfassung

DeltaPort verfügt über eine gute Verkehrsanbindung ins Ruhrgebiet, Münsterland und ins östliche Hinterland, wobei die fehlende Schienenanbindung im Rhein-Lippe-Hafen die Ansiedlungsmöglichkeiten dort reduziert.

Die freien Flächen im Hafen Emmelsum als auch im Rhein-Lippe-Hafen bieten Potentiale für eine nachhaltige Ausrichtung von DeltaPort, die Schaffung neuer Umschlagskapazitäten und die Ansiedlung hafenaffiner Unternehmen. Insbesondere der Hafen Emmelsum bietet durch die vorhandenen Containerterminals und die Trimodalität gute Möglichkeiten. Die Ausrichtung des Stadthafen Wesels sowie der Neubau der Kaimauer verstärken die Rolle als wichtigen Hafen für Agrar- und Schüttgut.

Im Folgenden werden für die einzelnen Häfen Struktur- und Nutzungskonzepte vorgestellt, die möglichen Maßnahmen dargestellt und Ansätze zur Umsetzung dieser Maßnahmen aufgezeigt. Binnenhäfen erzielen als logistische Knoten mit dem Ausbau der trimodalen Schnittstellenfunktion und dem Angebot verkehrsträgerübergreifender intermodaler Logistikalösungen einen Wettbewerbsvorteil. Eine nachhaltige Erhöhung des Umschlags in den Binnenhäfen ist zunehmend davon abhängig, dass Ansiedlungen wieder gezielt auf die Bedürfnisse des Hafens gerichtet sind. Dies bedeutet eine Ansiedlung von Unternehmen mit Bedarf an Umschlag auf Binnenschiff oder Zug. Ziel der Maßnahme ist die Schaffung von Synergieeffekten und dadurch die Stärkung des Standorts.

Grundsätzlich sind in Häfen drei Funktionen Flächen zuzuweisen:

- Umschlagsterminals
- Gewerbe-, Industrie- und Logistikimmobilien
- Verkehrsflächen

Wie in Kapitel 2.3 beschrieben, übersteigt die Nachfrage nach Flächen mit Kaikante das vorhandene Potential. Aus diesem Grund sollten diese Flächen ausschließlich mit Unternehmen, die Schiffsumschlag durchführen belegt werden.

Auf Grund der Nachfrage nach wassernahen Flächen sowohl für Umschlag als auch direkt anliegend für Logistikimmobilien bzw. hafenauffines Gewerbe oder Industrie wird die Entwicklung der Flächen sowohl im Hafen Emmelsum als auch in Rhein-Lippe-Hafen empfohlen. Die Entwicklung soll in Stufen und nach Bedarf erfolgen.

Bei der Entwicklung müssen die unterschiedlichen Voraussetzungen und Eigenschaften des Hafens Emmelsum und des Rhein-Lippe-Hafens beachtet und die Stärken genutzt werden. Im Hafen Emmelsum ist dies die gesicherte Trimodalität und die bereits vorhandenen Containerterminals, im Rhein-Lippe-Hafen die lange ausbaubare Böschung mit wassernahen Flächen. Im Stadthafen Wesel sind es die bereits vorhandenen Suprastrukturen für Agrar- und Schüttgut.

Die Entwicklung der Transportmengen (vgl. Kapitel 2.2) verdeutlicht, dass gerade der Kombinierte Verkehr hohe Wachstumsraten zu verzeichnen hat und die Umschlagskapazitäten mit hoher Priorität und kurzfristig ausgebaut werden sollten, um den wachsenden Bedarf zu decken. Die Nachfrage wird hier zeitnah signifikant steigen, insbesondere, weil bereits jetzt die vorhandenen Umschlagsterminals in den umliegenden Häfen an den Kapazitätsgrenzen arbeiten. Der Bedarf an Umschlagskapazität der anderen Gütergruppen (vgl. Tabelle 1) sollte nach Bedarf erfolgen.

5.1 Stadthafen Wesel

Der Stadthafen Wesel bietet keine Flächen zur Erweiterung der Umschlagkapazitäten. Er ist auf Grund seiner Lage und der Flächenverfügbarkeit kaum für andere Aktivitäten als den bestehenden Schüttgutumschlag und den Agrarbereich geeignet. Für diesen Bereich gab es in jüngster Vergangenheit mehrfach Anfragen bei ansässigen Spediteuren und Logistikdienstleistern, da der Hafen als wichtiger Hafen für Agrar- und Schüttgut durch die Anlieger und Verloader der Region gesehen wird.

Umschlagskapazitäten für Agrar- und Nahrungsmittel sowie weitere Schüttgüter werden durch den Neubau der Kaimauer im Stadthafen Wesel bereitgestellt. Der Stadthafen wird

somit seine Rolle als bedeutender Umschlagplatz für Agrar- und Schüttgut wieder gerecht. Es besteht für diese Gütergruppe dementsprechend kein weiterer unmittelbarer Handlungsbedarf.

5.2 Rhein-Lippe-Hafen

Die Flächenpotentiale im Rhein-Lippe-Hafen bieten eine gute Basis zur Entwicklung zum Universalhafen. Die Nachfrage nach z.B. Schwergut- und Stahlindustrie kann hier abgedeckt werden. Wegen der fehlenden Schienenanbindung wird der Hauptfokus im Rhein-Lippe-Hafen auf Wasser-Straße-Umschlag gelegt. Die folgenden Ansiedlungen werden empfohlen:

- Schwerlastterminal
- Stahl-Service-Center
- Erweiterung Tanklager
- Automobillogistik

Für den Transport von Schwerlast ist die Kombination der Verkehrsträger Straße und Wasserstraße ideal. Der Planungsaufwand für Schwergutverkehre auf der Straße ist aufwendig und langwierig. Je kürzer die landgebundene Strecke ist, desto kürzere Planungszeiten und Umsetzungszeiten sind erreichbar. Außerdem sind beim Schiffstransport die Gesamtkosten der Transportkette geringer. Wegen der Wettbewerbsfaktoren und der logistischen Vorteile ist eine Ansiedlung eines Schwergutumschlags zu empfehlen.

Der Seehafenhinterlandhub dient zur Entlastung der ZARA-Häfen. Aktuell bestehen Probleme bei der Anbindung der Binnenschifffahrt an die Terminals, welches zu langen Wartezeiten und vielen Terminalanfahrten bei zum Teil geringen Umschlagsmenge der Binnenschiffe in den Häfen führen. Der Seehafenhinterlandhub dient zur Sortierung der Container für das Hinterland bzw. für die Terminals in den Seehäfen. Die Anzahl der Terminalanfahrten je Binnenschiff wird somit verringert und die Attraktivität erhöht. Ein Bahnanschluss ist für das Terminal nicht notwendig.

Eine Erweiterung des Tanklagers ist wegen des wachsenden Bedarfs ebenfalls zu prüfen. Generell sollte der Ausbau des Böschungsuferes zur Kaimauer nach Bedarf erfolgen.

Die Analyse des Hafen- und Logistikkonzepts NRW haben den Flächenmangel insbesondere für hafenauffine Logistikansiedlungen dargestellt. Aus diesem Grund sollte in direkter Nähe zu den Terminals hafenauffine Unternehmen angesiedelt werden, die auf Schiffstransport angewiesen sind, bspw.:

- Verpackungslogistik
- Distributionszentren
- Stahlanarbeitungszentren

Durch die Ansiedlung von Verpackungslogistik für Anlagen, Projektladung und Überseetransport werden z.B. Synergieeffekte mit dem Schwerlastterminal geschaffen. Die Flächen für die Logistikimmobilien sollten nach Möglichkeit rechteckig sein und die Bedarfe am Markt abdecken. Hierzu zählen neben der Größe (min. 5 ha) auch Kriterien wie nutzbare

Zeit des Tages oder Verkehrsinfrastrukturanbindung.⁵² Als Ansiedlung werden Unternehmen empfohlen, die auf den wasserseitigen Umschlag angewiesen sind.

Um die Wettbewerbspotentiale weiter auszubauen, wird empfohlen, langfristig die Realisierung der Schienenanbindung des Rhein-Lippe-Hafens an die Strecke Spellen-Oberhausen zur Verbesserung der Wettbewerbssituation in Erwägung zu ziehen.

5.3 Hafen Emmelsum

Der Hafen Emmelsum ist bereits ein wichtiger regionaler Containerhub durch die Unternehmen Sappi Logistics Wesel GmbH und Jerich International GmbH mit Fokus auf den containerisierten Papierumschlag. Ebenfalls wurde vor kurzem das Containerterminal im südwestlichen Teil des Hafens reaktiviert. Hier existieren auch weitere Flächenpotentiale zur Entwicklung des Hafens. Basierend auf den Transportmengenprognosen, dem Bedarf an Umschlagskapazitäten und der vorhandenen Infra- und Suprastruktur (Kaimauer, Schiene, Portalkran) sind hier ideale Anforderungen zur Schaffung eines zukunftsorientierten trimodalen Containerterminals gegeben. Der erste Schritt wurde bereits durch die Reaktivierung getan.

Eine Erweiterung der Kaimauer um 130 m (ungefähre Länge eines Binnenschiffs der Jowi-Klasse) sollte angestrebt werden. Die Verlängerung dient zum einen dazu, effizienteren Umschlag zu generieren und zum anderen zur Reduzierung der Rangiervorgänge im Vorbahnhof. Durch die Erweiterung wird die Bedienung von Halbzügen ermöglicht. Hierdurch wird der Rangieraufwand im Vorbahnhof reduziert und die Anzahl der Bedienfahrten zum und vom KV-Terminal reduziert. Aus diesem Grund ist die zur Erweiterung des Terminals und zur Ansiedlung von hafenaffinen Unternehmen notwendige Aufschüttung der Erweiterungsfläche kurzfristig zu realisieren.

Wichtige Erfolgsvoraussetzungen für die nachhaltige Entwicklung eines Containerterminals ist die Trimodalität. Zukünftig wird die Vernetzung der einzelnen Verkehrsträger wichtiger, um Umschlags- und Transportkapazitäten effektiver nutzen zu können. Durch bereits vorhandenen Infra- und Suprastrukturen sollte der Schwerpunkt für Containerlogistik im Hafen Emmelsum ausgebaut werden. Hierzu zählt auch die Modernisierung der Schienenstrecke nach Oberhausen, diese ist bisher nicht elektrifiziert, besitzt unbeschränkte Bahnübergänge und hat Einschränkungen bei den Betriebszeiten. Zusammen mit dem Infrastrukturbetreiber sollte hier mittelfristig eine Lösung zur Modernisierung gefunden werden, damit die letzte Meile des Schienentransports schneller und wirtschaftlicher durchgeführt werden kann.

Die direkt an die Terminals anliegenden Flächen stehen für hafenaffine Logistikimmobilien, Gewerbegebiete oder Industrienutzung zur Verfügung. Allerdings sollte der Schwerpunkt hier auf Logistikimmobilien gelegt werden, da hier die größten Synergieeffekte bestehen um Aufkommen zu generieren. Wie oben erläutert sollten die Unternehmen auf Bahn- und/oder Schiffstransport angewiesen sein.

Die Auslagerung weiterer Dienstleistungen aus den Seehäfen in die Binnenhäfen zu hafennahen Logistiksiedlungen wird verstärkt zunehmen. Zum einen liegt das begründet in den zunehmend stärker werdenden Engpässen in den Seehäfen und der Konsolidierung der Transporte auf der Wasserstraße. Wasserseitige Umschlagsanlagen werden auch

⁵² SCI / Fraunhofer IML: Logistikkonzept NRW - Untersuchung der Rahmenbedingungen für die nordrhein-westfälische Logistikwirtschaft und Verkehrslogistik sowie der Möglichkeiten ihrer Fortentwicklung, 2015

zunehmend benötigt, da in den ZARA-Häfen ein hoher Anteil der Binnenschifffahrt am Seehafen hinterlandverkehr zum Ziel gesetzt worden ist. Beide Trends werden unterstützt durch die Handlungsfelder im Hafen- und Logistikkonzept NRW.

Der Containerterminal wird zum einen das lokale Aufkommen bedienen und zum anderen als Zugang zum Münsterland und nördlichen Ruhrgebiet dienen. Kurzfristig ist eine weitere Erweiterung der Kaimauer zu untersuchen, um weitere Umschlagkapazitäten generieren zu können und den erhöhten Bedarf aus den ZARA-Häfen abzudecken.

5.4 Zusammenfassung

DeltaPort bietet mittel- und langfristig viele Potentiale. Die Region Niederrhein und Umgebung ist wirtschaftlich eine der bedeutendsten Regionen Deutschlands. Als wichtiger Standort dieser Region und des weiteren Umfelds, übernimmt DeltaPort schon eine wertvolle Funktion für die Warenver- und entsorgung ganzer Branchen. Die Entwicklung vom Hafen Emmelsum und dem Rhein-Lippe-Hafen ist wegen der freien Flächen und der hohen Nachfrage nach wassernahen Flächen am Niederrhein notwendig.

Um das vorhandene Potential weiter ausschöpfen zu können, bedarf es der Erfüllung einiger Voraussetzungen. DeltaPort verfügt über bisher ungenutzte wassernahe Flächen, die für den Bau neuer Umschlagterminals prädestiniert sind. Die großen frei verfügbaren Flächen in mittelbarer Nähe zum Wasser eignen sich für die Ansiedlung hafenauffiner Unternehmen, die auf schienen- und wasserseitigen Umschlag angewiesen sind.

Im Stadthafen Wesel wird mit dem Neubau der Kaimauer und der Ansiedlung neuer Logistikdienstleister der richtige Weg eingeschlagen, um eine nachhaltige Entwicklung des Hafens zu gewährleisten.

Die Böschungsufer im Rhein-Lippe-Hafen sollen nach Bedarf zu einer Kaimauer umgebaut werden, sobald dort Umschlagkapazitäten entstehen. Ansiedlungspotentiale für Terminals mit reinem bimodalen Umschlag sind vorhanden.

Die Erweiterungsfläche im Hafen Emmelsum sollte zeitnah realisiert und das dortige Containerterminal im Südteil des Hafens reaktiviert werden. Die Voraussetzungen für eine nachhaltige Entwicklung sind durch die vorhandene Trimodalität gegeben.

Im Zeitraum zum Struktur- und Nutzungskonzept wurden die folgenden Empfehlungen bereits umgesetzt:

- Neubau der Kaimauer im Stadthafen Wesel
- Instandsetzung der Schieneninfrastruktur im Stadthafen Wesel
- Ansiedlung eines Schwergutlogistiklers im Rhein-Lippe-Hafen
- Reaktivierung des südöstlichen KV-Terminals in Emmelsum

Abbildung 7 gibt einen Überblick der Handlungsempfehlungen für eine nachhaltige Entwicklung des DeltaPort.

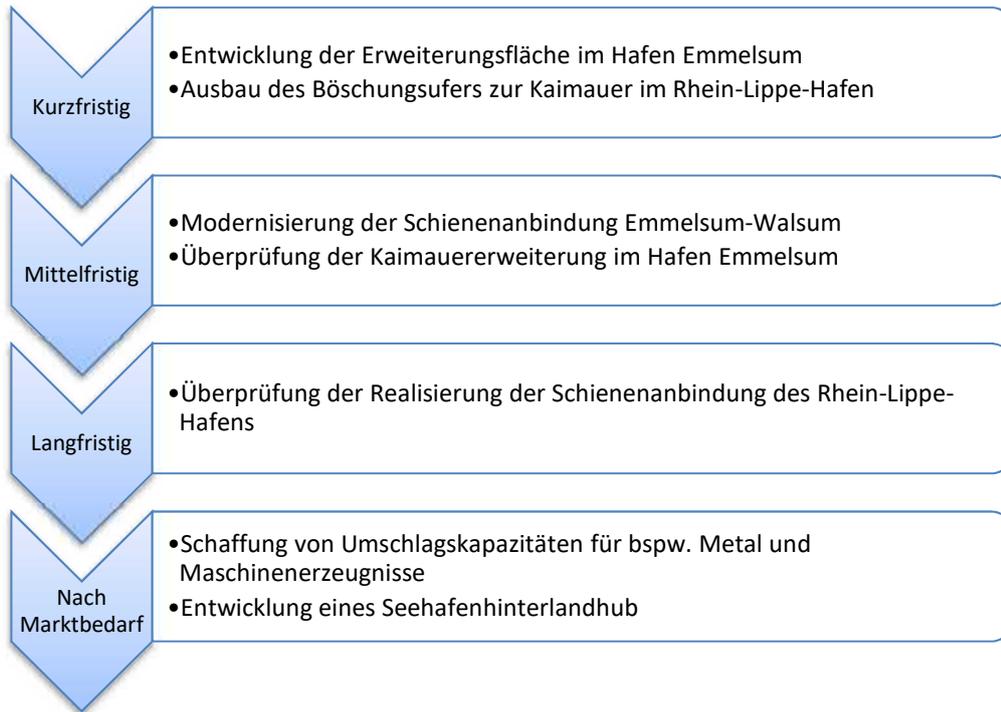


Abbildung 7: Handlungsempfehlungen

Durch die unterschiedlichen Standortvorteile und -eigenschaften ist eine Fokussierung auf Schwerpunkte zu empfehlen (vgl. Abbildung 8):

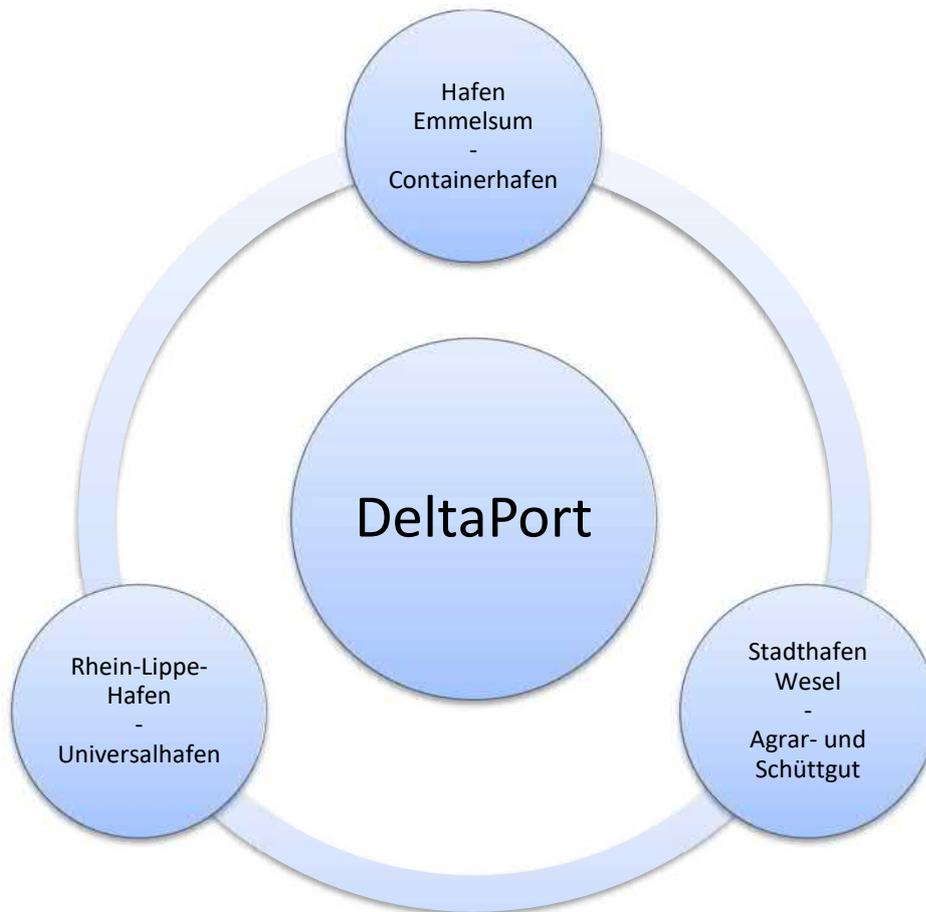


Abbildung 8: Schwerpunkte DeltaPort

Der Schwerpunkt des Hafens Emmelsum ist durch die bereits vorhandenen Containerterminals und die vorhandene und gesicherte Trimodalität begründet. Der Rhein-Lippe-Hafen eignet sich durch die vorhandenen Flächen und die Eingrenzung der Bimodalität zu einem Universalhafen, wo vorrangig Terminals für Güter mit Fokus auf Wasser-Straße-Umschlag angesiedelt werden sollten. Der Stadthafen Wesel ist bereits ausgelastet mit Schwerpunkt auf Agrar- und Schüttgut. Der Fokus sollte beibehalten werden.