

# Grundlagenuntersuchung zu den rheinland-pfälzischen Binnenhäfen

Für das  
Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau  
Rheinland-Pfalz



## Schlussbericht

vorgelegt von



**PLANCO Consulting GmbH, Essen**  
Am Waldthausenpark 11, D-45127 Essen  
Tel. +49-(0)201-43771-0; Fax +49-(0)201-411468  
e-mail: [gp@planco.de](mailto:gp@planco.de)  
<http://www.planco.de>

Mai 2019

## INHALT

	<u>Seite</u>
<b>1 HINTERGRUND</b>	<b>11</b>
<b>2 AUSWAHL DER HÄFEN FÜR DIE UNTERSUCHUNG</b>	<b>13</b>
<b>3 VERKEHRSENTWICKLUNG</b>	<b>16</b>
3.1 GÜTERVERKEHRSENTWICKLUNG INSGESAMT 2010-2030	16
3.2 SEEHAFEN-HINTERLANDVERKEHR 2010-2030	21
3.3 VERKEHR IN DEN RHEINLAND-PFÄLZISCHEN HAFENKREISEN 2010-2030	30
3.4 GÜTERUMSCHLAG DER BINNENHÄFEN 2010 - 2016	31
<b>4 ENTWICKLUNG VON KRITERIEN ZUR ERMITTLUNG DER LANDESBEDEUTSAMKEIT VON HÄFEN</b>	<b>37</b>
4.1 KRITERIUM 1: (AKTUELLER) GESAMTUMSCHLAG	37
4.2 KRITERIUM 2: (AKTUELLER) UMSCHLAG IN DYNAMISCHEN TEILBEREICHEN	38
4.3 KRITERIUM 3: (AKTUELLER) UMSCHLAG IN SCHLÜSSELINDUSTRIEN DES LANDES	40
4.4 KRITERIUM 4: ÜBERREGIONALES EINZUGSGEBIET	40
4.5 KRITERIUM 5: UMSCHLAGWACHSTUM	41
4.6 KRITERIUM 6: BESONDERE BEDEUTUNG ALS INDUSTRIE- UND LOGISTIKSTANDORT	41
4.7 KRITERIUM 7: BEDEUTUNG ALS BAHNKNOTEN	42
4.8 KRITERIUM 8: BESONDERE BEDEUTUNG FÜR DIE SCHIFFFAHRT	42
4.9 KRITERIUM 9: BESONDERE STANDORTPOLITISCHE BEDEUTUNG	42
4.10 KRITERIUM 10: KAPAZITÄTSVORHALTUNG IN STANDORTRÄUMEN	43
4.11 ZUSAMMENFASSUNG	43
<b>5 BESTANDSAUFNAHME IN DEN HÄFEN</b>	<b>46</b>
5.1 VORGEHENSWEISE	46
5.2 BESCHREIBUNG DER AUSGEWÄHLTEN HÄFEN	48
5.2.1 <i>Hafen Andernach</i>	48
5.2.2 <i>Hafen Bendorf</i>	55
5.2.3 <i>Hafen Germersheim</i>	61
5.2.4 <i>Hafen Ingelheim</i>	68
5.2.5 <i>Hafen Koblenz</i>	72
5.2.6 <i>Hafen Lahnstein</i>	79
5.2.7 <i>Hafen Ludwigshafen</i>	85
5.2.8 <i>Hafen Mainz</i>	101
5.2.9 <i>Hafen Speyer</i>	108
5.2.10 <i>Hafen Trier</i>	114
5.2.11 <i>Hafen Weißenthurm</i>	121
5.2.12 <i>Hafen Wörth</i>	125



5.2.13Hafen Worms	133
<b>6 FLÄCHENANALYSE</b>	<b>145</b>
6.1 FLÄCHENBEDARF	145
6.1.1 Flächenbedarf im Containerumschlag	145
6.1.2 Flächenbedarf im konventionellen Umschlag	149
6.2 FLÄCHENANGEBOT	151
6.2.1 Flächenangebot im Containerumschlag	152
6.2.2 Flächenangebot im konventionellen Umschlag	153
6.2.3 Flächenpotentiale	154
6.3 FLÄCHENBILANZ	158
6.3.1 Flächenbilanz Containerumschlag und containerbezogene Logistik	158
6.3.2 Flächenbilanz im konventionellen Umschlag	160
6.3.3 Zusammenfassung	161
<b>7 BEWERTUNG DER LANDESBEDEUTSAMKEIT DER HÄFEN</b>	<b>163</b>
7.1 GRUNDSÄTZE	163
7.2 BEWERTUNG DER KRITERIEN	163
7.2.1 (Aktueller) wasserseitiger Gesamtumschlag	163
7.2.2 (Aktueller) Umschlag in dynamischen Teilbereichen	164
7.2.3 (Aktueller) Umschlag in Schlüsselindustrien des Landes	164
7.2.4 Besondere Bedeutung als Industrie- und Logistikstandort	165
7.2.5 Bedeutung als Bahnknoten	165
7.2.6 Besondere standortpolitische Bedeutung	166
7.2.7 Bedeutung zur Deckung des Kapazitätsbedarfs in Standorträumen	166
7.3 IDENTIFIKATION DER LANDESBEDEUTSAMEN HÄFEN	166
<b>8 NUTZUNGSKONFLIKTE</b>	<b>169</b>
8.1 HAFEN TRIER	171
8.1.1 Bedeutung des Hafens in der Stadt	171
8.1.2 Darstellung des Planungsrechts	172
8.1.3 Städtebauliche Planungen im Umfeld des Hafens	174
8.1.4 Bestehende Konflikte	177
8.1.5 Kurzzusammenfassung Hafen Trier aus städtebaulicher Sicht	178
8.2 HAFEN LUDWIGSHAFEN	179
8.2.1 Bedeutung des Hafens in der Stadt	179
8.2.2 Darstellung des Planungsrechts	180
8.2.3 Städtebauliche Planungen im Umfeld des Hafens	184
8.2.4 Bestehende Konflikte	186
8.2.5 Kurzzusammenfassung Hafen Ludwigshafen aus städtebaulicher Sicht	188
8.3 HAFEN ANDERNACH	189
8.3.1 Bedeutung des Hafens in der Stadt	189
8.3.2 Darstellung des Planungsrechts	189
8.3.3 Städtebauliche Planungen im Umfeld des Hafens	191



---

8.3.4	<i>Bestehende Konflikte</i>	193
8.3.5	<i>Kurzzusammenfassung Hafen Andernach aus städtebaulicher Sicht</i>	194
8.4	ZUSAMMENFASSENDE BETRACHTUNG AUS STÄDTEBAULICHER SICHT	195
8.5	SCHLUSSFOLGERUNGEN	196
<b>9</b>	<b>KONZEPT ZUR SICHERUNG VON HAFENFLÄCHEN</b>	<b>199</b>
<b>10</b>	<b>HANDLUNGSEMPFEHLUNGEN</b>	<b>219</b>



## Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1:	Rheinland-pfälzische Häfen nach Standorträumen	14
Abbildung 2:	Güterverkehr und Modal Split der rheinland-pfälzischen Kreise 2010	18
Abbildung 3:	Güterverkehr und Modal Split der rheinland-pfälzischen Kreise 2030	19
Abbildung 4:	Umschlag im Güterverkehr in Rheinland-Pfalz 2010 - 2016	20
Abbildung 5:	Seehafen-Hinterlandverkehr nach Verkehrsträgern der rheinland-pfälzischen Kreise 2010	26
Abbildung 6:	Seehafen-Hinterlandverkehr nach Verkehrsträgern der rheinland-pfälzischen Kreise 2030	27
Abbildung 7:	Seehafen-Hinterlandverkehr mit Containern nach Verkehrsträgern der rheinland-pfälzischen Kreise 2010	28
Abbildung 8:	Seehafen-Hinterlandverkehr mit Containern nach Verkehrsträgern der rheinland-pfälzischen Kreise 2030	29
Abbildung 9:	Konventioneller Umschlag der Binnenschifffahrt nach Ladungskategorie in rheinland-pfälzischen Häfen 2016	34
Abbildung 10:	Containerumschlag der Binnenschifffahrt in rheinland-pfälzischen Häfen 2016	36
Abbildung 11:	Flächennutzung im Hafen Andernach	54
Abbildung 12:	Flächennutzung im Hafen Bendorf	60
Abbildung 13:	Flächennutzung im Hafen Germersheim	67
Abbildung 14:	Flächennutzung im Hafen Ingelheim	71
Abbildung 15:	Flächennutzung im Hafen Koblenz	78
Abbildung 16:	Flächennutzung im Hafen Lahnstein – Teil Niederlahnstein	83
Abbildung 17:	Flächennutzung im Hafen Lahnstein – Teil Oberlahnstein	84
Abbildung 18:	Flächennutzung im Hafen Ludwigshafen – Landeshafen Nord	95
Abbildung 19:	Flächennutzung im Hafen Ludwigshafen – Stromhafen BASF SE	96
Abbildung 20:	Flächennutzung im Hafen Ludwigshafen – Unterer Stromhafen	97
Abbildung 21:	Flächennutzung im Hafen Ludwigshafen – Luitpoldhafen	98
Abbildung 22:	Flächennutzung im Hafen Ludwigshafen – Kaiserwörthhafen	99
Abbildung 23:	Flächennutzung im Hafen Ludwigshafen – Oberer Stromhafen	100
Abbildung 24:	Flächennutzung im Hafen Mainz	107
Abbildung 25:	Flächennutzung im Hafen Speyer	113
Abbildung 26:	Flächennutzung im Hafen Trier	120
Abbildung 27:	Flächennutzung im Hafen Weißenthurm	124
Abbildung 28:	Flächennutzung im Hafen Wörth	132
Abbildung 29:	Flächennutzung im Hafen Worms - Handelshafen	140
Abbildung 30:	Flächennutzung im Hafen Worms - Floßhafen	141
Abbildung 31:	Flächennutzung Hafen Worms - Hafenbereich 02 Stromhafen	142



Abbildung 32:	Flächennutzung Hafen Worms - Hafenbereich 03 Stromhafen	143
Abbildung 33:	Flächennutzung Hafen Worms - Hafenbereich 04 Stromhafen	144
Abbildung 34:	Flächennutzungsplan 2015 der Stadt Trier	172
Abbildung 35:	Flächennutzungsplan 2030 der Stadt Trier	173
Abbildung 36:	Übersicht über Bebauungspläne im Bereich des Trierer Hafens	174
Abbildung 37:	Geltungsbereich des Bebauungsplans für Neubau Kita (Stadt Trier)	175
Abbildung 38:	Geltungsbereich Bebauungsplan BE 28 Unterm Knieberg (Stadt Trier)	176
Abbildung 39:	Konfliktkarte Hafen Trier	177
Abbildung 40:	FNP der Stadt Ludwigshafen	180
Abbildung 41:	Flächennutzungsplan '99 und Änderungen	181
Abbildung 42:	Geltungsbereich des B-Plans Nr. 644 (Stadt Ludwigshafen)	182
Abbildung 43:	Geltungsbereich des B-Plans Nr. 462a (Stadt Ludwigshafen)	183
Abbildung 44:	Geltungsbereich des B-Plans Nr. 650 (Stadt Ludwigshafen)	184
Abbildung 45:	Potentialfläche nach Hafen Ludwigshafen	185
Abbildung 46:	Potentialflächen Hafen Ludwigshafen	186
Abbildung 47:	Konfliktkarte Hafen Ludwigshafen	188
Abbildung 48:	Ausschnitt FNP 2004 der Stadt Andernach	190
Abbildung 49:	Bebauungsplan "Industriegebiet Hafen" (Stadt Andernach)	191
Abbildung 50:	ausgewiesene Anlagen für Retentionsmulden, Potential-, Entwicklungs- und Umstrukturierungsflächen der Stadt Andernach	192
Abbildung 51:	Überschwemmungsgebiete Stadt Andernach	193
Abbildung 52:	Konfliktkarte Hafen Andernach	194
Abbildung 53:	Flächensicherung Hafen Andernach	202
Abbildung 54:	Flächensicherung Hafen Bendorf	203
Abbildung 55:	Flächensicherung Hafen Germersheim	204
Abbildung 56:	Flächensicherung Hafen Koblenz	205
Abbildung 57:	Flächensicherung Hafen Lahnstein	206
Abbildung 58:	Flächensicherung Hafen Ludwigshafen - Kaiserwörthhafen, Luitpoldhafen und Oberer Stromhafen	207
Abbildung 59:	Flächensicherung Hafen Ludwigshafen - Unterer Stromhafen und Stromhafen BASF	208
Abbildung 60:	Flächensicherung Hafen Ludwigshafen - Landeshafen Nord und Stromhafen BASF	209
Abbildung 61:	Flächensicherung Hafen Mainz	210
Abbildung 62:	Flächensicherung Hafen Speyer	211
Abbildung 63:	Flächensicherung Hafen Trier	212
Abbildung 64:	Flächensicherung Hafen Wörth	213



---

Abbildung 65: Flächensicherung Hafen Worms – Handelshafen, Stromhafen Hafenbereich 02	214
Abbildung 66: Flächensicherung Hafen Worms - Floßhafen	215
Abbildung 67: Flächensicherung Hafen Worms - Stromhafen Hafenbereich 03	216
Abbildung 68: Flächensicherung Hafen Worms - Stromhafen Hafenbereich 04	217



## Tabellenverzeichnis

Tabelle 1:	In die Untersuchung einbezogene Binnenhäfen	13
Tabelle 2:	Güterverkehr in Rheinland-Pfalz nach Verkehrsträgern 2010 und Prognose 2030 (in 1.000 Tonnen)	16
Tabelle 3:	Seehafen-Hinterlandverkehr Rheinland-Pfalz 2010 und Prognose 2030 (in 1.000 Tonnen)	22
Tabelle 4:	Seehafen-Hinterlandverkehr Container Rheinland-Pfalz 2010 und Prognose 2030 (in TEU)	23
Tabelle 5:	Marktanteile der Seehäfen in Rheinland-Pfalz nach Marktsegmenten 2010 und Prognose 2030	24
Tabelle 6:	Modal Split Seehafen-Hinterlandverkehr Rheinland-Pfalz nach Seehäfen 2010 und Prognose 2030	24
Tabelle 7:	Modal Split Seehafen-Hinterland-Containerverkehr Rheinland-Pfalz nach Seehäfen 2010 und Prognose 2030	25
Tabelle 8:	Güterverkehr in rheinland-pfälzischen Hafenkreisen 2010 und Prognose 2030 (in Tonnen)	30
Tabelle 9:	Seehafen-Hinterlandverkehr in rheinland-pfälzischen Hafenkreisen 2010 und Prognose 2030 (in Tonnen)	31
Tabelle 10:	Seehafen-Hinterlandverkehr mit Containern in rheinland-pfälzischen Hafenkreisen 2010 und Prognose 2030 (in Tonnen)	31
Tabelle 11:	Güterverkehr der Binnenschifffahrt in Rheinland-Pfalz 2010, 2011 und 2016 (in 1.000 Tonnen)	32
Tabelle 12:	Güterverkehr der Binnenschifffahrt in Rheinland-Pfalz nach Hafen 2010 und 2016 (in 1.000 Tonnen)	33
Tabelle 13:	Containerverkehr der Binnenschifffahrt in Rheinland-Pfalz nach Hafen 2010 und 2016 (in TEU)	35
Tabelle 14:	Erwogene Kriterien der Landesbedeutsamkeit	45
Tabelle 15:	Umschlag im konventionellen Verkehr der Binnenschifffahrt 2016 und Prognose 2030 im Hafen Andernach (in Tonnen)	51
Tabelle 16:	Umschlag im Containerverkehr der Binnenschifffahrt 2016 und Prognose 2030 im Hafen Andernach (in TEU)	52
Tabelle 17:	Gesamtumschlag der Binnenschifffahrt 2016 und Prognose 2030 im Hafen Andernach (in Tonnen)	52
Tabelle 18:	Umschlag im konventionellen Verkehr der Eisenbahn 2016 und Prognose 2030 im Hafen Andernach (in Tonnen)	52
Tabelle 19:	Umschlag im Containerverkehr der Eisenbahn 2016 und Prognose 2030 im Hafen Andernach (in TEU)	52
Tabelle 20:	Gesamtumschlag der Eisenbahn 2016 und Prognose 2030 im Hafen Andernach (in Tonnen)	53
Tabelle 21:	Umschlag im konventionellen Verkehr der Binnenschifffahrt 2016 und Prognose 2030 im Hafen Bendorf (in Tonnen)	58
Tabelle 22:	Gesamtumschlag der Binnenschifffahrt 2016 und Prognose 2030 im Hafen Bendorf (in Tonnen)	58



Tabelle 23:	Umschlag im konventionellen Verkehr der Eisenbahn 2016 und Prognose 2030 im Hafen Bendorf (in Tonnen)	58
Tabelle 24:	Gesamtumschlag der Eisenbahn 2016 und Prognose 2030 im Hafen Bendorf (in Tonnen)	59
Tabelle 25:	Umschlag im konventionellen Verkehr der Binnenschifffahrt 2016 und Prognose 2030 im Hafen Germersheim (in Tonnen)	64
Tabelle 26:	Umschlag im Containerverkehr der Binnenschifffahrt 2016 und Prognose 2030 im Hafen Germersheim (in TEU)	64
Tabelle 27:	Gesamtumschlag der Binnenschifffahrt 2016 und Prognose 2030 im Hafen Germersheim (in Tonnen)	64
Tabelle 28:	Umschlag im konventionellen Verkehr der Eisenbahn 2016 und Prognose 2030 im Hafen Germersheim (in Tonnen)	64
Tabelle 29:	Umschlag im Containerverkehr der Eisenbahn 2016 und Prognose 2030 im Hafen Germersheim (in TEU)	64
Tabelle 30:	Gesamtumschlag der Eisenbahn 2016 und Prognose 2030 im Hafen Germersheim (in Tonnen)	65
Tabelle 31:	Umschlag im konventionellen Verkehr der Binnenschifffahrt 2016 und Prognose 2030 im Hafen Ingelheim (in Tonnen)	70
Tabelle 32:	Gesamtumschlag der Binnenschifffahrt 2016 und Prognose 2030 im Hafen Ingelheim (in Tonnen)	70
Tabelle 33:	Umschlag im konventionellen Verkehr der Binnenschifffahrt 2016 und Prognose 2030 im Hafen Koblenz (in Tonnen)	76
Tabelle 34:	Umschlag im Containerverkehr der Binnenschifffahrt 2016 und Prognose 2030 im Hafen Koblenz (in TEU)	76
Tabelle 35:	Gesamtumschlag der Binnenschifffahrt 2016 und Prognose 2030 im Hafen Koblenz (in Tonnen)	76
Tabelle 36:	Umschlag im konventionellen Verkehr der Eisenbahn 2016 und Prognose 2030 im Hafen Koblenz (in Tonnen)	76
Tabelle 37:	Umschlag im Containerverkehr der Eisenbahn 2016 und Prognose 2030 im Hafen Koblenz (in TEU)	77
Tabelle 38:	Gesamtumschlag der Eisenbahn 2016 und Prognose 2030 im Hafen Koblenz (in Tonnen)	77
Tabelle 39:	Umschlag im konventionellen Verkehr der Binnenschifffahrt 2016 und Prognose 2030 im Hafen Lahnstein (in Tonnen)	82
Tabelle 40:	Gesamtumschlag der Binnenschifffahrt 2016 und Prognose 2030 im Hafen Lahnstein (in Tonnen)	82
Tabelle 41:	Umschlag im konventionellen Verkehr der Binnenschifffahrt 2016 und Prognose 2030 im Hafen Ludwigshafen (in Tonnen)	91
Tabelle 42:	Umschlag im Containerverkehr der Binnenschifffahrt 2016 und Prognose 2030 im Hafen Ludwigshafen (in TEU)	92
Tabelle 43:	Gesamtumschlag der Binnenschifffahrt 2016 und Prognose 2030 im Hafen Ludwigshafen (in Tonnen)	92
Tabelle 44:	Umschlag im konventionellen Verkehr der Eisenbahn 2016 und Prognose 2030 im Hafen Ludwigshafen (in Tonnen)	92



Tabelle 45:	Umschlag im Containerverkehr der Eisenbahn 2016 und Prognose 2030 im Hafen Ludwigshafen (in TEU)	92
Tabelle 46:	Gesamtumschlag der Eisenbahn 2016 und Prognose 2030 im Hafen Ludwigshafen (in Tonnen)	93
Tabelle 47:	Umschlag im konventionellen Verkehr der Binnenschifffahrt 2016 und Prognose 2030 im Hafen Mainz (in Tonnen)	105
Tabelle 48:	Umschlag im Containerverkehr der Binnenschifffahrt 2016 und Prognose 2030 im Hafen Mainz (in TEU)	105
Tabelle 49:	Gesamtumschlag der Binnenschifffahrt 2016 und Prognose 2030 im Hafen Mainz (in Tonnen)	105
Tabelle 50:	Umschlag im Containerverkehr der Eisenbahn 2016 und Prognose 2030 im Hafen Mainz (in TEU)	106
Tabelle 51:	Gesamtumschlag der Eisenbahn 2016 und Prognose 2030 im Hafen Mainz (in Tonnen)	106
Tabelle 52:	Umschlag im konventionellen Verkehr der Binnenschifffahrt 2016 und Prognose 2030 im Hafen Speyer (in Tonnen)	111
Tabelle 53:	Gesamtumschlag der Binnenschifffahrt 2016 und Prognose 2030 im Hafen Speyer (in Tonnen)	111
Tabelle 54:	Umschlag im konventionellen Verkehr der Eisenbahn 2016 und Prognose 2030 im Hafen Speyer (in Tonnen)	111
Tabelle 55:	Gesamtumschlag der Eisenbahn 2016 und Prognose 2030 im Hafen Speyer (in Tonnen)	111
Tabelle 56:	Umschlag im konventionellen Verkehr der Binnenschifffahrt 2016 und Prognose 2030 im Hafen Trier (in Tonnen)	117
Tabelle 57:	Umschlag im Containerverkehr der Binnenschifffahrt 2016 und Prognose 2030 im Hafen Trier (in TEU)	117
Tabelle 58:	Gesamtumschlag der Binnenschifffahrt 2016 und Prognose 2030 im Hafen Trier (in Tonnen)	118
Tabelle 59:	Umschlag im konventionellen Verkehr der Eisenbahn 2016 und Prognose 2030 im Hafen Trier (in Tonnen)	118
Tabelle 60:	Umschlag im Containerverkehr der Eisenbahn 2016 und Prognose 2030 im Hafen Trier (in TEU)	118
Tabelle 61:	Gesamtumschlag der Eisenbahn 2016 und Prognose 2030 im Hafen Trier (in Tonnen)	118
Tabelle 62:	Umschlag im konventionellen Verkehr der Binnenschifffahrt 2016 und Prognose 2030 im Hafen Weißenthurm (in Tonnen)	122
Tabelle 63:	Gesamtumschlag der Binnenschifffahrt 2016 und Prognose 2030 im Hafen Weißenthurm (in Tonnen)	122
Tabelle 64:	Umschlag im konventionellen Verkehr der Binnenschifffahrt 2016 und Prognose 2030 im Hafen Wörth (in Tonnen)	128
Tabelle 65:	Umschlag im Containerverkehr der Binnenschifffahrt 2016 und Prognose 2030 im Hafen Wörth (in TEU)	128
Tabelle 66:	Gesamtumschlag der Binnenschifffahrt 2016 und Prognose 2030 im Hafen Wörth (in Tonnen)	128



Tabelle 67:	Umschlag im konventionellen Verkehr der Eisenbahn 2016 und Prognose 2030 im Wörth (in Tonnen)	130
Tabelle 68:	Umschlag im Containerverkehr der Eisenbahn 2016 und Prognose 2030 im Hafen Wörth (in TEU)	130
Tabelle 69:	Gesamtumschlag der Eisenbahn 2016 und Prognose 2030 im Hafen Wörth (in Tonnen)	130
Tabelle 70:	Umschlag im konventionellen Verkehr der Binnenschifffahrt 2016 und Prognose 2030 im Hafen Worms (in Tonnen)	137
Tabelle 71:	Umschlag im Containerverkehr der Binnenschifffahrt 2016 und Prognose 2030 im Hafen Worms (in TEU)	137
Tabelle 72:	Gesamtumschlag der Binnenschifffahrt 2016 und Prognose 2030 im Hafen Worms (in Tonnen)	137
Tabelle 73:	Umschlag im konventionellen Verkehr der Eisenbahn 2016 und Prognose 2030 im Hafen Worms (in Tonnen)	137
Tabelle 74:	Umschlag im Containerverkehr der Eisenbahn 2016 und Prognose 2030 im Hafen Worms (in TEU)	138
Tabelle 75:	Gesamtumschlag der Eisenbahn 2016 und Prognose 2030 im Hafen Worms (in Tonnen)	138
Tabelle 76:	Kapazitätsbedarf für Containerumschlag in den rheinland-pfälzischen Binnenhäfen bis 2030 (in TEU)	146
Tabelle 77:	Flächenintensität der Containerterminals in den rheinland-pfälzischen Binnenhäfen	147
Tabelle 78:	Flächenbedarf für Containerumschlag in den rheinland-pfälzischen Binnenhäfen bis 2030	148
Tabelle 79:	Flächenbedarf für containerbezogene Logistik in den rheinland-pfälzischen Binnenhäfen bis 2030	149
Tabelle 80:	Fläche und Umschlagkapazität der Container-Terminals	152
Tabelle 81:	Flächenpotential in den rheinland-pfälzischen Häfen	156
Tabelle 82:	Flächenpotential mit eingeschränkter Verfügbarkeit in den rheinland-pfälzischen Häfen	157
Tabelle 83:	Flächenbedarf und –angebot im Containerumschlag bis 2030	158
Tabelle 84:	Flächenbedarf und -potential für containerbezogene Logistik	160
Tabelle 85:	Flächenbilanz für Containerumschlag und containerbezogene Logistik	162
Tabelle 86:	Kriterien der Landesbedeutsamkeit	163
Tabelle 87:	Bewertung der Landesbedeutsamkeit der rheinland-pfälzischen Binnenhäfen	167
Tabelle 88:	Nutzungskonflikte in den rheinland-pfälzischen Binnenhäfen	169

## 1 HINTERGRUND

Die Binnenhäfen in Rheinland-Pfalz haben in den letzten Jahrzehnten erheblich zu einer verkehrspolitisch wünschenswerten Verlagerung von Straßenverkehren auf die umweltfreundlichen Verkehrsträger Wasserstraße und Schiene beigetragen. Sie sind wichtige Standortfaktoren, haben sich vielfach zu multimodalen Logistikzentren entwickelt und tragen erheblich zur Wertschöpfung und Beschäftigung bei. Dies geht teilweise weit über die kommunalen Grenzen der Hafenstandorte hinaus und gilt insbesondere für Häfen entlang der Großschifffahrtstraßen Rhein und Mosel. Als Anrainer dieser Wasserstraßen haben Rheinland-Pfalz und seine Binnenhäfen wesentlich an der wirtschaftlichen Entwicklung partizipiert. Für die Zukunft bestehen weitere Entwicklungspotenziale, etwa vor dem Hintergrund der Modal-Split-Vorgaben der ZARA-Häfen insbesondere im Containersegment. Dafür müssen die Binnenhäfen die Voraussetzungen schaffen. Neben der Leistungsfähigkeit der Zufahrten und Umschlagereinrichtungen werden die Flächen zunehmend zu einem kritischen Engpassfaktor. An den vielfach zentral gelegenen Hafenstandorten fehlen Erweiterungsmöglichkeiten.

Die Flächenknappheit wird durch ein wachsendes Interesse kommunaler Siedlungsplanung an städtebaulichen Entwicklungen im Hafengebiet verschärft, die eine engere Einbindung der Wasserlagen in die Stadtentwicklung zum Ziel hat. Inspiriert von Entwicklungen am Wasser wie der Hamburger Hafencity, dem Düsseldorfer Medienhafen und dem Kölner Rheinauhafen werden Wohnen bzw. Büronutzungen am Wasser angestrebt. Dies führt einerseits zu einem Verlust an Hafen- und Entwicklungsflächen und andererseits kann es die Nutzung einschränken, da es etwa Einschränkungen hinsichtlich Lärm-, Verkehr-, oder Staubentwicklung gibt. In Rheinland-Pfalz hat etwa die Stadtentwicklung des Mainzer Zollhafens zu einer Umwandlung von Hafenflächen und Verlagerung der Hafenaktivitäten geführt.

Aus Sicht der Landesregierung Rheinland-Pfalz stellt sich daher die Frage, wie Hafen- und Hafenentwicklungsflächen gesichert werden können.

Eine entsprechende Steuerung durch die Landes- und Regionalplanung ist nur auf Basis einer entsprechenden Planungsgrundlage möglich. Diese setzt eine objektive Begründung eines übergeordneten Landesinteresses voraus.

In einem ersten Schritt sollen daher die landesbedeutsamen Häfen identifiziert werden. Bei diesen Standorten sollte durch raumordnerische Maßnahmen eine Weiterentwicklung gesichert werden.

Vor diesem Hintergrund hat das Land Rheinland-Pfalz Planco mit der Durchführung dieser Grundlagenuntersuchung zu den rheinland-pfälzischen Binnenhäfen beauftragt.

In der Untersuchung werden Kriterien für die Einstufung eines Hafens als landesbedeutsam entwickelt und dann auf die Häfen im Land angewendet. Für diese Standorte werden zudem Flächen identifiziert, deren Sicherung anzustreben ist.

Dieser Bericht stellt zunächst die Auswahl der Häfen für diese Untersuchung vor und analysiert die Verkehrsentwicklung in Rheinland-Pfalz und den Binnenhäfen im Land bis 2030. Diese stellt eine wesentliche Grundlage für die Methodik und die Kriterien für die Einstufung der Landesbedeutsamkeit eines Binnenhafens vor.

Es folgt die Bestandsaufnahme in den rheinland-pfälzischen Binnenhäfen zur Erfassung der wesentlichen Merkmale als Grundlage für die Flächenanalyse in den rheinland-pfälzischen Häfen und die Bewertung der Landesbedeutsamkeit der Standorte.



Vor dem Hintergrund der Flächenknappheit ist die Flächensicherung in den landesbedeutsamen Häfen ein wesentliches Ziel der Untersuchung. Die Ermittlung der hafenwirtschaftlichen Flächenbedarfe und Gegenüberstellung der vorhandenen Flächen in den Binnenhäfen und ihrem Umfeld sind dabei wesentliche Aspekte.

Die Bewertung der Landesbedeutsamkeit der Häfen anhand der festgelegten Kriterien stellt der folgende Abschnitt dar. Grundlage der Standortbewertungen und darauf aufbauend der Identifikation der landesbedeutsamen Häfen sind die Ergebnisse der Bestandsaufnahme.

Im Hinblick auf die landesplanerische Sicherung gilt es Nutzungskonflikte zwischen Hafen- und Stadtentwicklung und mögliche Konsequenzen für die hafenwirtschaftliche Nutzung von Flächen zu thematisieren. Für die Häfen, bei denen ein besonderer Konflikt zu erkennen ist, wird das jeweilige städtebauliche Umfeld der Häfen durch den Partner Drees & Sommer ermittelt.

Auf dieser Grundlage werden Kriterien zur Auswahl der Flächen für Sicherungskonzept entwickelt und Vorschläge zu Sicherung von Hafenumgebungen in den landesbedeutsamen Häfen des Landes Rheinland-Pfalz erarbeitet.

Abschließend werden vor dem Hintergrund der Untersuchungsergebnisse Handlungsempfehlungen ausgesprochen.

## 2 AUSWAHL DER HÄFEN FÜR DIE UNTERSUCHUNG

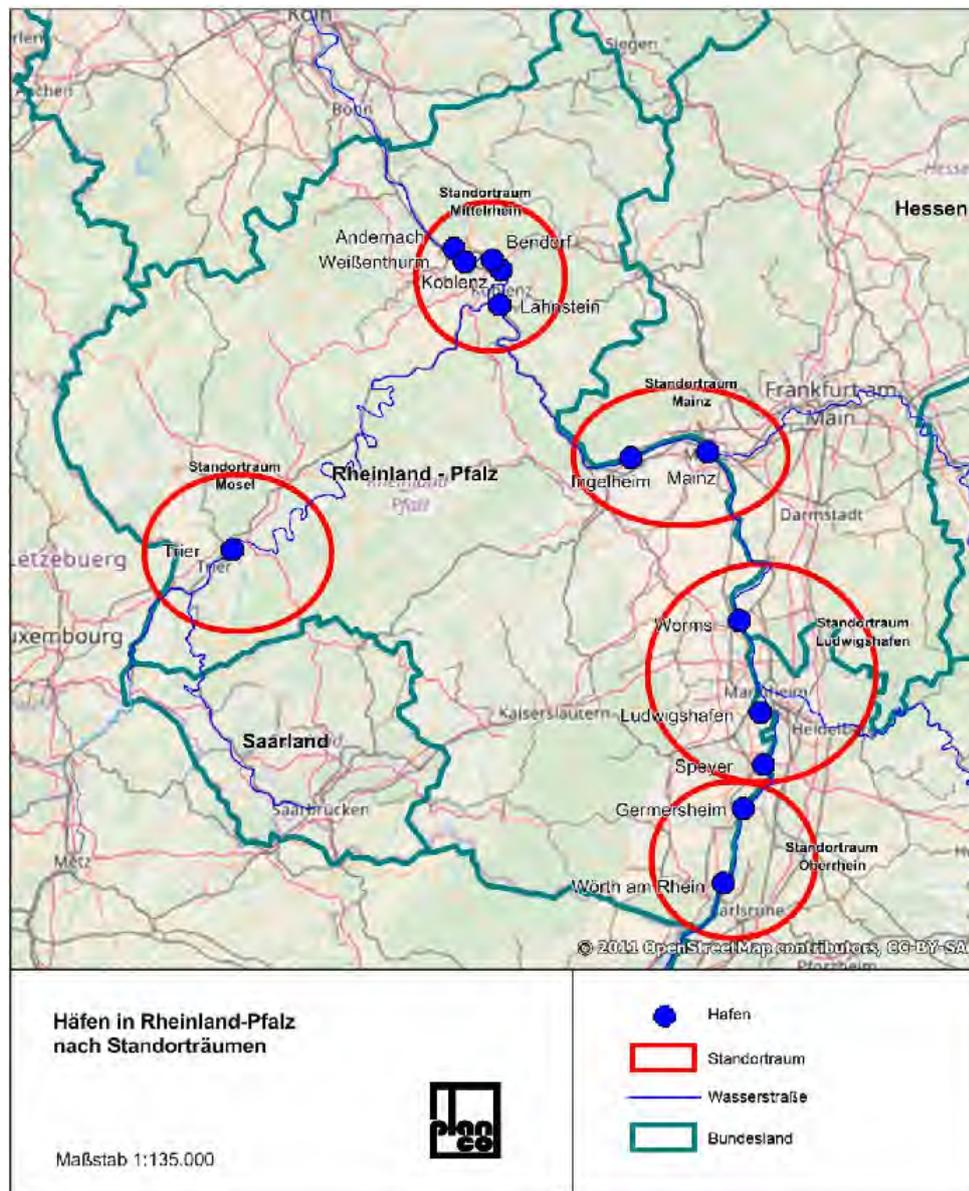
Die Untersuchung umfasst in Abstimmung mit dem Auftraggeber die öffentlichen Häfen des Landes Rheinland-Pfalz. Dies sind die folgenden Standorte:

**Tabelle 1: In die Untersuchung einbezogene Binnenhäfen**

<b>Hafen</b>	<b>Landkreis</b>
Andernach	Kreis Mayen-Koblenz
Bendorf	Kreis Mayen-Koblenz
Germersheim	Kreis Germersheim
Ingelheim	Kreis Mainz-Bingen
Koblenz	Kreisfreie Stadt Koblenz
Lahnstein	Rhein-Lahn-Kreis
Ludwigshafen	Kreisfreie Stadt Ludwigshafen
Mainz	Kreisfreie Stadt Mainz
Speyer	Kreisfreie Stadt Speyer
Trier	Kreisfreie Stadt Trier
Weißenthurm	Kreis Mayen-Koblenz
Wörth	Kreis Germersheim
Worms	Kreisfreie Stadt Worms

Mehr als 95% des wasserseitigen Umschlags im Land Rheinland-Pfalz entfällt auf die 12 öffentlichen Hafenstandorte. Zu den öffentlichen Häfen zählen die Landeshäfen mit Landesbeteiligung in Lahnstein, Ludwigshafen, Trier und Wörth. Die öffentlichen Häfen in Andernach, Bendorf, Germersheim, Koblenz, Mainz, Speyer, Weißenthurm und Worms sind in kommunaler Trägerschaft.

Abbildung 1: Rheinland-pfälzische Häfen nach Standorträumen



Quelle: Eigene Darstellung mit OpenStreetMap.

Private Hafenstandorte mit dem Angebot öffentlicher Umschlagleistungen sind trotz des vergleichsweise geringen Umschlagaufkommens von Bedeutung, da auch sie Verladern und Operateuren einen Zugang zur Binnenschifffahrt eröffnen. Der ehemalige Landeshafen in Ingelheim ist ein solcher privater Hafenstandort und wird in der Untersuchung berücksichtigt.

Private Umschlagstellen außerhalb der öffentlichen Häfen mit direkter Anbindung an Produktions- und Abbaustandorte sind nicht Gegenstand der Untersuchung, wenngleich auch sie eine wichtige Bedeutung für das Land Rheinland-Pfalz haben. Die Hafenpolitik des Landes, etwa zur Flächensicherung, kommt an diesen Standorten weniger zum Tragen, da die Umschlagstellen Bestandteil der Industriestandorte sind und ausschließlich für dortigen Umschlag genutzt werden können. Der Umschlag ist vielfach essentiell für den Betrieb des Standortes und die Hafenanlagen sind in der Regel als Bestandteil der Industriefläche planerisch gesichert.

Die ausgewählten Häfen bedienen teilweise überlappende Einzugsbereiche. Daher sind die Häfen in fünf über das Land verteilten Standorträumen zusammengefasst. Es werden die folgenden Standorträume mit den jeweiligen Häfen unterschieden:

- Mittelrhein: Andernach, Bendorf, Koblenz, Lahnstein, Weißenthurm
- Mainz: Ingelheim, Mainz
- Ludwigshafen: Ludwigshafen, Speyer, Worms
- Oberrhein: Germersheim, Wörth
- Mosel: Trier

Unter den rheinland-pfälzischen Häfen bestehen zahlreiche Kooperationen mit verschiedenen Ausprägungen. Die Kooperationen zielen auf Synergien in den Bereichen Infrastrukturunterhaltung, Betrieb, Vermarktung und Interessenvertretung ab. Damit sind etwa Kosteneinsparungen und eine bessere Vermarktung zur Stärkung der rheinland-pfälzischen Binnenhäfen möglich. Kooperationen hinsichtlich einer gemeinsam standortübergreifenden Flächenvermarktung können vor dem Hintergrund knapper Flächen zur besseren Abdeckung des Flächenbedarfs beitragen.



### 3 VERKEHRSENTWICKLUNG

#### 3.1 Güterverkehrsentwicklung insgesamt 2010-2030

Die Binnenhäfen des Landes Rheinland-Pfalz sind Umschlagpunkt für Güterverkehre. Sie ermöglichen die An- und Auslieferung von Waren und Gütern aller Art und tragen zur Entwicklung der Wirtschaft bei. Neben dem Schiffumschlag gewinnen die Häfen auch für den Eisenbahngüterverkehr an Bedeutung. Sie sind trimodale Verkehrsknoten und im Hinblick politischer Verlagerungsziele von Lkw-Verkehren auf Binnenschiff und Bahn von großer Bedeutung.

Der gesamte Güterverkehr (Quelle-/Ziel) in Rheinland-Pfalz betrug der Verkehrsverflechtungsprognose 2030 des Bundes (BMVI)<sup>1</sup> zufolge im Jahr 2010 248 Mio. t. Dabei entfällt mit 88 Mio. t ein Großteil auf Verkehre innerhalb des Landes Rheinland-Pfalz. Mit 208 Mio. t dominiert der Lkw-Verkehr. Die Daten zum Lkw-Verkehr beruhen allerdings aufgrund fehlender Datengrundlagen im Gegensatz zum in der amtlichen Statistik ausgewiesenen Güterverkehrsaufkommen der Binnenschifffahrt und der Eisenbahn zum großen Teil auf Schätzungen. Die Bedeutung der Binnenschifffahrt und damit auch der Binnenhäfen für den rheinland-pfälzischen Güterverkehr wird daran deutlich, dass die Binnenschifffahrt mit 24 Mio. t das zweitgrößte Aufkommen der Verkehrsträger aufweist, der Eisenbahngüterverkehr folgt mit 16 Mio. t. Der Modal Split stellt sich dementsprechend wie folgt dar: Lkw 83,7%, Binnenschiff 9,8% und Eisenbahn 6,6%.

**Tabelle 2: Güterverkehr in Rheinland-Pfalz nach Verkehrsträgern 2010 und Prognose 2030 (in 1.000 Tonnen)**

Gütergruppe	2010				2030				WR 2010-2030 p.a.
	Binnenschiff	Bahn	Lkw	Gesamt	Binnenschiff	Bahn	Lkw	Gesamt	
Erzeugnisse der Landwirtschaft etc.	1.244	306	9.150	10.699	1.748	434	11.270	13.452	1,2%
Steinkohle	36	30	7	73	25	22	0	47	-2,1%
Braunkohle	-	15	46	61	-	12	34	46	-1,5%
Erdöl und Erdgas	163	23	107	293	167	15	73	255	-0,7%
Erze	149	0	42	191	174	0	45	219	0,7%
Düngemittel	266	174	88	527	255	220	94	568	0,4%
Steine und Erden	4.534	1.690	54.568	60.792	5.085	2.126	57.619	64.830	0,3%
Nahrungs- und Genussmittel	1.591	64	22.921	24.575	1.849	134	29.661	31.643	1,3%
Textilien/Bekleidung; Leder(waren)	7	0	804	811	10	15	1.048	1.073	1,4%
Holz/Papier/Pappe etc.	278	172	11.502	11.952	460	292	14.112	14.864	1,1%
Koks	70	3	240	313	62	2	1	65	-7,6%
Mineralerzeugnisse	4.859	607	6.356	11.822	4.399	597	4.738	9.733	-1,0%
Chemische Erzeugnisse	5.158	2.645	19.085	26.888	6.671	3.557	23.472	33.699	1,1%
Sonstige Mineralerzeugnisse	359	690	25.228	26.277	534	995	31.046	32.575	1,1%
Metalle und Halbzeug daraus	723	3.118	10.739	14.580	977	4.237	13.811	19.025	1,3%
Maschinen und Ausrüstungen	225	4	4.034	4.263	292	20	5.101	5.413	1,2%
Fahrzeuge	340	349	5.563	6.253	315	639	6.921	7.876	1,2%
Möbel, Schmuck; sonst. Erzeugnisse	16	0	1.213	1.229	22	6	1.472	1.500	1,0%
Sekundärrohstoffe; Abfälle	1.237	380	14.711	16.327	1.464	443	16.087	17.995	0,5%
Post, Pakete	-	-	2.828	2.828	-	-	3.476	3.476	1,0%
Geräte/Material f. Güterbeförderung	689	374	5.568	6.631	1.479	739	7.392	9.609	1,9%
Umzugsgüter etc.	2	3	2.280	2.284	2	5	2.912	2.920	1,2%
Sammelgut	-	25	7.826	7.851	0	62	10.399	10.461	1,4%
Nicht identifizierbare Güter	2.268	5.648	2.850	10.766	3.992	10.144	4.530	18.667	2,8%
<b>Gesamt</b>	<b>24.214</b>	<b>16.320</b>	<b>207.754</b>	<b>248.288</b>	<b>29.982</b>	<b>24.717</b>	<b>245.312</b>	<b>300.011</b>	<b>1,0%</b>

Quelle: Eigene Darstellung auf Grundlage der Verkehrsverflechtungsprognose 2030 des Bundes.

Die Verteilung der Verkehre auf die Gütergruppen zeigt das größte Aufkommen bei Steinen und Erden mit 61 Mio. t. Dabei entfällt mit 55 Mio. t der weit überwiegende Teil auf Lkw-Verkehre, insbesondere kleinteilige Nahverkehre (Baustellenverkehre). Sonstige Mineralerzeugnisse, Chemische Erzeugnisse, Nahrungs- und Genussmittel sowie Sekundärrohstoffe und Abfälle sind weitere Schwergewichte im rheinland-pfälzischen Güterverkehr mit einem Aufkommen von mehr als 15 Mio. t im Jahr 2010. Damit korrespondiert die Güterverkehrsstruktur mit der industriellen Struktur des Landes. Die führenden Branchen Chemie, Automotive, Maschinenbau, Pharma, Nahrungs- und Futtermittel sowie Metall sind sowohl direkt über ihre Produkte und Rohstoffe in der Statistik stark vertreten als auch im Containerverkehr.

<sup>1</sup> Vgl. Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, Verkehrsverflechtungsprognose 2030, Schlussbericht, Bonn 2014.



Die aufkommensstärksten Güter für die Binnenschifffahrt in Rheinland-Pfalz sind Chemische Erzeugnisse sowie Steine und Erden und Mineralölerzeugnisse. Aufkommensmäßig folgt dann bereits die Gruppe der „Nicht identifizierbare Güter“, unter der vor allem Containerladung erfasst wird. Auch Nahrungs- und Genussmittel, Recyclinggüter und Erzeugnisse der Landwirtschaft sind traditionell wichtige Märkte für die Binnenschifffahrt. Chemische Erzeugnisse, Steine und Erden und Containerladung sind auch für den Eisenbahngüterverkehr in Rheinland-Pfalz wichtige Marktsegmente. Dazu kommt der Transport von Metallen und Halbzeugen als führende Güterkategorie im Eisenbahnverkehr.

Ausgehend vom Güterverkehrsaufkommen im Jahr 2010 wird ein Anstieg des Verkehrs in Rheinland-Pfalz auf 300 Mio. t im Jahr 2030 erwartet. Dies entspricht einem Wachstum von durchschnittlich 1,0% p.a. Es wird eine zunehmende Verlagerung von Verkehren auf Binnenschiff und insbesondere Eisenbahn erwartet. So wächst das Aufkommen der Binnenschifffahrt um durchschnittlich 1,1% p.a. und das Aufkommen der Eisenbahn um durchschnittlich 2,1% p.a. Im Ergebnis wird ein Aufkommen der Verkehrsträger Binnenschifffahrt von 30 Mio. t bzw. Bahn von 25 Mio. t erwartet. Damit bleibt der Modal-Split nahezu konstant. Für 2030 wird der folgende Modal Split erwartet: Lkw 81,8%, Binnenschiff 10,0% und Eisenbahn 8,2%.

Wenngleich der Anteil der Binnenschifffahrt zunimmt, ist das stärkere Wachstum der Eisenbahn bemerkenswert und wichtig für die Häfen. Im Hinblick auf die nachfrageorientierte Prognosemethodik sind zur Erschließung der Potenziale die angebotsseitigen Voraussetzungen insbesondere auch in den Häfen zu schaffen. Dabei handelt es sich insbesondere um die infrastrukturelle Leistungsfähigkeit, ausreichende Flächen und Umschlagskapazitäten.

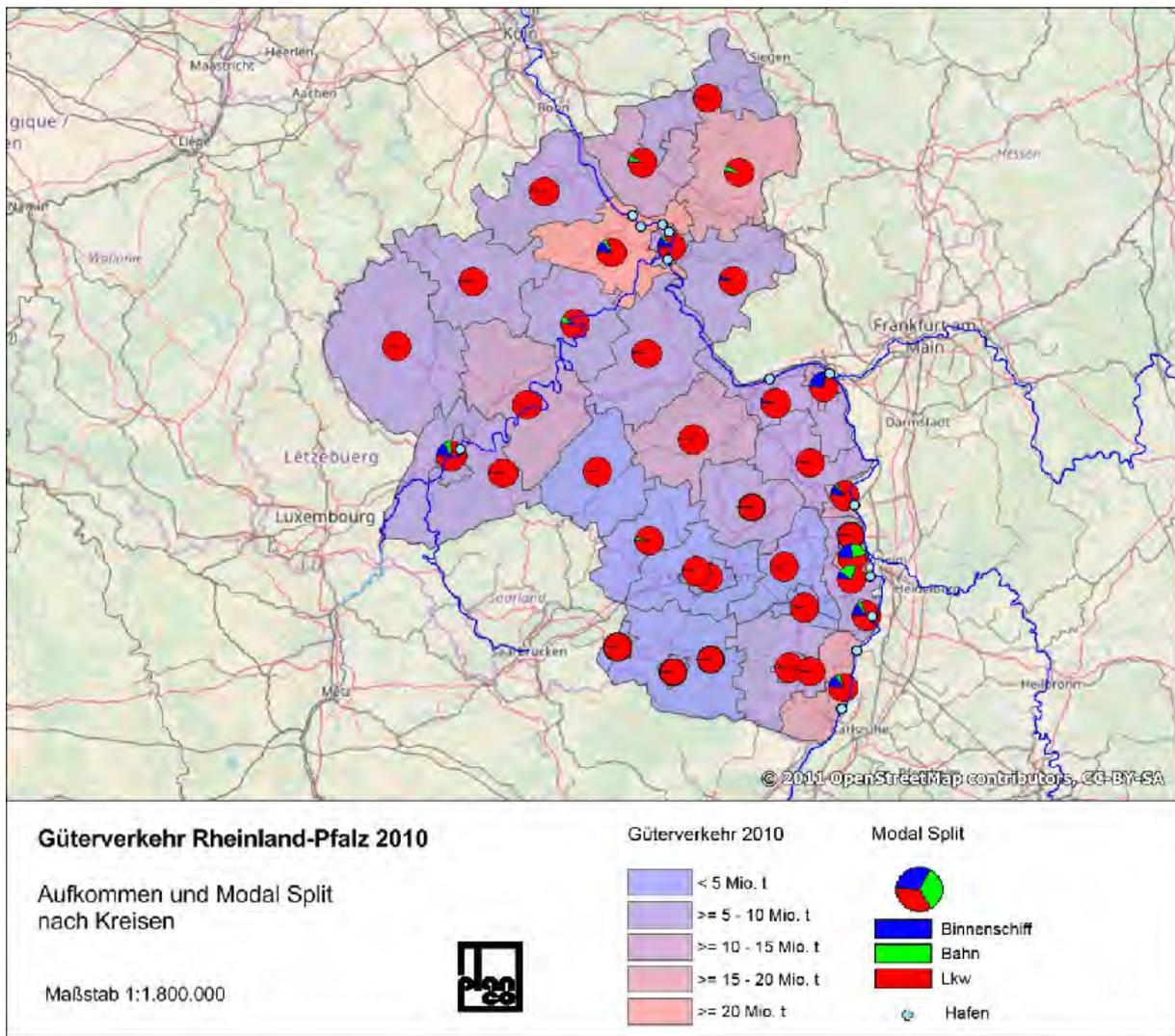
Die führenden Gütergruppen bleiben trotz leichter Verschiebungen in den Erwartungen bis ins Jahr 2030 weitgehend unverändert. Dabei wird für Sonstige Mineralerzeugnisse, Chemische Erzeugnisse, Nahrungs- und Genussmittel sowie Metalle und Halbzeug ein Wachstum um durchschnittlich 1,0% p.a. erwartet. Demgegenüber fällt das Wachstum des Güterverkehrs von Steinen und Erden wesentlich geringer aus. Verbunden mit dem Energiewandel wird ein Rückgang der Mineralöltransporte erwartet. Das deutliche Wachstum des Güterverkehrs „Nicht identifizierbarer Güter“ (vornehmlich Containerladung) von durchschnittlich 2,8% p.a. kommt vor allem der Binnenschifffahrt und der Eisenbahn zugute. Daneben werden Chemische Erzeugnisse, Steine und Erden, Mineralölerzeugnisse unverändert die aufkommensstärksten Gütergruppen der Binnenschifffahrt im Jahr 2030 sein. Bei der Eisenbahn zählen neben der Ladung im kombinierten Verkehr, Metalle und Halbzeug daraus, Chemische Erzeugnisse sowie Steine und Erden auch im Jahr 2030 zu den aufkommensstärksten Märkten.

Regional besteht ein Schwerpunkt des Güterverkehrs entlang des Rheinkorridors. Dies gilt insbesondere für den nördlichen Mittelrhein um Koblenz und die Region Rhein-Neckar zwischen Ludwigshafen und der südlichen Landesgrenze. Diese Regionen werden neben der Region Mainz als Wachstumskerne für den Güterverkehr bis 2030 angesehen.

Abseits des Rheinkorridors ist der Güterverkehr vor allem in den ländlich geprägten Landesteilen geringer. Die Binnenschifffahrt erreicht in den mit Häfen erschlossenen Kreisen einen hohen Anteil. Die Prognose geht in diesen Kreisen von steigenden Aufkommen der Binnenschifffahrt aus. Teilweise wird allerdings ein Verlust von Marktanteilen der Binnenschifffahrt erwartet. Der Eisenbahngüterverkehr hat mit Ausnahmen eine geringe Bedeutung im Quell-/Zielverkehr der Landeskreise. Es wird aber insbesondere entlang des Rheinkorridors bis 2030 mit einem Anteilsgewinn der Schiene gerechnet.

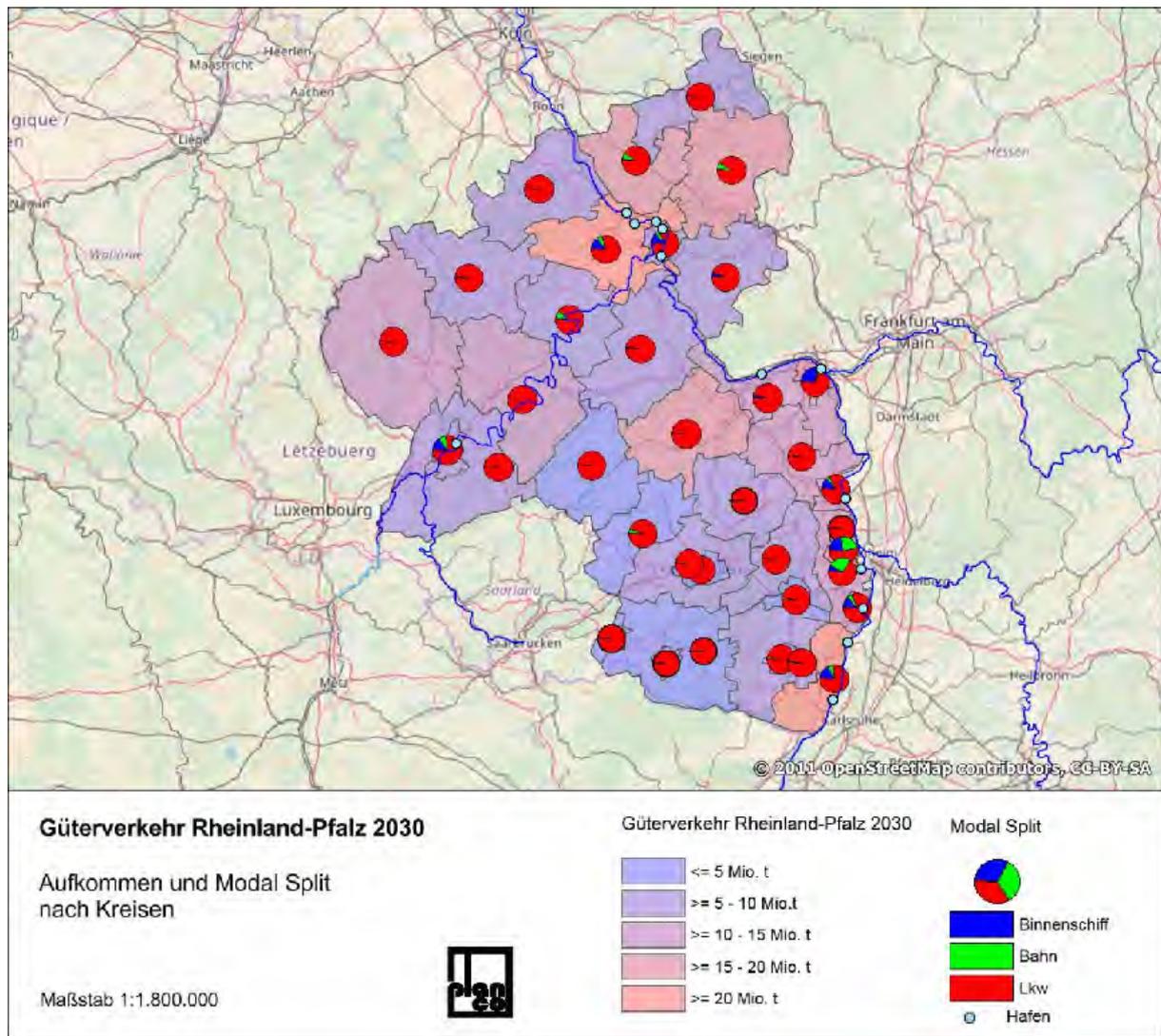


**Abbildung 2: Güterverkehr und Modal Split der rheinland-pfälzischen Kreise 2010**



Quelle: Eigene Darstellung auf Grundlage der Verkehrsverflechtungsprognose 2030 des Bundes mit OpenStreetMap.

Abbildung 3: Güterverkehr und Modal Split der rheinland-pfälzischen Kreise 2030



Quelle: Eigene Darstellung auf Grundlage der Verkehrsverflechtungsprognose 2030 des Bundes mit OpenStreetMap.

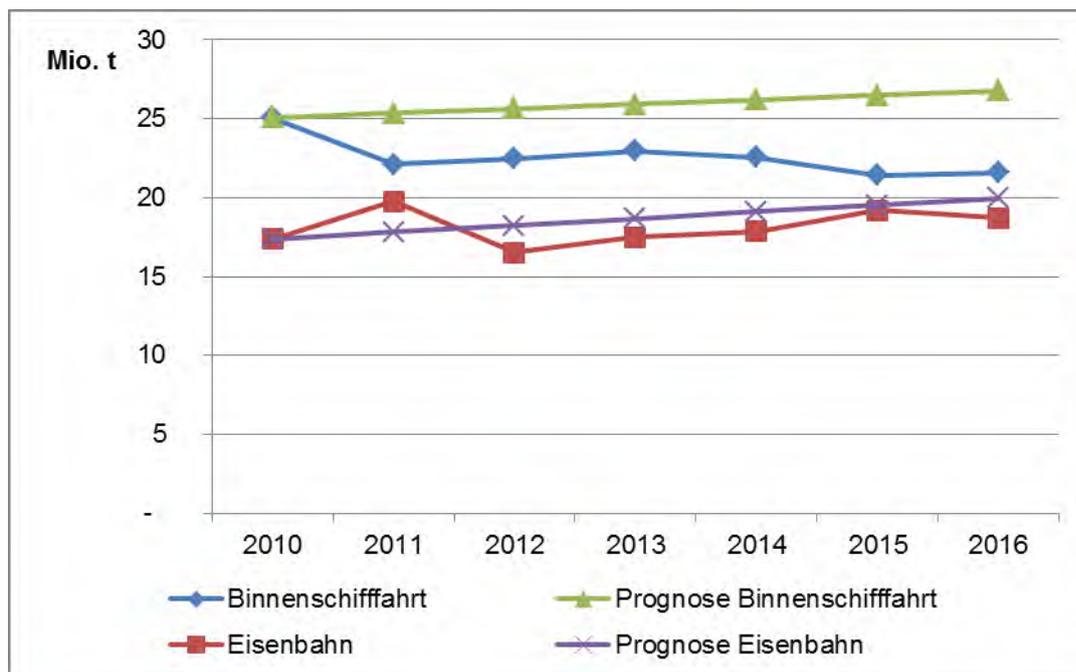
Seit dem Basisjahr 2010 der Prognose sind bereits einige Jahre vergangen. Daher ist es sinnvoll, die Prognosezahlen mit aktuellen Zahlen zum Güterverkehr zu vergleichen und die zwischenzeitliche Entwicklung zu analysieren. Die Daten zur zwischenzeitlichen Entwicklung des Verkehrsaufkommens zeigen eine zurückhaltendere Entwicklung. Dies steht im Zusammenhang mit dem durch die europäische Schuldenkrise verursachten gebremsten Wirtschaftswachstum in den Jahren 2012 und 2013. Zuvor war in den Jahren 2010 und 2011 eine Erholung der wirtschaftlichen Aktivität und ein hohes BIP-Wachstum als Gegenreaktion zum krisenbedingten Einbruch im Jahr 2009 zu beobachten.

Die wirtschaftliche Entwicklung hat sich auch in der Binnenschifffahrt bemerkbar gemacht und ist durch Sondereffekte beeinflusst worden. Die Sperrung des Rheins infolge der Waldhof-Havarie über mehrere Wochen im Jahr 2011 und die wiederholt schwierigen Wasserstandsverhältnisse des Rheins waren ein Hemmnis für die Entwicklung der Binnenschifffahrt in Rheinland-Pfalz. So ist das Aufkommen in Rheinland-Pfalz seit dem Jahr 2010 im Durchschnitt um durchschnittlich 2,4% zurückgegangen. Dabei war insbesondere nach der Erholung im Nachkrisenjahr mit einem Umschlaghoch der Binnenschifffahrt in Rheinland-Pfalz von knapp 25 Mio. t im Jahr 2010, im Jahr 2011 ein erheblicher Einbruch der Umschlagzahlen um 12% zu registrieren. Dies hat zur Folge, dass die tatsächlichen Umschlagzahlen der Binnenschifffahrt deutlich hinter den ursprünglichen Erwartungen der Verkehrs-

verflechtungsprognose 2030 des Bundes liegen. So lag der Umschlag der Binnenschifffahrt in Rheinland-Pfalz im Jahr 2016 mit 21,6 Mio. t unterhalb des Wertes 26,8 Mio. t, der bei gleichmäßiger Aufkommensentwicklung im Prognosezeitraum für das Jahr 2016 erwartet worden wäre. Dies bedeutet eine Differenz von 5,2 Mio. t (19%). Diese ist insbesondere auf den entgegen der Erwartungen eingetretenen Aufkommensrückgang in den Bereichen Erze, Steine und Erden, Nahrungs- und Genussmittel sowie Sekundärrohstoffe und Abfälle zurückzuführen. Zudem stagniert das Aufkommen im Bereich Chemische Erzeugnisse und der Rückgang im Mineralöltransport ist stärker ausgefallen als erwartet. Neben dem Rückgang der Nachfrage nach Massenguttransporten beeinträchtigten Niedrigwasserperioden die Binnenschifffahrt. Hinzu kommen die Auswirkungen des Unfalls im Ludwigshafener Nordhafen im Jahr 2016, der sich zuletzt negativ auf das Aufkommen der Schifffahrt ausgewirkt hat. Der kombinierte Verkehr mit Containern bleibt allerdings ein Wachstumssegment der Binnenschifffahrt. Nach einem Rückgang des Containerumschlags in den rheinland-pfälzischen Häfen von 582.000 TEU im Jahr 2010 auf 510.000 TEU im Jahr 2011 ist der Umschlag auf 604.000 TEU im Jahr 2016 gestiegen. Die Entwicklungsperspektiven sind gut, so dass eine weitere Annäherung an den ursprünglich prognostizierten Wachstumspfad erwartet wird.<sup>2</sup>

Zur Rückkehr der Binnenschifffahrt auf den prognostizierten Wachstumspfad und der Erreichung der Aufkommenserwartungen für 2030 ist ein Wachstum von durchschnittlich 2,6 % p.a. im Zeitraum 2016-2030 erforderlich. Dies ist eine erheblich höhere Wachstumsrate gegenüber den Wachstumserwartungen von durchschnittlich 1,1% p.a. für den Zeitraum 2010-2030.

**Abbildung 4: Umschlag im Güterverkehr in Rheinland-Pfalz 2010 - 2016**



Quelle: Eigene Darstellung auf Grundlage von Daten des Statistisches Landesamt Rheinland-Pfalz bzw. des Statistischen Bundesamtes und der Verkehrsverflechtungsprognose 2030 des Bundes.

Das Aufkommen im Eisenbahnverkehr bleibt mit 18,7 Mio. t im Jahr 2016 ebenfalls hinter den Erwartungen der Verkehrsverflechtungsprognose 2030 des Bundes zurück. Bei einer gleichmäßigen Aufkommensentwicklung im Prognosezeitraum 2010-2030 wäre ein Umschlagvolumen der Eisenbahn von 20,0 Mio. t in Rheinland-Pfalz erwartet worden. Die Entwicklung des Eisenbahnverkehrs ist gegenüber der Binnenschifffahrt näher an den Prognoseerwartungen, im Jahr 2016 besteht aber immer-

<sup>2</sup> Vgl. Statistisches Landesamt Rheinland-Pfalz, Statistisches Bundesamt.

hin eine Differenz beim Umschlag von 1,3 Mio. t (6%). Diese Differenz ist vor allem auf den Rückgang des Aufkommens im Bereich Erze, Steine und Erden und eine Stagnation der Chemie- und Stahltransporte zurückzuführen. Positiv gestaltet sich der kombinierte Verkehr der Eisenbahn. So ist der Seehafen-Hinterlandverkehr mit Containern der Eisenbahn in Rheinland-Pfalz von 117.000 TEU im Jahr 2010 auf 215.000 TEU im Jahr 2016 gestiegen. Dies entspricht einem Wachstum um mehr als 80% bzw. mehr als 10% p.a. in diesem Zeitraum.

Zur Rückkehr auf den prognostizierten Wachstumspfad ist ein jahresdurchschnittliches Wachstum von 2,4% erforderlich. Diese Wachstumsrate liegt oberhalb der Erwartung von 2,0% p.a. für den Prognosezeitraum 2010-2030.

Die Entwicklungen im Güterverkehr der Binnenschifffahrt und Eisenbahn werden von der Gleitenden Mittelfristprognose im Auftrag des Bundes bestätigt.<sup>3</sup> Gestützt auf die starke Binnennachfrage und den wachsenden Außenhandel ist das BIP-Wachstum auf 2,4% im Jahr 2018 gestiegen. Bis zum Jahr 2021 wird mit einem BIP-Wachstum von durchschnittlich 1,5% p.a. und einem stabilen Anstieg des Außenhandels gerechnet. Die Entwicklung des Verkehrsaufkommens ist gegenüber der BIP-Entwicklung zurückhaltender. So wird für die Binnenschifffahrt aufgrund des Rückgangs der Massenguttransporte trotz der Zunahme der Containerverkehre und Transporte hochwertiger Stückgüter bis zum Jahr 2021 eine Stagnation des Aufkommens erwartet. Der Güterverkehr der Eisenbahn ist ebenfalls von dem Güterstruktureffekt betroffen. Es wird nur ein leichtes Wachstum von durchschnittlich 0,3% p.a. bis 2021 prognostiziert. Die prognostizierten Wachstumsraten bleiben damit deutlich hinter den Erwartungen der Verkehrsverflechtungsprognose 2030 des Bundes für das Wachstum im Zeitraum 2010-2030 zurück.

Das Wachstum des Straßengüterverkehrs ist der Gleitenden Mittelfristprognose des Bundes gegenüber ungebremst. Der Prognose zufolge liegt das Wachstum oberhalb von 1% p.a. und damit etwas höher als in der Verkehrsverflechtungsprognose 2030 des Bundes. Stichprobenbasierte Abschätzungen zur Entwicklung des Straßengüterverkehrs im Bundesgebiet bzw. im grenzüberschreitenden Verkehr Deutschlands deuten sogar auf ein gegenüber der Prognose größeres Wachstum des Straßengüterverkehrs hin. Nach 2018 wird der Gleitenden Mittelfristprognose zufolge bis zum Jahr 2021 ein Rückgang des Wachstums auf deutlich unter 1% p.a. erwartet.

Wenngleich die wachsende Umweltproblematik und Kostensteigerungen im Lkw-Verkehr in den kommenden Jahren zu einer Verschiebung führen können, verdeutlichen die Zahlen zur Verkehrsentwicklung in Rheinland-Pfalz den ausgeprägten Verkehrsträgerwettbewerb. Die Binnenschifffahrt und insbesondere auch die Binnenhäfen sind gefordert durch leistungsfähige Strukturen und attraktive Angebote die Voraussetzungen zu schaffen, dass sich die Binnenschifffahrt in Rheinland-Pfalz positiv in Richtung des prognostizierten Wachstumspfads entwickelt.

### 3.2 Seehafen-Hinterlandverkehr 2010-2030

Ein Wachstumstreiber für Binnenschifffahrt und Eisenbahn wird vor dem Hintergrund des Außenhandelswachstums der Seehafen-Hinterlandverkehr bleiben. Der Hinterlandverkehr hat im Hinblick auf die Anbindung des Landes Rheinland-Pfalz an die internationalen Handelsströme im Seeverkehr etwa im dynamischen Containerverkehr eine große Bedeutung. Es bestehen umfangreiche Verkehrsbeziehungen per Schiff und Eisenbahn mit den Seehäfen, insbesondere auch zwischen den Binnen- und See-

---

<sup>3</sup> Vgl. SSP Consult, Gleitende Mittelfristprognose für den Güter- und Personenverkehr, Mittelfristprognose Winter 2017/2018 und Winter 2016/2017 im Auftrag des BMVI, Waldkirch/Köln, 2017/2018.

häfen. Geographisch bedingt und durch die gute Wasserstraßenverbindung über den Rheinkorridor entfällt dabei der weit überwiegende Teil auf die ZARA-Häfen, insbesondere die Häfen Rotterdam und Antwerpen. Die Binnenhäfen sind wichtige Knoten nicht nur im Seehafen-Hinterlandverkehr der Binnenschifffahrt sondern auch im Hinterlandverkehr der Bahn.

Der Seehafen-Hinterlandverkehr in Rheinland-Pfalz im engeren Sinne umfasste im Jahr 2010 12,1 Mio. t.<sup>4</sup> Hinzu kommt ggf. Verkehr von Gütern bzw. Containern die im Umfeld der Häfen zwischengelagert, verarbeitet etc. werden. Diese Verkehrsströme sind nur zum Teil bekannt. Da Binnenschiffsverkehre mit Containern fast ausschließlich Seehafenhinterlandverkehre sind, werden die kombinierten Verkehre der Binnenschifffahrt aus den die Seehäfen Rotterdam und Antwerpen umfassenden Landesteile zusätzlich als Seehafen-Hinterlandverkehr erfasst. Bei Binnenschiffsverkehren konventioneller Ladung sowie bei Eisenbahn- und Lkw-Verkehren ist diese Eindeutigkeit nicht gegeben und es wird auf eine Erfassung als Seehafen-Hinterlandverkehr verzichtet.

Der Seeverkehrsprognose 2030 des Bundes (BMVI) zufolge wird ein Anstieg des Seehafen-Hinterlandverkehrs im weiteren Sinne unter Berücksichtigung der kombinierten Verkehre der Binnenschifffahrt aus dem Umkreis der Seehäfen von 13,8 Mio. t auf 24,0 Mio. t bis ins Jahr 2030 erwartet. Dies bedeutet ein jahresdurchschnittliches Wachstum von 2,8% p.a.

Die Binnenschifffahrt ist der führende Verkehrsträger im Seehafen-Hinterlandverkehr mit einem Anteil von 65,3% im Jahr 2010. Demgegenüber entfallen auf den Lkw nur 20,4% und auf die Eisenbahn nur 14,3%. Der Prognose zufolge wird ein Verlust von Marktanteilen der Binnenschifffahrt bis zum Jahr 2030 erwartet. Der Anteil der Binnenschifffahrt wird auf 56,9% zurückgehen während der Anteil des Straßengüterverkehrs auf 25,6% und der Anteil der Eisenbahn auf 17,5% steigen.

**Tabelle 3: Seehafen-Hinterlandverkehr Rheinland-Pfalz 2010 und Prognose 2030 (in 1.000 Tonnen)**

Gütergruppe	2010				2030				WR 2010 - 2030 p.a.
	Binnenschiff	Bahn	Lkw	Summe	Binnenschiff	Bahn	Lkw	Summe	
Erzeugnisse der Landwirtschaft etc.	401	6	150	557	622	22	408	1.052	3,2%
Steinkohle	10	-	-	10	25	-	-	25	4,7%
Braunkohle	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Erdöl und Erdgas	114	-	7	121	132	-	8	140	0,7%
Erze	79	-	5	84	97	-	6	103	1,0%
Düngemittel	94	-	1	95	121	-	3	124	1,3%
Steine und Erden	625	5	132	762	711	27	223	961	1,2%
Nahrungs- und Genussmittel	244	17	388	649	313	63	1.119	1.495	4,3%
Textilien/Bekleidung; Leder(waren)	5	-	59	64	8	15	108	131	3,6%
Holz/Papier/Pappe etc.	255	59	303	617	426	127	489	1.042	2,7%
Koks	35	-	-	35	43	1	-	44	1,2%
Mineralerzeugnisse	921	16	41	978	1.032	15	40	1.087	0,5%
Chemische Erzeugnisse	2.263	416	505	3.184	3.347	714	887	4.948	2,2%
Sonstige Mineralerzeugnisse	172	75	167	414	273	208	348	829	3,5%
Metalle und Halbzeug daraus	277	97	257	631	430	259	809	1.498	4,4%
Maschinen und Ausrüstungen	148	-	129	277	204	16	195	415	2,0%
Fahrzeuge	319	28	203	550	285	71	318	674	1,0%
Möbel, Schmuck; sonst. Erzeugnisse	9	-	40	49	14	6	63	83	2,7%
Sekundärrohstoffe; Abfälle	138	-	46	184	202	3	136	341	3,1%
Post, Pakete	-	-	7	7	-	-	25	25	6,6%
Geräte/Material f. Güterbeförderung	599	75	72	746	1.357	231	191	1.779	4,4%
Umzugsgüter etc.	2	1	6	9	2	2	13	17	3,2%
Sammelgut	-	-	100	100	-	19	286	305	5,7%
Nicht identifizierbare Güter	2.265	1.177	190	3.632	3.987	2.401	464	6.852	3,2%
<b>Gesamt</b>	<b>8.975</b>	<b>1.972</b>	<b>2.808</b>	<b>13.755</b>	<b>13.631</b>	<b>4.200</b>	<b>6.139</b>	<b>23.970</b>	<b>2,8%</b>

Quelle: Eigene Darstellung auf Grundlage der Verkehrsverflechtungsprognose 2030 des Bundes.

Der überwiegende Teil des Seehafen-Hinterlandverkehrs ist Containerverkehr. Im Jahr 2010 betrug das Aufkommen im Hinterlandverkehr mit Containern 725 Tsd. TEU, von dem mit 480 Tsd. TEU der

<sup>4</sup> Vgl. Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, Seeverkehrsprognose 2030, Bonn, 2014.

überwiegende Teil per Binnenschiff transportiert wurde. Die Prognose verdeutlicht die Dynamik des Containersegments mit einem Wachstum um durchschnittlich 3,2% p.a. auf 1,35 Mio. TEU im Jahr 2030. Unter den Verkehrsträgern wächst das Aufkommen der Eisenbahn am stärksten, die Binnenschifffahrt bleibt aber mit einem Anteil von 815 Tsd. t führend. Unter den Gütergruppen dominieren „Nicht identifizierbare Güter“ mit etwa der Hälfte des Containerverkehrs. Daneben sind chemische Erzeugnisse, Holz/Papier und Fahrzeuge bzw. Fahrzeugteile die führenden Gütergruppen im rheinland-pfälzischen Containerverkehr. Chemische Erzeugnisse und Holz/Papier behalten die führende Position bis zum Jahr 2030. Containerverkehre mit Fahrzeugen bzw. Fahrzeugteilen wachsen unterproportional, so dass sie aufkommensmäßig von Containerverkehren sonstiger Mineralerzeugnisse mit einem hohen Wachstum bis zum Jahr 2030 übertroffen werden.

**Tabelle 4: Seehafen-Hinterlandverkehr Container Rheinland-Pfalz 2010 und Prognose 2030 (in TEU)**

Gütergruppe	2010				2030				WR 2010 - 2030 p.a.
	Binnenschiff	Bahn	Lkw	Summe	Binnenschiff	Bahn	Lkw	Summe	
Erzeugnisse der Landwirtschaft etc.	3.635	2	477	4.114	5.691	1.279	3.196	10.166	4,6%
Steinkohle	-	-	-	-	-	-	-	-	
Braunkohle	-	-	-	-	-	-	-	-	
Erdöl und Erdgas	3	-	41	44	3	20	30	53	0,9%
Erze	-	-	-	-	-	6	3	9	
Düngemittel	2	-	3	5	4	-	6	10	3,6%
Steine und Erden	518	-	402	920	923	1.535	2.727	5.185	9,0%
Nahrungs- und Genussmittel	8.734	5	3.436	12.175	16.250	2.515	11.091	29.856	4,6%
Textilien/Bekleidung; Leder(waren)	462	-	5.589	6.051	777	1.459	10.260	12.496	3,7%
Holz/Papier/Pappe etc.	18.360	10	19.324	37.694	29.362	4.358	32.607	66.327	2,9%
Koks	-	-	-	-	-	19	31	50	
Mineralerzeugnisse	2	228	38	268	2	198	34	234	-0,7%
Chemische Erzeugnisse	93.550	4.713	21.458	119.721	139.666	19.155	27.310	186.131	2,2%
Sonstige Mineralerzeugnisse	10.339	220	12.732	23.291	18.075	4.549	23.637	46.261	3,5%
Metalle und Halbzeug daraus	10.383	5	3.163	13.551	16.022	5.424	12.004	33.450	4,6%
Maschinen und Ausrüstungen	14.548	41	8.266	22.855	19.988	1.577	12.790	34.355	2,1%
Fahrzeuge	26.369	1.450	7.976	35.795	21.736	5.325	12.641	39.702	0,5%
Möbel, Schmuck; sonst. Erzeugnisse	565	2	3.236	3.803	751	611	4.876	6.238	2,5%
Sekundärrohstoffe; Abfälle	6.949	11	328	7.288	11.598	272	819	12.689	2,8%
Post, Pakete	-	-	-	-	-	-	-	-	
Geräte/Material f. Güterbeförderung	59.843	7.390	6.334	73.567	135.511	22.956	17.767	176.234	4,5%
Umzugsgüter etc.	151	6	361	518	242	87	748	1.077	3,7%
Sammelgut	-	-	5.523	5.523	9	1.878	15.655	17.542	5,9%
Nicht identifizierbare Güter	226.461	115.736	15.513	357.710	398.676	236.571	39.705	674.952	3,2%
<b>Gesamt</b>	<b>480.874</b>	<b>129.819</b>	<b>114.200</b>	<b>724.893</b>	<b>815.286</b>	<b>309.794</b>	<b>227.937</b>	<b>1.353.017</b>	<b>3,2%</b>

Quelle: Eigene Darstellung auf Grundlage der Verkehrsverflechtungsprognose 2030 des Bundes.

Die Entwicklung des Seehafen-Hinterlandverkehrs der Binnenschifffahrt und Eisenbahn in Rheinland-Pfalz hat sich den Zahlen des Statistischen Bundesamtes zufolge nach einem Einbruch im Jahr 2011 positiv entwickelt.<sup>5</sup> Der Einbruch ist aber insbesondere in den Verkehrszahlen der Binnenschifffahrt nach wie vor erkennbar. Seit 2011 ist der Eisenbahnverkehr zweistellig gewachsen, während die Binnenschifffahrt im gleichen Zeitraum nur ein Wachstum von 2,8% erreicht hat.

Die Entwicklung des Containerumschlags in den Seehäfen der Hamburg-Zeebrügge Range zwischen 2010 und 2016 deutet auf ein deutliches Wachstum des Seehafen-Hinterlandverkehrs in Rheinland-Pfalz hin. Der Umschlag zeigt nach einem starken Anstieg im Jahr 2011 eine positive Entwicklung mit zwischenzeitlichen Rückschlägen. Der Containerumschlag in der Range ist von 32,4 Mio. TEU im Jahr 2010 auf 36,8 Mio. TEU im Jahr 2016 angestiegen. Dabei ist der Umschlag zwischenzeitlich in den Jahren 2012/2013 und 2015 leicht zurückgegangen. Bezogen auf den Zeitraum 2010-2016 bedeutet dies ein Wachstum um durchschnittlich 2,2% p.a.

Die Daten zum Seehafen-Hinterlandverkehr von Containern in Rheinland-Pfalz bestätigen die positive Entwicklung. Dies gilt insbesondere nach dem Einbruch im Jahr 2011 mit einer mittleren Wachstums-

<sup>5</sup> Vgl. Statistisches Bundesamt; Angaben der Seehäfen.



rate der Binnenschifffahrt von 7,4% p.a. und der Eisenbahn von 18,7% p.a. Im Eisenbahnverkehr trägt die kontinuierliche Erweiterung des Angebots an Ganzzug-Verbindungen im kombinierten Verkehr zur positiven Entwicklung bei. Eine zunehmende Zahl an KV-Verbindungen der Eisenbahn verbindet die rheinland-pfälzischen Binnenhäfen mit den Seehäfen.

**Tabelle 5: Marktanteile der Seehäfen in Rheinland-Pfalz nach Marktsegmenten 2010 und Prognose 2030**

Seehafen	2010			2030		
	Gesamt	Containerladung	Konventionelle Ladung	Gesamt	Containerladung	Konventionelle Ladung
Rotterdam	37,7%	37,4%	38,0%	36,0%	35,1%	37,1%
Antwerpen	36,6%	40,6%	32,2%	36,3%	39,0%	32,8%
Zeebrugge	1,5%	1,0%	2,2%	1,6%	1,1%	2,2%
Amsterdam	6,5%	1,0%	12,7%	4,1%	0,8%	8,4%
Deutsche Nordseehäfen	6,7%	6,9%	6,5%	10,5%	10,9%	10,1%
Mittelmeerhäfen	5,0%	6,6%	3,1%	5,7%	7,3%	3,6%
Sonstige Häfen	6,0%	6,6%	5,2%	5,8%	5,8%	5,7%

Quelle: Eigene Darstellung auf Grundlage der Seeverkehrsprognose 2030 des Bundes.

Die dominierende Position der Rheinmündungshäfen für den rheinland-pfälzischen Seeverkehr verdeutlicht der Marktanteil von mehr als 80% im Jahr 2010. Der weit überwiegende Teil entfällt auf die Häfen Rotterdam (37,7%) und Antwerpen (36,6%). Der Marktanteil der deutschen Nordseehäfen liegt bei 6,7%. Etwas geringere Anteile entfallen auf Mittelmeerhäfen und Sonstige Häfen (insb. Ostseehäfen). Die führende Position der Rheinmündungshäfen ist ausgeprägter bei Containerladung. Im konventionellen Verkehr erreichen die anderen Hafengruppen etwas höhere Marktanteile als bei Containerladung. Im Containerverkehr ist der Hafen Antwerpen Marktführer in Rheinland-Pfalz. Im konventionellen Verkehr hat Rotterdam die führende Position vor Antwerpen und Amsterdam hat eine relativ große Bedeutung.

Der Seeverkehrsprognose des Bundes zur Folge wird ein leichter Marktanteilsgewinn der deutschen Nordseehäfen auf 10,5% zu Lasten der Rheinmündungshäfen erwartet. Der Anteil der Rheinmündungshäfen wird auf etwa 78% zurückgehen. Es wird erwartet, dass die deutschen Nordseehäfen im Containerverkehr und bei konventioneller Ladung ihre Position verbessern können. Davon abgesehen bleiben die Strukturen relativ unverändert bis 2030.

Die Daten zum Containerumschlag der Hamburg-Zeebrugge Range im Zeitraum 2010-2016 zeigen einen Gewinn von Marktanteilen durch den Hafen Antwerpen zu Lasten des Hafens Rotterdam. Demgegenüber bleibt der Marktanteil der deutschen Seehäfen stabil und vor dem Hintergrund der ausstehenden Vertiefungen von Elbe und Weser ist eine Verbesserung der Position kurzfristig eher nicht zu erwarten. Daher sind auf Grundlage der aktuellen Daten gegenüber der Seeverkehrsprognose 2030 des Bundes höhere Marktanteile der Rheinmündungshäfen im Jahr 2030 zu erwarten. Vor dem Hintergrund der Modal Split Anteile im Hinterlandverkehr der Seehäfen wird sich diese Entwicklung positiv auf den Güterverkehr der Binnenschifffahrt in Rheinland-Pfalz auswirken. Die Marktanteile der Mittelmeerhäfen werden auf einem geringen Niveau bleiben.

**Tabelle 6: Modal Split Seehafen-Hinterlandverkehr Rheinland-Pfalz nach Seehäfen 2010 und Prognose 2030**

Seehafen	2010			2030		
	Binnenschiff	Bahn	Lkw	Binnenschiff	Bahn	Lkw
Rotterdam	78,7%	7,2%	14,2%	69,7%	10,7%	19,5%
Antwerpen	79,0%	9,3%	11,7%	75,9%	8,9%	15,1%
Zeebrugge	14,4%	0,6%	85,0%	4,1%	3,0%	92,9%
Amsterdam	90,5%	0,2%	9,3%	87,5%	0,4%	12,0%
Deutsche Nordseehäfen	2,4%	38,7%	58,9%	1,2%	38,6%	60,1%
Mittelmeerhäfen	0,2%	49,1%	50,8%	0,2%	56,8%	43,0%
Sonstige Häfen	6,4%	53,3%	40,4%	6,5%	52,6%	41,0%
Gesamt	65,3%	14,3%	20,4%	56,9%	17,5%	25,6%



Quelle: Eigene Darstellung auf Grundlage der Seeverkehrsprognose 2030 des Bundes.

**Tabelle 7: Modal Split Seehafen-Hinterland-Containerverkehr Rheinland-Pfalz nach Seehäfen 2010 und Prognose 2030**

Seehafen	2010			2030		
	Binnenschiff	Bahn	Lkw	Binnenschiff	Bahn	Lkw
Rotterdam	73,9%	13,1%	13,0%	67,6%	19,0%	13,3%
Antwerpen	93,0%	0,3%	6,7%	91,5%	1,0%	7,6%
Zeebrugge	0,0%	0,0%	100,0%	0,1%	5,8%	94,1%
Amsterdam	79,6%	0,0%	20,4%	83,3%	0,2%	16,5%
Deutsche Nordseehäfen	0,0%	58,9%	41,0%	0,0%	57,0%	43,0%
Mittelmeerhäfen	0,0%	59,8%	40,2%	0,0%	69,6%	30,4%
Sonstige Häfen	2,8%	73,9%	23,3%	2,9%	77,2%	19,9%
Gesamt	66,3%	17,9%	15,8%	60,3%	22,9%	16,8%

Quelle: Eigene Darstellung auf Grundlage der Seeverkehrsprognose 2030 des Bundes.

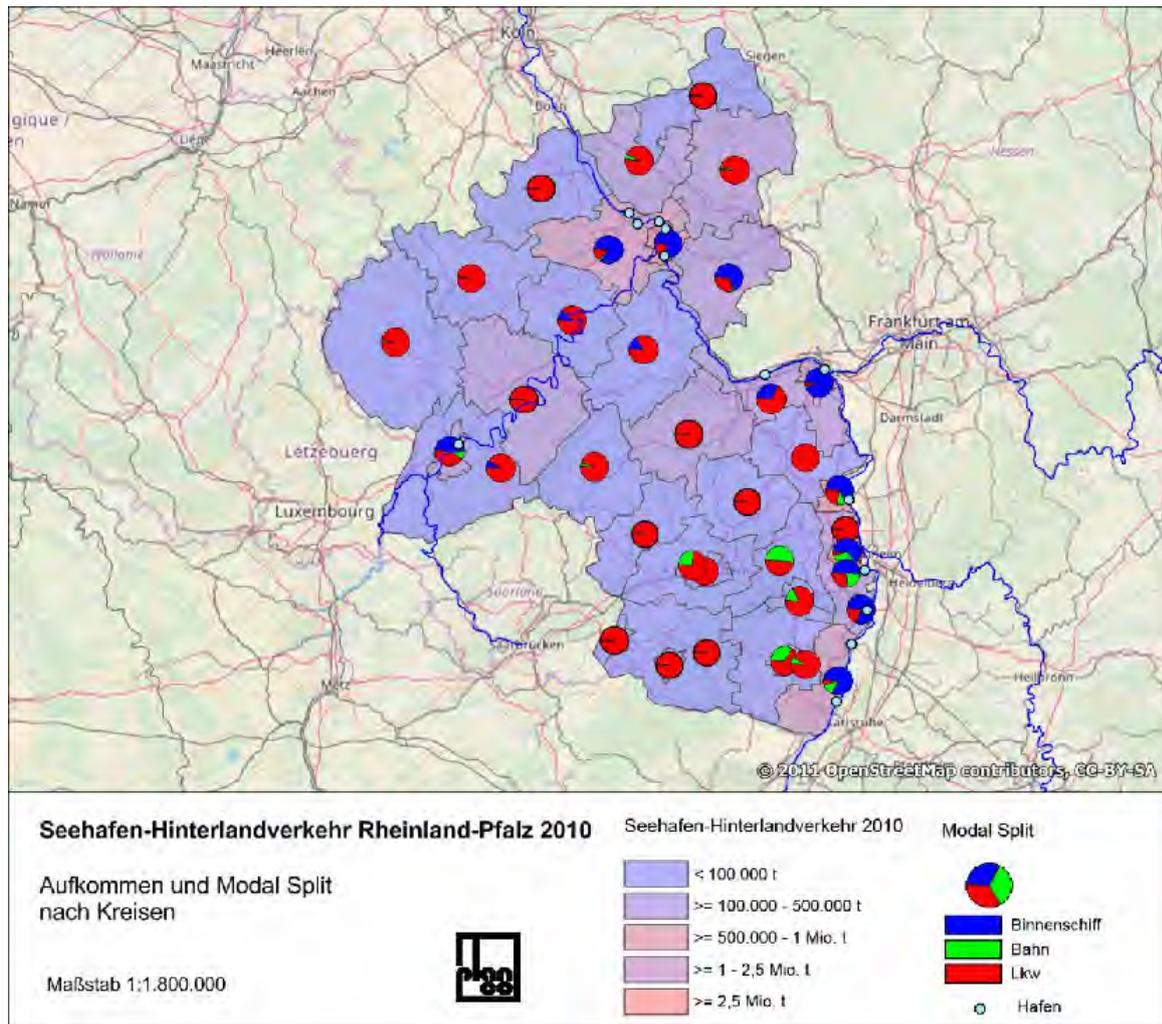
Die Analysen zum Modal Split des rheinland-pfälzischen Seehafen-Hinterlandverkehrs verdeutlichen die führende Position der Binnenschifffahrt mit einem Anteil von 65,3% im Jahr 2010. Dabei machen sich die große Bedeutung der Rheinmündungshäfen und ihre leistungsfähige Wasserstraßenanbindung über den Rheinkorridor bemerkbar. Auf den Straßengüterverkehr entfallen 20,4% und auf die Eisenbahn 14,3% im Jahr 2010. Die übrigen Seehäfen weisen einen hohen Anteil Eisenbahnverkehr auf. Dies gilt insbesondere im Containerverkehr. So ist die Eisenbahn führend bei der Anbindung der Deutschen Nordseehäfen und Mittelmeerhäfen im Containerverkehr. Die Anteile der Eisenbahn bei den Rheinmündungshäfen sind aufgrund der starken Position der Binnenschifffahrt geringer. Es zeigt sich aber, dass entsprechend der Prognoseerwartungen auch im Seehafen-Hinterlandverkehr entlang des Rheinkorridors der Modal Split Anteil der Bahn insbesondere im Containerverkehr zunimmt. Dementsprechend erwartet die Seeverkehrsprognose einen Marktanteilsverlust der Binnenschifffahrt im Seehafen-Hinterlandverkehr zugunsten der Eisenbahn und des Straßengüterverkehrs. Der Anteil der Binnenschifffahrt am Modal Split wird bis zum Jahr 2030 auf 56,9% zurückgehen. Demgegenüber steigt der Anteil der Eisenbahn auf 17,5% und der Straßengüterverkehr kann mit einem Anstieg auf 25,6% den größten Zuwachs verzeichnen.

Im Seehafen-Hinterlandverkehr mit Containern gewinnt insbesondere die Eisenbahn Anteile. Für 2030 wird ein Anteil der Eisenbahn von 22,9% erwartet. Die Marktanteilsgewinne der Eisenbahn stehen im Zusammenhang mit den prognostizierten Marktanteilsgewinnen der deutschen Nordseehäfen, die einen großen Anteil der Eisenbahn im Hinterlandverkehr mit Rheinland-Pfalz und nur vereinzelt im konventionellen Verkehr Verkehre per Binnenschiff aufweisen. Ausgehend von einem Anteil von 66,3% in 2010 fällt der Anteilsverlust der Binnenschifffahrt mit einem Rückgang auf 60,3% im Containerverkehr geringer aus. Der Lkw-Anteil im Hinterlandverkehr mit Containern wird leicht auf 16,8% im Jahr 2030 zunehmen.

Regional sind die Metropolregionen und Hafenkreise Aufkommensschwerpunkte im rheinland-pfälzischen Seehafen-Hinterlandverkehr. Letzteres resultiert unter anderem daraus, dass kombinierte Verkehre über die Häfen den Kreisen zugerechnet werden, da die Verkehrsverflechtungsprognose 2030 des Bundes kaum verwertbare Daten zur Hinterlandverflechtung der Häfen per Lkw bietet. Viele Hafenkreise erreichen einen hohen Anteil der Binnenschifffahrt. Im südlichen Landesteil hat die Eisenbahn eine relativ große Bedeutung und weist in einigen Kreisen nennenswerte Marktanteile auf. Grundsätzlich ist der Lkw führend in Kreisen ohne Wasserzugang. Eine starke Position des Lkw-Verkehrs zeigt sich insbesondere im Containersegment. Dies ist auf einen hohen Anteil hochwertiger Güter und damit verbunden eine größere Bedeutung der kürzeren Fahrzeiten und höheren Flexibilität zurückzuführen.

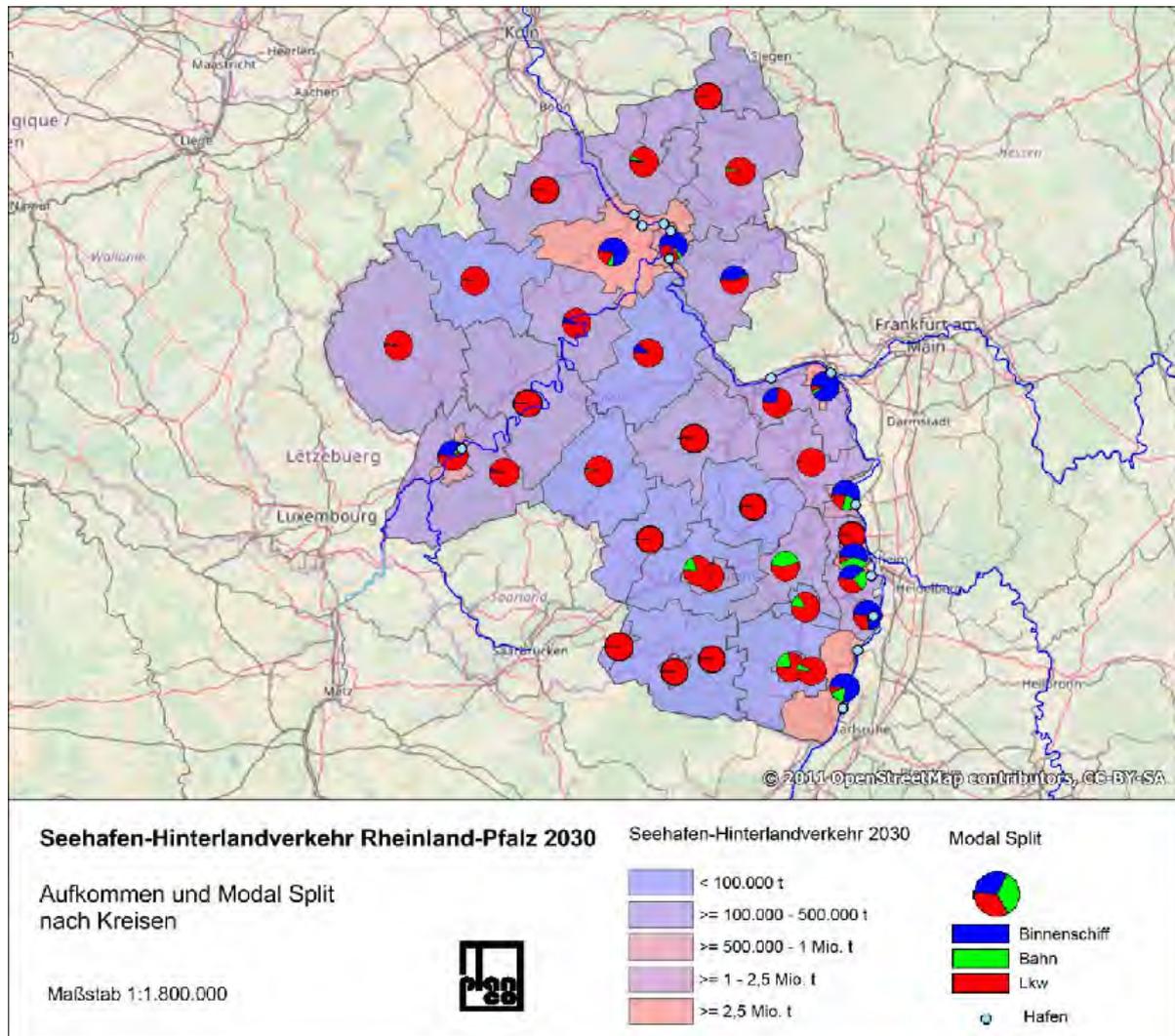


**Abbildung 5: Seehafen-Hinterlandverkehr nach Verkehrsträgern der rheinland-pfälzischen Kreise 2010**



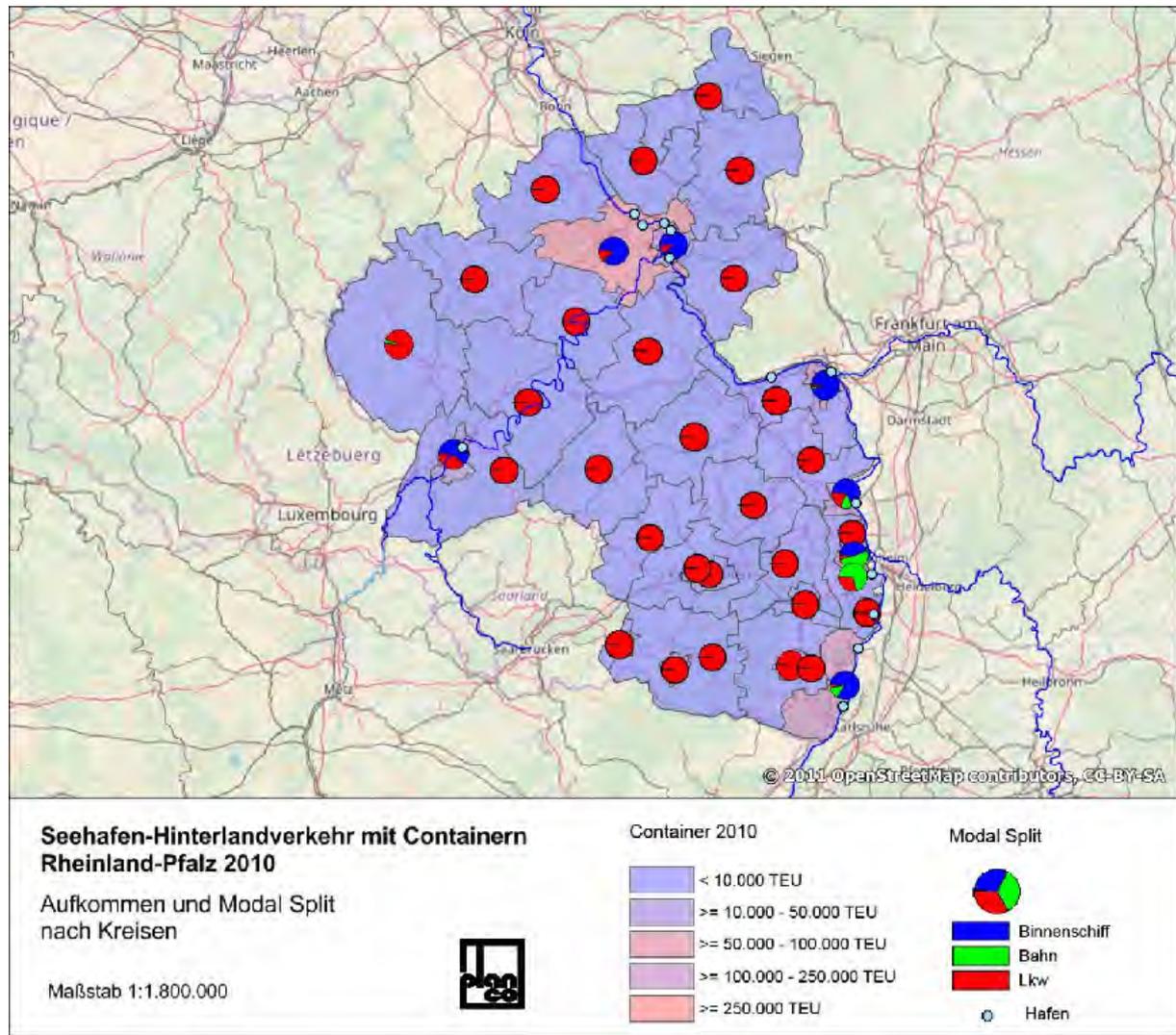
Quelle: Eigene Darstellung auf Grundlage der Verkehrsverflechtungsprognose 2030 des Bundes mit OpenStreetMap.

**Abbildung 6: Seehafen-Hinterlandverkehr nach Verkehrsträgern der rheinland-pfälzischen Kreise 2030**



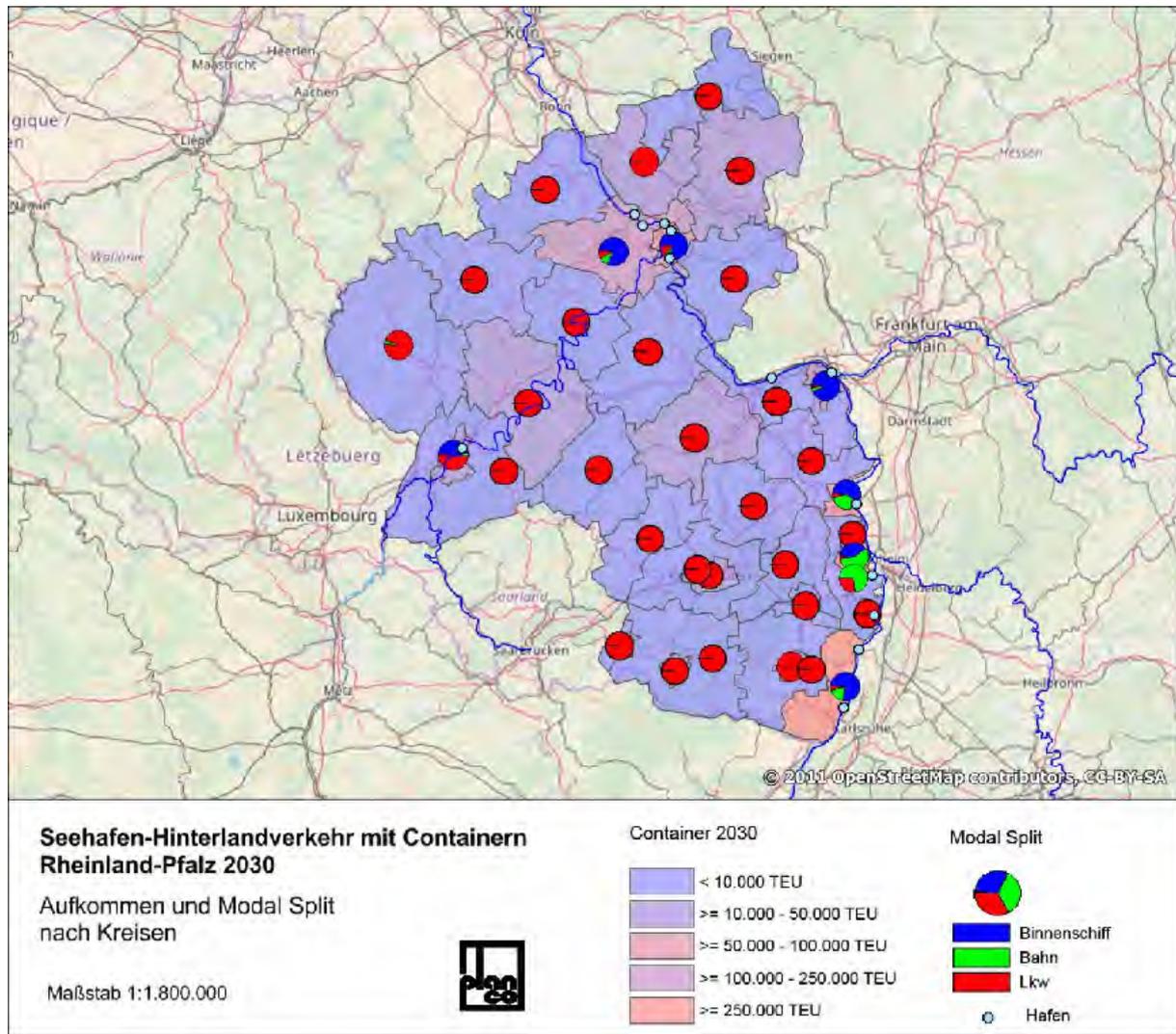
Quelle: Eigene Darstellung auf Grundlage der Verkehrsverflechtungsprognose 2030 des Bundes mit OpenStreetMap.

**Abbildung 7: Seehafen-Hinterlandverkehr mit Containern nach Verkehrsträgern der rheinland-pfälzischen Kreise 2010**



Quelle: Eigene Darstellung auf Grundlage der Verkehrsverflechtungsprognose 2030 des Bundes mit OpenStreetMap.

**Abbildung 8: Seehafen-Hinterlandverkehr mit Containern nach Verkehrsträgern der rheinland-pfälzischen Kreise 2030**



Quelle: Eigene Darstellung auf Grundlage der Verkehrsverflechtungsprognose 2030 des Bundes mit OpenStreetMap.

Die Zahlen der offiziellen Statistik für den Zeitraum 2010 – 2016 bestätigen – trotz der zwischenzeitlichen Stärkung der Position der Rheinmündungshäfen – den von der Seeverkehrsprognose 2030 prognostizierten Marktanteilsgewinn der Eisenbahn gegenüber der Binnenschifffahrt im Seehafen-Hinterlandverkehr.<sup>6</sup> Der Seehafen-Hinterlandverkehr der Eisenbahn ist der amtlichen Statistik zufolge insgesamt von 2,4 Mio. t im Jahr 2010 auf 3,9 Mio. t im Jahr 2016 gestiegen. Dies entspricht einem mittleren Wachstum von 8,8% p.a. Die Entwicklung der Binnenschifffahrt ist verhaltener und hat nach dem Einbruch im Jahr 2011 das Niveau aus dem Jahr 2010 noch nicht wieder erreicht. Die amtliche Statistik meldet einen Rückgang von 11,5 Mio. t im Jahr 2010 auf 10,9 Mio. t im Jahr 2016. Seit dem Jahr 2011 ist eine positive Entwicklung zu beobachten. Dies gilt auch für den Containerverkehr der Binnenschifffahrt. In diesem Zeitraum ist der Containerumschlag der rheinland-pfälzischen Binnenhäfen kontinuierlich gestiegen. Diese Zahlen der amtlichen Statistik bestätigen die Prognoseerwartungen einer zunehmenden Verlagerung von rheinland-pfälzischen Seehafen-Hinterlandverkehren mit Containern auf Wasserstraße und Eisenbahn.

<sup>6</sup> Vgl. Statistisches Bundesamt.

Die zwischenzeitliche Entwicklung des Umschlags in den Seehäfen und des Seehafen-Hinterlandverkehrs lässt die Schlussfolgerung zu, dass die Wachstumserwartungen der Verkehrsverflechtungsprognose 2030 des Bundes weiterhin realistisch sind. Die positive Entwicklung der Rheinmündungshäfen spricht dafür, dass sich der rheinland-pfälzische Seehafen-Hinterlandverkehr nach dem zwischenzeitlichen Mengenrückgang weiter dem ursprünglichen Prognosepfad annähern wird. Damit bestehen weiterhin gute Entwicklungsperspektiven für die rheinland-pfälzischen Binnenhäfen in diesem Marktsegment. Für eine Realisierung der Potenziale sind die Verfügbarkeit ausreichender Flächen und Kapazitäten für den Containerumschlag essentiell.

Im Ergebnis wird erwartet, dass der Güterverkehr der Binnenschifffahrt und Eisenbahn in Rheinland-Pfalz zumindest mit den für den Prognosezeitraum 2010-2030 erwarteten jahresdurchschnittlichen Raten wachsen. Dafür spricht neben der Entwicklung im Seehafen-Hinterlandverkehr das - trotz der wiederkehrenden Niedrigwasserproblematik - recht stabile Güterverkehrsaufkommen der Binnenschifffahrt in den letzten Jahren nach den Sondereffekten der Rheinsperrung. Die entlang des Rheinkorridors identifizierten Verlagerungspotenziale verdeutlichen weitere Wachstumspotenziale der Binnenschifffahrt in Rheinland-Pfalz, die für eine Güterverkehrsentwicklung bis 2030 entsprechend des Prognosepfades sprechen.<sup>7</sup> Das prognostizierte jahresdurchschnittliche Wachstum der Binnenschifffahrt liegt bei 1,1% p.a. und der Eisenbahn bei 2,1% p.a. Damit würde im Jahr 2030 ein Aufkommen der Binnenschifffahrt von 24,9 Mio. t und der Eisenbahn von 24,4 Mio. t in Rheinland-Pfalz erreicht. Es wird deutlich, dass vor allem die Erwartungen für die Binnenschifffahrt geringer als die ursprünglichen Prognosewerte ausfallen.

### 3.3 Verkehr in den rheinland-pfälzischen Hafenkreisen 2010-2030

Die Entwicklung des Gesamtverkehrs und des Seehafen-Hinterlandverkehrs schlägt sich auch auf den in der Verkehrsverflechtungsprognose 2030 des Bundes erfassten Verkehr in den Hafenkreisen des Landes Rheinland-Pfalz nieder. Dabei sind die Kreisfreie Stadt Ludwigshafen und der Kreis Mayen-Koblenz mit den Häfen Andernach, Bendorf und Weißenthurm Schwerpunkte des Güterverkehrs. Weitere Schwerpunkte sind die Kreise mit den leistungsfähigen Containerhäfen in der Stadt Mainz und dem Kreis Germersheim mit den Häfen in Germersheim und Wörth. Der Prognose zufolge wird ein relativ homogenes Wachstum des Güterverkehrs in den Hafenkreisen erwartet. Damit bleibt die regionale Struktur des Güterverkehrs weitgehend unverändert.

**Tabelle 8: Güterverkehr in rheinland-pfälzischen Hafenkreisen 2010 und Prognose 2030 (in Tonnen)**

Landkreis	2010				2030			
	Binnenschiff	Bahn	Lkw	Gesamt	Binnenschiff	Bahn	Lkw	Gesamt
Germersheim	2.897.762	968.279	14.174.950	18.040.991	4.199.038	1.657.812	18.124.632	23.981.481
Koblenz	1.035.416	314.390	7.827.985	9.177.790	1.227.265	425.972	8.163.378	9.816.615
Ludwigshafen	7.964.566	7.052.706	17.181.472	32.198.743	9.419.324	10.987.872	21.676.883	42.084.079
Mainz	3.415.477	235.590	9.276.382	12.927.449	4.726.236	344.681	11.342.289	16.413.206
Mainz-Bingen	312.805	-	8.415.931	8.728.736	382.748	-	10.547.118	10.929.866
Mayen-Koblenz	4.500.179	1.811.983	26.237.373	32.549.534	5.334.014	2.467.422	29.880.031	37.681.466
Rhein-Lahn	329.016	14.387	6.315.794	6.659.197	344.759	17.936	6.724.347	7.087.042
Speyer	619.338	251.589	3.426.206	4.297.133	617.438	265.803	3.691.890	4.575.131
Trier	1.258.300	628.603	5.671.579	7.558.482	1.363.790	829.173	6.960.354	9.153.316
Worms	1.281.826	263.472	8.473.423	10.018.721	1.648.668	504.598	10.537.292	12.690.558
Gesamt Hafenkreise	23.614.684	11.540.998	107.001.092	142.156.773	29.263.279	17.501.268	127.648.211	174.412.757

Quelle: Eigene Darstellung auf Grundlage der Verkehrsverflechtungsprognose 2030 des Bundes.

<sup>7</sup> Vgl. Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, Ermittlung mittel- und langfristiger Verlagerungspotenziale auf die Binnenschifffahrt im Rheinkorridor unter besonderer Berücksichtigung der verkehrs-, lärm- und klimaschutz- sowie der energiepolitischen Auswirkungen, 2017.



Die besondere internationale Vernetzung der örtlichen Industrie und die große Bedeutung des Containerumschlags erklärt die führende Position der Stadt Ludwigshafen unter den rheinland-pfälzischen Hafenkreisen hinsichtlich des Aufkommens im Seehafen-Hinterlandverkehr. Der Containerverkehr ist ausschlaggebend für das große Aufkommen in den Landkreisen Germersheim, Mayen-Koblenz und der Stadt Mainz. Die Daten verdeutlichen, dass nicht alle Häfen Containerumschlag aufweisen und konventionelle Ladung im Seehafen-Hinterlandverkehr für viele Häfen wie insbesondere dem Hafen Ludwigshafen eine große Bedeutung hat.

Auch im Seehafen-Hinterlandverkehr des Landes Rheinland-Pfalz wird bis zum 2030 ein recht homogenes Wachstum in den Hafenkreisen erwartet. Grundsätzlich werden keine substanziellen Veränderungen in der regionalen Struktur erwartet. Vor allem Hafenkreise mit einer engen Verbindung mit den Seehäfen werden im Seehäfen-Hinterlandverkehr zulegen. Hinsichtlich der Binnenschifffahrt nimmt das Aufkommen in Kreisen mit Containerhäfen aufgrund der Erwartung einer dynamischen Entwicklung dieses Marktsegments stärker zu.

**Tabelle 9: Seehafen-Hinterlandverkehr in rheinland-pfälzischen Hafenkreisen 2010 und Prognose 2030 (in Tonnen)**

Landkreis	2010				2030			
	Binnenschiff	Bahn	Lkw	Gesamt	Binnenschiff	Bahn	Lkw	Gesamt
Germersheim	1.871.411	297.548	131.389	2.300.348	3.094.230	689.406	330.554	4.114.190
Koblenz	431.242	15	138.182	569.439	596.998	43.186	311.978	952.162
Ludwigshafen	2.791.594	1.362.406	222.513	4.376.513	4.066.205	2.626.472	549.402	7.242.079
Mainz	1.420.794	34.167	72.445	1.527.406	2.456.826	100.101	173.792	2.730.719
Mainz-Bingen	34.798	-	69.140	103.938	57.596	-	160.708	218.304
Mayen-Koblenz	1.419.505	41.429	237.980	1.698.914	2.001.130	174.726	508.461	2.684.317
Rhein-Lahn	116.475	4.076	51.110	171.661	111.786	6.011	135.372	253.169
Speyer	155.867	409	39.581	195.857	203.610	1.065	74.889	279.564
Trier	224.139	38.094	182.093	444.326	287.475	98.951	470.127	856.553
Worms	398.702	49.815	133.839	582.356	610.671	211.132	223.317	1.045.120
<b>Gesamt Hafenkreise</b>	<b>8.864.527</b>	<b>1.827.959</b>	<b>1.278.272</b>	<b>11.970.758</b>	<b>13.486.527</b>	<b>3.951.050</b>	<b>2.938.600</b>	<b>20.376.177</b>

Quelle: Eigene Darstellung auf Grundlage der Verkehrsverflechtungsprognose 2030 des Bundes.

**Tabelle 10: Seehafen-Hinterlandverkehr mit Containern in rheinland-pfälzischen Hafenkreisen 2010 und Prognose 2030 (in Tonnen)**

Landkreis	2010				2030			
	Binnenschiff	Bahn	Lkw	Gesamt	Binnenschiff	Bahn	Lkw	Gesamt
Germersheim	1.702.073	280.052	66.159	2.048.284	2.835.696	665.742	204.246	3.705.684
Koblenz	346.426	15	49.074	395.515	495.123	43.186	86.113	624.422
Ludwigshafen	853.650	907.010	88.205	1.848.865	1.421.809	1.915.515	125.271	3.462.595
Mainz	1.034.403	28.391	33.739	1.096.533	1.891.710	94.656	69.846	2.056.212
Mainz-Bingen	-	-	19.436	19.436	-	-	52.551	52.551
Mayen-Koblenz	569.699	8.466	83.533	661.698	1.023.986	116.843	114.083	1.254.912
Rhein-Lahn	-	-	16.328	16.328	-	-	43.733	43.733
Speyer	-	-	16.924	16.924	-	-	35.585	35.585
Trier	91.689	-	54.778	146.467	152.383	7.348	149.364	309.095
Worms	210.794	38.703	62.803	312.300	329.185	189.349	26.312	544.846
<b>Gesamt Hafenkreise</b>	<b>4.808.734</b>	<b>1.262.637</b>	<b>490.979</b>	<b>6.562.350</b>	<b>8.149.892</b>	<b>3.032.639</b>	<b>907.104</b>	<b>12.089.635</b>

Quelle: Eigene Darstellung auf Grundlage der Verkehrsverflechtungsprognose 2030 des Bundes.

### 3.4 Güterumschlag der Binnenhäfen 2010 - 2016

Die Auswirkungen der Güterverkehrsentwicklung auf die rheinland-pfälzischen Häfen zeigen sich vor allem in der Entwicklung des Güterverkehrs der Binnenschifffahrt.<sup>8</sup> Die Zahlen verdeutlichen den starken Rückgang zwischen 2010 und 2011 und die leicht rückläufige Entwicklung. Trotz der statistisch

<sup>8</sup> Vgl. Statistisches Landesamt Rheinland-Pfalz, Statistisches Bundesamt.



bedingt veränderten Güterklassifizierung bleiben Steine und Erden, Chemische Erzeugnisse und Mineralölerzeugnisse die aufkommensstärksten Gütergruppen. Der 2010 noch überwiegend in der Gütergruppe „Sonstige Halb- und Fertigwaren“ erfasste Containerverkehr hat unverändert eine hohe Bedeutung. In den Zahlen für 2011 und 2016 sind die Containerverkehre überwiegend unter „Sonstige“ erfasst.

**Tabelle 11: Güterverkehr der Binnenschifffahrt in Rheinland-Pfalz 2010, 2011 und 2016 (in 1.000 Tonnen)**

Gütergruppe (NST/R)	2010	Gütergruppe (NST-2007)	2011	2016	WR 2011-2016 p.a.
Land- und forstwirtschaftliche Erzeugnisse	504	Erzeugnisse der Landwirtschaft etc.	1.237	1.471	3,5%
Andere Nahrungs- und Futtermittel	1.873	Kohle, Erdöl und Erdgas	40	44	1,9%
Feste mineralische Brennstoffe	38	Erze, Steine und Erden	5.205	4.330	-3,6%
Erdöl, Mineralölerzeugnisse, Gase	5.017	Nahrungs- und Genussmittel	829	846	0,4%
Erze und Metallabfälle	583	Holz/Papier/Pappe etc.	210	401	13,8%
Eisen, Stahl und NE-Metalle	516	Kokerei- und Mineralölerzeugnisse	4.795	4.317	-2,1%
Steine und Erden (einschl. Baustoffe)	6.215	Chemische Erzeugnisse	5.030	4.974	-0,2%
Düngemittel	1.377	Sonstige Mineralerzeugnisse	266	324	4,0%
Chemische Erzeugnisse	4.799	Metalle und Halbzeug daraus	578	859	8,2%
Sonstige Halb- und Fertigwaren (einschl. Fahrzeuge)	4.138	Maschinen und Ausrüstungen	301	227	-5,5%
		Fahrzeuge	309	356	2,9%
		Sekundärrohstoffe; Abfälle	1.016	1.032	0,3%
		Geräte/Material f. Güterbeförderung	302	368	4,0%
		Sonstige	1.987	2.051	0,6%
<b>Gesamt</b>	<b>24.998</b>	<b>Gesamt</b>	<b>22.105</b>	<b>21.600</b>	<b>-0,5%</b>

Quelle: Eigene Darstellung auf Grundlage von Daten des Statistischen Landesamtes Rheinland-Pfalz.

Der Hafen Ludwigshafen weist der amtlichen Statistik zufolge mit 6,7 Mio. t das größte wasserseitige Umschlagaufkommen unter den rheinland-pfälzischen Häfen auf. Der Rückgang gegenüber 2010 ist neben den allgemeinen Effekten (Rheinsperrung 2011, Niedrigwasserproblematik) auf den Unfall im Nordhafen Ende 2016 zurückzuführen. In Ludwigshafen trägt der Umschlag der örtlichen Chemischen Industrie zur führenden Position im Land bei. Mainz, Andernach, Bendorf, Germersheim und Worms sind auf Grundlage der Zahlen des Statistischen Landesamts Rheinland-Pfalz weitere Häfen des Landes mit einem wasserseitigen Umschlagvolumen von mehr als 1 Mio. t. Dabei weisen die Häfen Bendorf, Germersheim und Worms ein Umschlagwachstum gegenüber dem Jahr 2010 auf. Gegenüber dem Jahr 2010 ist das Umschlagaufkommen in den Häfen Koblenz, Trier und Wörth unter die 1 Mio. t Schwelle gerutscht.

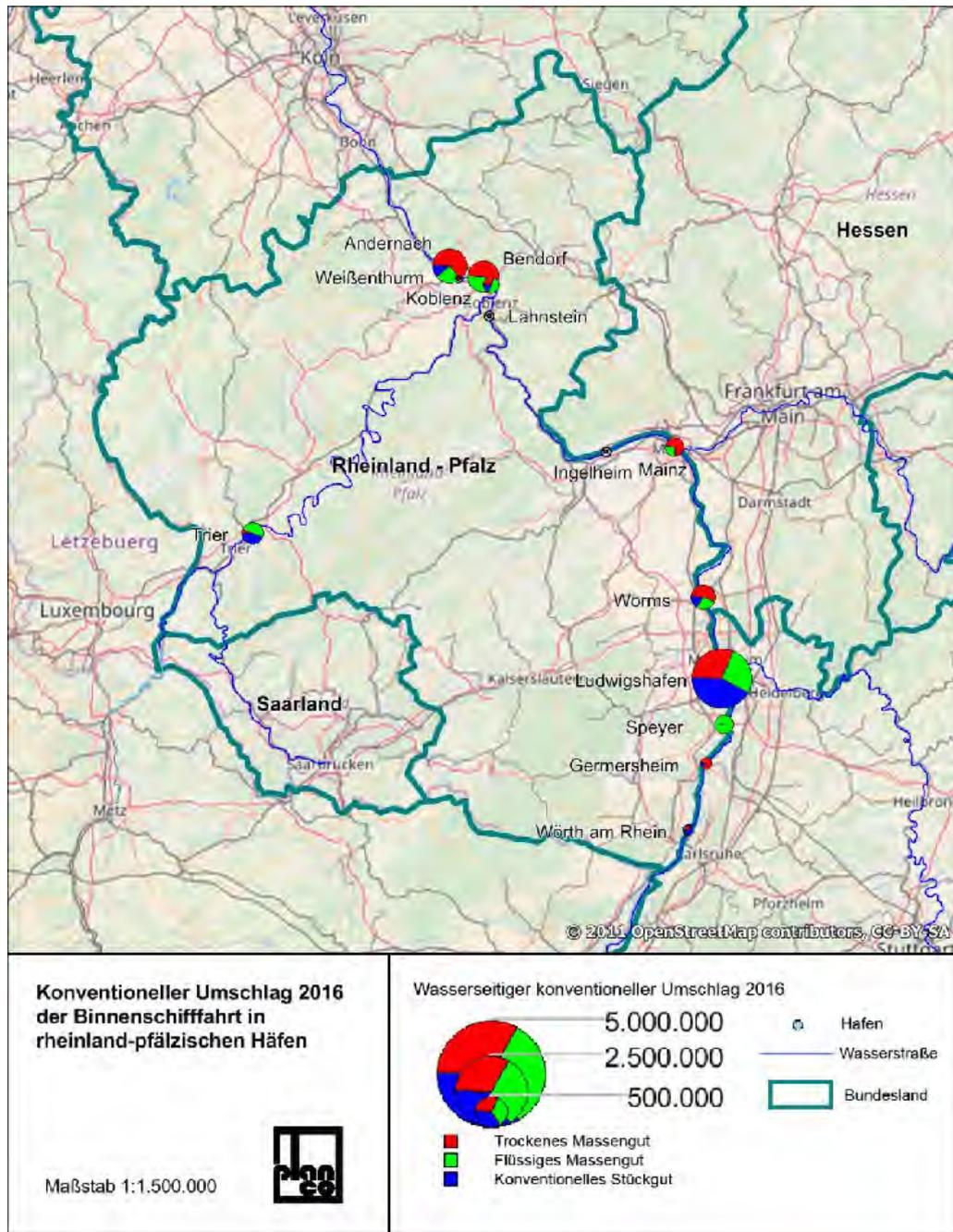
Abgesehen von Bendorf gehören zu den umschlagstärksten Häfen ausschließlich Standorte mit Containerumschlag. Schwergewichte im Containerumschlag mit einem wasserseitigen Umschlagaufkommen von mehr als 50.000 TEU im Jahr 2016 sind Germersheim, Mainz, Wörth und Ludwigshafen. Dabei hat sich der Containerumschlag zwischen 2010 und 2016 insbesondere in Germersheim und Ludwigshafen positiv entwickelt.

**Tabelle 12: Güterverkehr der Binnenschifffahrt in Rheinland-Pfalz nach Hafen 2010 und 2016 (in 1.000 Tonnen)**

<b>Hafen</b>	<b>2010</b>	<b>2016</b>
<b>Andernach</b>	3.042	2.555
<b>Bendorf</b>	1.700	1.987
<b>Germersheim</b>	1.187	1.523
<b>Ingelheim</b>	94	108
<b>Koblenz</b>	1.239	836
<b>Lahnstein</b>	330	119
<b>Linz</b>	249	85
<b>Ludwigshafen</b>	8.010	6.656
<b>Mainz</b>	3.164	3.069
<b>Neuwied</b>	151	108
<b>Speyer</b>	641	698
<b>Trier</b>	1.254	953
<b>Weißenthurm</b>	k.A.	98
<b>Worms</b>	1.261	1.478
<b>Wörth</b>	1.752	937
<b>Übrige Häfen</b>	924	390
<b>Gesamt</b>	<b>24.998</b>	<b>21.600</b>

Quelle: Eigene Darstellung auf Grundlage von Daten des Statistischen Landesamtes Rheinland-Pfalz.

**Abbildung 9: Konventioneller Umschlag der Binnenschifffahrt nach Ladungskategorie in rheinland-pfälzischen Häfen 2016**



Quelle: Eigene Darstellung auf Grundlage von Hafenangaben und Daten des Statistischen Landesamtes Rheinland-Pfalz mit OpenStreetMap.

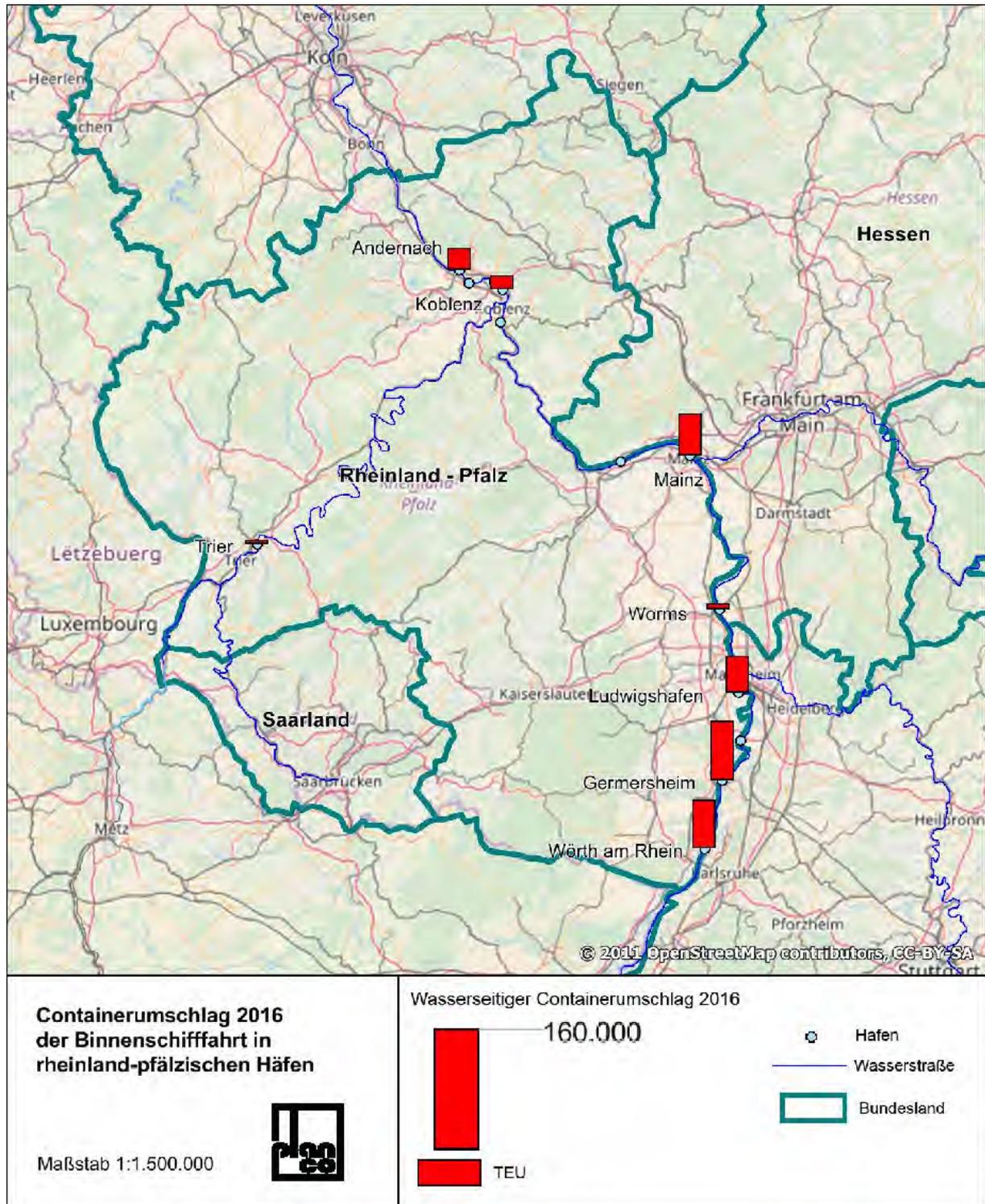
**Tabelle 13: Containerverkehr der Binnenschifffahrt in Rheinland-Pfalz nach Hafen 2010 und 2016 (in TEU)**

<b>Hafen</b>	<b>2010</b>	<b>2016</b>
<b>Andernach</b>	45.898	34.229
<b>Germersheim</b>	121.945	156.821
<b>Koblenz</b>	53.865	35.602
<b>Ludwigshafen</b>	83.755	96.779
<b>Mainz</b>	123.025	123.462
<b>Trier</b>	9.098	15.432
<b>Worms</b>	11.809	14.138
<b>Wörth</b>	121.331	128.010
<b>Gesamt</b>	<b>570.726</b>	<b>604.473</b>

Quelle: Eigene Darstellung auf Grundlage von Daten des Statistischen Landesamtes Rheinland-Pfalz und des Statistischen Bundesamtes.



Abbildung 10: Containerumschlag der Binnenschifffahrt in rheinland-pfälzischen Häfen 2016



Quelle: Eigene Darstellung auf Grundlage von Hafenangaben und Daten des Statistischen Landesamtes Rheinland-Pfalz mit OpenStreetMap.

## 4 ENTWICKLUNG VON KRITERIEN ZUR ERMITTLUNG DER LANDESBEDEUTSAMKEIT VON HÄFEN

Für die Auswahl der landesbedeutsamen Häfen sind Kriterien zu entwickeln, die bezogen auf die Effekte der Binnenhäfen eine Abstufung zwischen Häfen mit lokaler/regionaler und landesweiter Bedeutung zulassen.

Häfen generieren nicht nur direkt durch die hafen- und logistikbezogenen Dienstleistungen Wertschöpfung sowie Beschäftigung, sondern entfalten im gesamten Einzugsgebiet wirtschaftliche Impulse. Dabei bezieht sich das Einzugsgebiet auf das Bedienungsgebiet in Güterverkehr und Logistik bzw. den wirtschaftlichen Verflechtungen des hafenaffinen Gewerbes bzw. der Industrie. Eine Landesbedeutsamkeit ist insbesondere dann zu erkennen, wenn Häfen eine besonders große wirtschaftliche Bedeutung haben und ein überregionales Einzugsgebiet bedienen.

Bei der Auswahl der Kriterien kommen grundsätzlich nachfrage- und angebotsorientierte Indikatoren bzw. ihre Kombination infrage. Im Zusammenhang mit dem Angebot an Hafeninfrastruktur in einzelnen Landesteilen können auch standortübergreifende Kriterien etwa der regionalen Kapazität für wasserseitigen Umschlag und Verkehrsverlagerung für die Auswahl landesbedeutender Häfen relevant sein.

Die Kriterienentwicklung erfolgt im Folgenden zweistufig. Im ersten Schritt werden relevante Aspekte thematisiert und Indikatoren entwickelt. Dabei gilt es für die einzelnen Indikatoren Kriterien zu definieren, anhand derer die Bedeutung der Häfen bestimmt werden kann. Darauf aufbauend wird festgelegt, welche Bedeutung die einzelnen Kriterien für die Landesbedeutsamkeit haben.

### 4.1 Kriterium 1: (Aktueller) Gesamtumschlag

Ein zentrales Kriterium für die Bedeutung der Häfen ist das Umschlagvolumen. Der Umschlag steht im Zusammenhang mit Produktions-, Handels- oder anderen Wertschöpfungsprozessen. Dementsprechend besteht eine Korrelation des Umschlags mit der wirtschaftlichen Bedeutung (Beschäftigung/Wertschöpfung), wenngleich der Umfang nach Güterart und Standort variiert. Zudem verdeutlicht der Indikator Umschlagaufkommen den Beitrag eines Hafens zur Verkehrsverlagerung und Reduzierung des Straßengüterverkehrs. Das Umschlagaufkommen ist ein umfassender Indikator, der zudem klar definiert ist. Der wasserseitige Umschlag ist in der amtlichen Statistik verfügbar.

Vor dem Hintergrund der Bedeutung der Häfen für den Eisenbahnumschlag sollte auch der Eisenbahnumschlag einbezogen werden. Eine Option ist die Erfassung des Gesamtumschlags der Binnenschifffahrt und der Eisenbahn zusammen in einem Indikator als Grundlage der Einstufung. Dabei sollten alle Güter und Ladeeinheiten – auch Umschlag Schiff-Bahn u.u. – nur einmal gezählt werden, um die Bedeutung trimodaler Ketten nicht zu überschätzen. Die Erhebung der Daten zum Umschlag der Eisenbahn gestaltet sich schwieriger und ist nur über die Hafenbetreiber zu erfassen. Daher sind die Erhebungsgrundsätze klar zu definieren.

Eine Alternative ist die separate Erfassung der Bedeutung eines Hafens als Bahnknoten. Dabei sind neben den Umschlagzahlen auch andere Nachfrageindikatoren (z.B. Waggons) sowie das Angebot im Eisenbahnverkehr an Ganzzügen und Einzelwagenverkehren Optionen.

Es wird empfohlen, den Bahnumschlag als separaten Indikator für die Auswahl landesbedeutsamer Häfen heranzuziehen. Perspektivisch sollte aber eine Zusammenfassung von Umschlag der Binnenschifffahrt und Eisenbahn als Kriterium nicht ausgeschlossen werden. Bei einer Zusammenfassung wären die umschlagsbezogenen Schwellenwerte um 50% zu erhöhen.



Ein wichtiger Aspekt ist die Festlegung des Bezugsjahres, insbesondere bei Nachfrageschwankungen. Vor dem Hintergrund der Zielsetzung einer Stärkung des Hafenumschlags und Aktivierung eines möglichst großen Potenzials wird empfohlen, den Maximalwert über einen Zeitraum von 3-5 Jahren als Grundlage zu nehmen. Das Umschlagmaximum in diesem Zeitraum zeigt – abgesehen von Spezialfällen bei strukturellen Veränderungen – ein auch zukünftig tatsächlich zu realisierendes Aufkommen.

Vor dem Hintergrund der vergleichsweise geringen Hafendichte und der eher mittelständisch geprägten Wirtschaftsstruktur sowie den Umschlagzahlen der rheinland-pfälzischen Binnenhäfen werden alternativ 1.000.000 t bzw. 500.000 t Schiffumschlag p.a. als Kriterium der Landesbedeutsamkeit vorgeschlagen. Wird dieses Volumen nicht erreicht, muss die Landesbedeutsamkeit durch andere Kriterien begründet werden. Es wird zudem ein Mindestaufkommen von 100.000 t p.a. vorgeschlagen, unterhalb dessen eine Landesbedeutsamkeit generell ausgeschlossen wird. Die Grenzen sind so gewählt, dass der Hafen eine Mindestbedeutung für Wertschöpfung und Beschäftigung hat.

Auf Grundlage aktueller Zahlen des Statistischen Landesamtes Rheinland-Pfalz, die mit den Angaben der Hafentreiber korrespondieren, liegt der wasserseitige Umschlag von fünf Häfen unter 1 Mio. t und drei davon unter 500.000 t. Alle Häfen, die Bestandteil dieser Untersuchung sind, weisen ein Umschlagvolumen von mehr als 100.000 t auf. Für eine stärkere Differenzierung und detailliertere Betrachtung anhand weiterer Kriterien wird daher ein Schwellenwert von 1 Mio. t empfohlen.

Hinsichtlich der Hafenfunktionen könnte es sinnvoll sein, private – bestimmten Hafenanliegern zugeordnete - und öffentliche Umschlagsaktivitäten zu trennen. Für die wirtschaftlichen Effekte eines Hafens sind beide Bereiche gleichermaßen relevant. Im Hinblick einer Verlagerung auf das Binnenschiff entfalten aber vor allem die öffentlich am Markt angebotenen Umschlagaktivitäten der Hafentreiber und Logistiker Potenzial.

Bei Ansatz eines Schwellenwertes für den Gesamtumschlag fehlt eine Differenzierung nach Wirtschaftssektoren, Ladungskategorien und Gütergruppen. Damit bleiben Unterschiede der wirtschaftlichen Bedeutung und der Werthaltigkeit von Umschlägen unberücksichtigt. Dies ist hinsichtlich der Bedeutung eines Hafens allerdings durchaus relevant. Neben dem Gesamtumschlag könnte auch die Bedeutung in einzelnen Marktsegmenten von Bedeutung sein. Als Ansatzpunkt einer differenzierteren Betrachtung bieten sich vor allem die besonders dynamischen Teilbereiche und weitere Schlüsselindustrien an.

#### **4.2 Kriterium 2: (Aktueller) Umschlag in dynamischen Teilbereichen**

Dieses Kriterium bezieht sich auf die Position der Häfen in dynamischen Märkten der Binnenschifffahrt. Als besonders dynamische Teilbereiche gelten insbesondere Container, Recyclinggüter und Schwergut. Die amtliche Statistik für den Zeitraum von 2011 bis 2016 zeigt zudem hohe Wachstumsraten der Binnenschifffahrt bei Metallen und Halbzeugen, landwirtschaftlichen Erzeugnissen und Holz/Papier. Hinsichtlich landwirtschaftlicher Erzeugnisse ist nach 2016 etwa aufgrund der Schließung der Ölmühle in Mainz eine rückläufige Entwicklung zu beobachten. Der Bereich Holz/Papier hat insgesamt mit einem landesweiten Aufkommen von weniger als 500.000 t eine relativ geringe Bedeutung. Daher werden die Teilbereiche Container, Recyclinggüter, Schwergut sowie Metalle und Metallergzeugnisse als dynamisch angesehen. Eine große Bedeutung eines Hafens in einem dieser Bereiche ist Grundlage für die Einstufung als landesbedeutsam. Es ist hinsichtlich des Kriteriums zu bedenken, dass eine Korrelation mit anderen Kriterien wie insbesondere dem Gesamtumschlag und der Bedeutung in Schlüsselindustrien besteht.



Vor allem der Containerumschlag ist im Zuge der Globalisierung und Containerisierung in der Vergangenheit stark gewachsen und es wird ein weiteres Wachstum erwartet. Einen großen Anteil am Binnenschiffscontainerverkehr in Rheinland-Pfalz hat der Seehafen-Hinterlandverkehr der Rheinmündungshäfen. An den Containerstandorten ist insofern die Vorhaltung ausreichender und leistungsfähiger Umschlagkapazitäten zur Anbindung des Landes an die globalen Containerströme besonders wichtig für die wirtschaftliche Entwicklung des Landes.

Daher sollte ergänzend zum Gesamtumschlag der Containerumschlag als Kriterium für die Landesbedeutsamkeit herangezogen werden. Als Schwellenwert wird ein Umschlagvolumen von mindestens 25.000 TEU wasserseitig vorgeschlagen, da erst ab dieser Größenordnung eine Landesbedeutsamkeit zu erkennen ist. Anderenfalls bleibt die wirtschaftliche Bedeutung des Umschlags überwiegend auf die Region begrenzt und macht sich auf Landesebene kaum bemerkbar. Bei einem geringeren Aufkommen unterhalb von 25.000 TEU ist darüber hinaus von einer vornehmlich lokalen Bedienung auszugehen. Zudem ist diese Größenordnung in der Regel für den wirtschaftlichen Betrieb eines Terminals zur Bedienung eines größeren Hinterlandes mindestens erforderlich ist. Alternativ ist auch ein höherer Schwellenwert von 50.000 TEU denkbar, um in Ergänzung zum Gesamtumschlag nur Standorte mit einer großen Bedeutung im Containersegment zusätzlich zu erfassen. Aufgrund der großen Bedeutung des Containerverkehrs für den Außenhandel des Landes wird 25.000 TEU als Schwellenwert für den wasserseitigen Umschlag empfohlen.

Vor dem Hintergrund der großen Bedeutung schneller und wasserstandsunabhängiger Bahn-Verbindungen mit den Seehäfen sollte im Containerbereich der Gesamtumschlag angesetzt werden. Unter Berücksichtigung des Containerumschlags der Eisenbahn würde ein Schwellenwert von insgesamt 50.000 TEU Containerumschlag (einfache Zählung) für die Landesbedeutsamkeit empfohlen.

Ähnliches gilt für andere dynamische Marktsegmente. Dabei stellt sich die Frage nach der genauen Abgrenzung dynamischer Marktsegmente. Eine Voraussetzung ist jedenfalls ein überdurchschnittliches Wachstum der Güterverkehre der Binnenschifffahrt, etwa auf Grundlage zurückliegender Zahlen der Umschlagstatistiken oder der Erwartungen der aktuellen Verkehrsverflechtungsprognose 2030 des Bundes. Zur Berücksichtigung möglichst aktueller Entwicklungen wird die Verwendung der Umschlagstatistiken empfohlen. Aufgrund des starken Rückgangs des wasserseitigen Hafenumschlags im Jahr 2011 und der Veränderungen der Gütersystematik der offiziellen Statistik nach dem Jahr 2010 wird die Umschlagentwicklung im Zeitraum 2011 – 2016 herangezogen. Dabei sollte in den gewachsenen Märkten ein landesweiter Mindestumschlag der Schifffahrt von 500.000 t gegeben sein.

Ein fester Schwellenwert bezogen auf den Umschlag in den Segmenten greift hier zu kurz. Aufgrund unterschiedlicher Strukturen in den einzelnen Marktsegmenten und Hafenstandorten sowie Erfassungsproblemen etwa bei der Projektladung wird hinsichtlich dieser Marktsegmente eine qualitative Einschätzung empfohlen. Dabei sollte Voraussetzung für die Landesbedeutsamkeit sein, dass Verkehre in nennenswerten Umfang über diesen Hafen abgewickelt werden. Ist eine Zuordnung zu bestimmten Gütergruppen möglich, wird ein minimaler Schwellenwert von 20% des gesamten wasserseitigen Umschlags dieser Güter im Land Rheinland-Pfalz vorgeschlagen. Eisenbahnverkehre in den dynamischen Marktsegmenten können ergänzend berücksichtigt werden, wenn sie im Zusammenhang mit der Wasserstraßenlogistik in diesen Marktsegmenten stehen, d.h. Eisenbahnumschlag ergänzend angeboten wird bzw. ein Umschlag Schiff – Bahn u.u. stattfindet.

Schwer- bzw. Projektladung wird nicht separat statistisch erfasst. Es besteht aber eine hohe Korrelation mit dem Umschlag von Gütern der Gruppe „Maschinen und Ausrüstungen“. Darüber hinaus könnte die schwerguttaugliche Ausstattung des Hafens Voraussetzung für die Einstufung des Hafens als landesbedeutsam sein.



Dieses Kriterium ist nur bei Wahl eines hohen Schwellenwertes ( $\geq 1$  Mio. t) für die Auswahl landesbedeutsamer Häfen von Bedeutung. Häfen mit einer großen Bedeutung in dynamischen Marktsegmenten weisen in der Regel auch ein nennenswertes Umschlagvolumen auf. So wird etwa in allen Containerhäfen des Landes auch konventionelle Ladung umgeschlagen.

#### 4.3 Kriterium 3: (Aktueller) Umschlag in Schlüsselindustrien des Landes

Das Umschlagaufkommen im Zusammenhang mit einer Schlüsselindustrie des Landes kann ebenfalls Grundlage für die Landesbedeutsamkeit eines Hafens sein. Hier besteht wie beim Containerumschlag vielfach eine hohe Korrelation mit dem Gesamtumschlag, so dass der sektorale Umschlag in der Regel nur bei Wahl eines hohen Schwellenwertes ausschlaggebend ist.

Wichtige Schlüsselindustrien des Landes mit einer großen Anzahl an Beschäftigten bzw. einem hohen Umsatz sind Maschinenbau, Automotive und die Chemische Industrie.<sup>9</sup> Diese Industrien mit einem Anteil der landesweit Beschäftigten bzw. des landesweiten Umsatzes von mehr als 10% im Jahr 2016 sind wirtschaftspolitisch von besonderer Bedeutung für das Land Rheinland-Pfalz. Daher kann die Bedeutung von Häfen für Standorte dieser Industrien als landesbedeutsam angesehen werden. Für eine genaue Abgrenzung der Umschlagzahlen sind detaillierte Angaben der Hafen- bzw. Umschlagbetreiber erforderlich. Alternativ wären die Angaben zum wasserseitigen Umschlag der Gütergruppe „Chemische Erzeugnisse“ für die Chemische Industrie und der Gütergruppen „Fahrzeuge“ sowie „Maschinen u. Ausrüstungen“ für die Automobilindustrie sowie „Maschinen und Ausrüstungen“ für den Maschinenbau mögliche Indikatoren. Diese würde die tatsächlichen Zusammenhänge allerdings vereinfacht darstellen, da auch andere Gütergruppen etwa als Rohstoffe bzw. Vorleistungsprodukte relevant sind. Zudem könnte es erforderlich sein, nennenswerte Aufkommen im Eisenbahnverkehr ergänzend zu berücksichtigen.

Die Bedeutung in Schlüsselindustrien ist dann gegeben, wenn mehrere kleine oder einzelne große Standorte einer Schlüsselindustrie den Hafen in nennenswertem Umfang nutzen. Dabei wird grundsätzlich in Anlehnung an die Beschäftigtenstudien in Rheinland-Pfalz ein Anteil von 30% des Güterverkehrs der entsprechenden Unternehmen als nennenswert angesehen.

Ein solches qualitatives Kriterium ist vor allem bei einem hohen Schwellenwert bezogen auf den Gesamtumschlag für die Landesbedeutsamkeit von Bedeutung. Zudem besteht ein hoher Erhebungsaufwand und es wird aufgrund der Abgrenzungsprobleme ein Ermessensspielraum bleiben.

#### 4.4 Kriterium 4: Überregionales Einzugsgebiet

In der Regel ist davon auszugehen, dass die Größe des Einzugsgebietes mit dem Umschlagvolumen korreliert. Daher dürften die Häfen mit einem überregionalen Einzugsgebiet über das Kriterium Gesamtumschlag als landesbedeutsam identifiziert werden. Aufgrund der Erhebungsschwierigkeiten und der Willkürlichkeit, durch die sich diese Angaben jeder Prüfbarkeit entziehen, wird empfohlen, dieses Kriterium nicht weiter zu verfolgen.

---

<sup>9</sup> Vgl. Statistisches Landesamt Rheinland-Pfalz, Die Wirtschaft in Rheinland-Pfalz 2016, Bad Ems, 2017.

#### 4.5 Kriterium 5: Umschlagwachstum

Ein überdurchschnittliches Wachstum belegt eine mittelfristig wachsende Bedeutung eines Standortes und rechtfertigt insofern die Einstufung als landesbedeutsam auch dann, wenn der Schwellenwert insgesamt noch nicht erreicht ist. Es wurde daher erwogen, Standorte deren Wachstum mehr als 50% über dem Wachstum im Landesdurchschnitt liegen und die innerhalb von 5 Jahren den Schwellenwert erreichen werden, auch als landesbedeutsam einzustufen. Da es sich bei den wachstumsstarken Standorten um Häfen handelt, die den Schwellenwert von 1 Mio. t Gesamtumschlag der Binnenschifffahrt erreicht haben, hat dieses Kriterium keine Auswirkung auf die Einstufung der Häfen als landesbedeutsam. Daher wird dies Kriterium nicht weiterverfolgt.

#### 4.6 Kriterium 6: Besondere Bedeutung als Industrie- und Logistikstandort

Die Häfen sind neben dem Umschlag auch ein wichtiger Standort für die Industrie und über den Umschlag hinausgehende Logistik-Dienstleistungen. Dabei kommt den direkt im Zusammenhang mit dem örtlichen Umschlag stehenden Industrieansiedlungen und Leistungen im Hafenkontext eine besondere Bedeutung zu. Ein Hafen, der umfangreiche Industrieansiedlungen aufweist und/oder in großem Umfang über den Umschlag hinausgehende logistische Aktivitäten anbietet, generiert mehr Beschäftigung und Wertschöpfung als ein Standort, der dies nicht tut. Daher kann sich aus der Bedeutung industrieller und logistischer Aktivitäten die Landesbedeutsamkeit eines Hafens ergeben.

Naheliegender Indikator wären die Wertschöpfung oder Beschäftigung in der Industrie und Logistik im Hafengebiet. Die Erhebung dieser Kennzahlen für die Hafenstandorte ist mit hohem Aufwand verbunden, oft ist eine klare Zuordnung ohne weiteres nicht möglich. Für eine einheitliche Erfassung in den Häfen des Landes dürfte eine spezifische Studie zur Beschäftigung in den Hafenstandorten erforderlich sein. Da eine solche Studie nicht vorliegt, wird als Indikator der Umfang an hafenbezogenen Industrie- und Logistikflächen im Hafengebiet empfohlen. Die Bedeutung der Industrie und der Logistik sollte anhand der industriell und logistisch genutzten Fläche im Hafengebiet bestimmt werden. Dabei wird als Hafengebiet der Hafen und ggf. vorhandene angrenzende eng mit dem Hafen verbundene Bereiche angesehen. Weiter entfernt gelegene Logistik-Standorte könnten relevant sein, wenn die Satelliten-Standorte per Shuttle-Verbindung direkt an den Hafen angebunden sind.

Relevant sind hafenbezogene Industrieansiedlungen und allgemein Logistikansiedlungen. Dies gilt vor allem für Industrieansiedlungen mit nennenswertem Umschlag und umschlagbezogene wertschöpfungsintensive Logistiknutzungen. Ein Hafenbezug für Industrieansiedlungen wird angenommen, wenn der Produktionsbetrieb den Hafen in nennenswertem Umfang (etwa ca. 30%) für Rohstoff- bzw. Distributionslogistik nutzt. Es ist eine Abgrenzung von den Umschlagflächen erforderlich. So werden Umschlagflächen und mit dem Umschlagbereich zusammenhängende Lagerflächen nicht einbezogen. Dies betrifft etwa Containerabstellflächen, Tanklager und Silos. Flächen mit Bezug zum Umschlag werden explizit nicht berücksichtigt, da die Flächen mit dem Umschlagvolumen korrelieren, das als separates Kriterium erfasst wird. Zudem ist mit diesen Lagerbereichen in der Regel nur ein geringer Wertschöpfungs- und Beschäftigungseffekt verbunden.

Der Bedeutung von Häfen als Logistikknoten entsprechend werden auch nicht umschlagbezogene logistische Nutzungen wie beispielsweise umschlagunabhängige Kontraktlogistik und Lagerhaltung sowie Transport und Lagerung im reinen Straßengüterverkehr ohne Verkehrsträgerwechsel berücksichtigt, sofern sie sich im Hafengebiet im engeren Sinne befinden. Als Hafengebiet im engeren Sinne wird in der Regel der planerisch festgelegte Bereich angesehen. Umschlagflächen und zu diesen



gehörende Abstell- und Lagerflächen bleiben unberücksichtigt. Die Bedeutung dieser Flächen wird anhand der Umschlagzahlen erfasst und daher in diesem Indikator nicht erneut erfasst.

Für Häfen, die den Schwellenwert beim Gesamtumschlag nicht erreichen, wird eine Mindestfläche entsprechender Industrie- und Logistiksiedlungen im Hafengebiet von 20 ha als Voraussetzung der Landesbedeutsamkeit empfohlen.

#### **4.7 Kriterium 7: Bedeutung als Bahnknoten**

Trimodale Logistikknoten haben eine besondere Bedeutung und sind in besonderem Maße zu unterstützen. Dies spricht für ein separates Kriterium zur Bedeutung des Umschlags im Eisenbahnverkehr. Selbst bei Erfassung der Aufkommen im Eisenbahnverkehr im Kriterium Gesamtumschlag könnte ein solches Kriterium die Bedeutung dieser Verkehre für die Einstufung als landesbedeutsam verstärken. Dies wird zunächst allerdings nicht als erforderlich angesehen.

Die Bedeutung der Häfen für den Umschlag der Eisenbahn wird in vielen Bereichen deutlich. Vielfach wie etwa im Containerverkehr erwarten die Kunden ein Bahnangebot als Alternative bzw. Ergänzung zur Binnenschifffahrt. Auch der Rückbau zahlreicher Gleisanschlüsse hat zu einer wachsenden Nachfrage nach Zugangspunkten zum Güterverkehr der Eisenbahn geführt. Aus diesen Gründen kann sich aus der Bedeutung eines Hafens als Bahnknoten eine Landesbedeutsamkeit ableiten lassen.

Als Kriterium wird entsprechend dem Kriterium zum wasserseitigen Umschlag der Umschlag im Güterverkehr der Eisenbahn herangezogen. Für die Einstufung eines Hafens als landesbedeutsam sollte der Umschlag im Güterverkehr der Eisenbahn ein Mindestvolumen von 200.000 t erreichen. Da offizielle Umschlagstatistiken der Eisenbahn in den Häfen nicht veröffentlicht werden, sind die Daten bei den Häfen zu erheben. Dabei ist auf einheitliche Erhebungssystematik zu achten.

#### **4.8 Kriterium 8: Besondere Bedeutung für die Schifffahrt**

Die Ansiedlung von Dienstleistungsbetrieben für die Schifffahrt könnte die Einstufung als landesbedeutsamer Hafen rechtfertigen. Dabei ist insbesondere an Standorte von Werftbetrieben zu denken. Für die Einstufung als landesbedeutsamer Hafen auf Grundlage dieses Kriterium sollte der Dienstleistungsbetrieb eine gewisse Mindestgröße überschreiten.

Dieses Kriterium wird nicht weiterverfolgt, da es kaum relevant ist. So ist unter den rheinland-pfälzischen Häfen mit dem Hafen Speyer nur ein Werftstandort.

#### **4.9 Kriterium 9: Besondere standortpolitische Bedeutung**

Alle Landesteile sollten eine möglichst gleichwertige Infrastrukturausstattung und Zugangsmöglichkeiten zur Schifffahrt und hafenbezogener Logistik haben. Zu denken ist hierbei insbesondere an Standorte, die ein Hinterland erschließen, das ohne den betreffenden Hafen von der Wasserstraße abgekoppelt wäre, weil in der Region kein alternativer Hafen zur Verfügung steht.

Im Hinblick auf die Hafenwirtschaft und Schifffahrt in Rheinland-Pfalz resultiert daraus, dass in allen Landesteilen mit Wasserstraßenanschluss landesbedeutsame Häfen vorhanden sein sollten. Die Häfen sind zu schützen und weiterzuentwickeln, um auch in diesen Landesteilen von den positiven Effekten für Wirtschaft und Beschäftigung sowie einer Verkehrsverlagerung zu profitieren.

Dementsprechend sollte in Landesteilen mit Wasserstraßen und Häfen mindestens im Umkreis von 100 km ein landesbedeutsamer Hafen zu finden sein. Dies bedeutet, dass die Entfernung zwischen zwei landesbedeutsamen Häfen nicht mehr als 100 km betragen sollte. Durch die Perspektive auf das Land Rheinland-Pfalz bleiben Häfen in angrenzenden Staaten und Bundesländern unberücksichtigt. Wird dies anhand der nachfrageorientierten Kriterien nicht erreicht, ist in den betroffenen Landesteilen der bedeutendste Hafen als landesbedeutsam anzusehen. Es könnten bestimmte Mindeststandards etwa hinsichtlich des Umschlags bzw. der Kapazität und Ausstattung erwogen werden. Dieses Kriterium der Landesbedeutsamkeit trifft allein auf den Hafen Trier als Solitärstandort an der deutschen Mosel zu. Aus diesem Grund wird auf die Festlegung von Mindeststandards verzichtet. Zumal der Hafen Trier bereits über den Gesamtumschlag, der noch im Jahr 2014 mit 1,2 Mio. t über dem Schwellenwert von 1 Mio. t lag, als landesbedeutsamer Hafen eingestuft wird.

#### **4.10 Kriterium 10: Kapazitätsvorhaltung in Standorträumen**

Über die Festlegung eines Hafens als landesbedeutsam zur Abdeckung möglichst weiter Landesteile könnte eine Festlegung auch zur Sicherung ausreichender wasserseitiger Umschlagskapazität in einer Region bzw. Standortraum geboten sein. Für die politische gewünschte und landesplanerisch angestrebte Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die Wasserstraße sind die Häfen als Umschlagstellen erforderlich. Dementsprechend sollte erwogen werden, den Beitrag eines Hafens zur Schaffung ausreichender wasserseitiger Umschlagkapazitäten in einer Region als landesbedeutsam anzusehen. Dabei sollten die Kapazitäten ausreichend dimensioniert sein, um auf Nachfragepeaks vorbereitet zu sein. Darüber hinaus sollten über die prognostizierten Umschlagerwartungen hinaus Kapazitäten zur Realisierung weiteren Verlagerungspotenzials berücksichtigt werden. Aus diesen Gründen wird ein Aufschlag von 20% als Kapazitätsreserve als sinnvoll erachtet.

Für die Bewertung sind die Flächenreserven und darauf aufbauend die Kapazitätsreserven für wasserseitigen Umschlag in den Standorträumen zu ermitteln.

Die Kapazitätsreserven in diesen Standorträumen sollten ausreichend für die prognostizierten Umschlagerwartungen unter Berücksichtigung des Aufschlags zur Realisierbarkeit weiterer Verlagerungspotenziale sein. Ist diese nicht gegeben, sollten die Häfen in den Standorträumen mit Entwicklungsflächen von mindestens 2 ha unabhängig von ihrem aktuellen Umschlagvolumen und Bedeutung in bestimmten Marktsegmenten als landesbedeutsam eingestuft werden.

Die Flächenanalyse verdeutlicht in welchen Standorträumen die Kapazitäten im wasserseitigen Umschlag begrenzt sind und damit Entwicklungsflächen in Uferlage von großer Bedeutung sind. Dementsprechend werden Häfen in diesen Standorträumen mit Entwicklungsflächen in Uferlage von mindestens 2 ha als landesbedeutsam eingestuft.

#### **4.11 Zusammenfassung**

Die Analyse der Kriterien hat verdeutlicht, dass der (aktuelle) Gesamtumschlag ein zentrales Kriterium der Landesbedeutsamkeit sein sollte. Das Umschlagaufkommen korreliert mit der wirtschaftlichen Bedeutung der Häfen. Häfen mit einem hohen Umschlagaufkommen bedienen ein größeres Einzugsgebiet, haben einen größeren Beitrag zu Wertschöpfung und Beschäftigung und tragen in größerem Maß zur gewünschten Verkehrsverlagerung bei. Es wird die Heranziehung des wasserseitigen Umschlags und ein separates Kriterium für den Umschlag im Güterverkehr der Eisenbahn empfohlen. Als Schwellenwert für den wasserseitigen Umschlag wird 1 Mio. t p.a. angesetzt. Bei einem Umschlag von



mindestens 100.000 t p.a. kann sich die Landesbedeutsamkeit aus einem der anderen Kriterien ergeben.

Eine Schwäche des Gesamtumschlags ist die fehlende Differenzierung zwischen Sektoren bzw. Güterarten. So bleibt die unterschiedliche wirtschaftliche Bedeutung unberücksichtigt. Daher werden ergänzend zum Gesamtumschlag eine große Bedeutung in dynamischen Marktsegmenten der Binnenschifffahrt und in Schlüsselindustrien des Landes als Kriterien erfasst. Im Containerverkehr wird ein Schwellenwert von 25.000 TEU wasserseitigen Umschlag angesetzt. In anderen Segmenten erfolgt eine Einzelfallbetrachtung angelehnt an das Aufkommen in den relevanten Güterbereichen. Entsprechendes gilt für die Betrachtung der Schlüsselindustrien des Landes. Es wird ein nennenswerter Umschlag des Industriestandorts im Hafen vorausgesetzt.

Weitere Merkmale, die eine Einstufung als landesbedeutsam rechtfertigen, sind eine besondere Bedeutung als Industrie- und Logistikstandort und als Bahnknoten. Dabei wird auf flächen- bzw. umschlagbezogene Kriterien zurückgegriffen. Schließlich ist eine Einstufung als landesbedeutsam aufgrund einer besonderen standortpolitischen Bedeutung zur Erschließung von Landesteilen mit einem Hafen bzw. Verkehren der Binnenschifffahrt sowie vorhandener Flächenpotenziale in Standorträumen mit (perspektivisch erwarteten) Kapazitätsengpässen möglich.



**Tabelle 14: Erwogene Kriterien der Landesbedeutsamkeit**

<b>Nr.</b>	<b>Beschreibung</b>	<b>Maßstab der Landesbedeutsamkeit</b>
1	(Aktueller) Gesamtumschlag	wasserseitiger Umschlag $\geq 1$ Mio. t. p.a.
2	(Aktueller) Umschlag in dynamischen Teilbereichen	wasserseitiger Umschlag $\geq 25.000$ TEU p.a. In anderen Segmenten: $\geq 20\%$ des landesweiten wasserseitigen Umschlags bzw. Einzelfallbetrachtung
3	(Aktueller) Umschlag in Schlüsselindustrien des Landes	Unternehmen dieser Industrien mit $\geq 30\%$ des Umschlags über den Hafen/Hafengruppe
4	Überregionales Einzugsgebiet	Wird nicht weiter verfolgt
5	Umschlagwachstum	Wird nicht weiter verfolgt
6	Besondere Bedeutung als Industrie- und Logistikstandort	$\geq 20$ ha Industrieansiedlungen mit Hafenbezug und Logistikflächen (exkl. Umschlagflächen)
7	Bedeutung als Bahnknoten	Umschlag im Güterverkehr der Eisenbahn $\geq 200.000$ t
8	Besondere Bedeutung für die Schifffahrt	Wird nicht weiter verfolgt
9	Besondere standortpolitische Bedeutung	Einziger Hafen im Umkreis von 100km
10	Kapazitätsvorhaltung in Standorträumen	$\geq 2$ ha Entwicklungsfläche mit Uferlage in Standorträumen mit Kapazitätsengpässen

Quelle: Eigene Darstellung.



## 5 BESTANDSAUFNAHME IN DEN HÄFEN

### 5.1 Vorgehensweise

Die Bestandsaufnahme in den Häfen orientiert sich an dem dargestellten Kriterienkatalog zur Bewertung der Landesbedeutsamkeit eines Hafens. Sie zielt auf eine Darstellung der aktuellen Situation und der Entwicklungsperspektiven ab. Hinsichtlich der Zielsetzung, landesbedeutsame Häfen auszuwählen sowie bestehende Flächen und Entwicklungsflächen dieser Häfen zu sichern, liegt ein Schwerpunkt auf der Hafenstruktur und der Bedeutung der Häfen für Wirtschaft, Transport und Logistik.

Vor diesem Hintergrund umfasst die Bestandsaufnahme der Häfen im Wesentlichen die folgenden Punkte:

- Erreichbarkeit

Die Erreichbarkeit des Hafens ist ein Faktor für die Wettbewerbsfähigkeit des Standorts. Dabei sind die wasserseitige Anbindung, Gleisanschluss und Hafenzufahrt von Bedeutung. Nur bei einer angemessenen Erreichbarkeit kann der Hafen seiner Funktion als landesbedeutsamer Umschlagplatz gerecht werden. Die örtlichen Bedingungen werden beschrieben und etwaige Probleme identifiziert.

- Hafenstruktur und Bedeutung

Die Flächennutzung im Hafen und die Umschlagaktivitäten sind wichtige Aspekte hinsichtlich der Bedeutung der Häfen. Dabei ist die hafenauffine Nutzung ein wesentlicher Aspekt. Die Ansiedlungen zeigen inwiefern neben Umschlagbetreibern, hafenauffine Industrie- und Logistikansiedlungen zu den Häfen gehören. Die Umschlag- und Logistikflächen und ihre Ausstattung verdeutlichen die Bedingungen für den wasserseitigen Umschlag. Wichtige Hafensiedlungen und führende Hafenkunden werden beschrieben. Die Strukturen der Transportketten für die einzelnen Ladungskategorien sind Gegenstand der Bestandsaufnahme. Dabei werden das Einzugsgebiet und die wirtschaftliche Bedeutung der Häfen deutlich. In diesem Zusammenhang sind auch die Beziehungen mit anderen Häfen, insbesondere im Wettbewerb, von Bedeutung.

- Flächenreserven und Umstrukturierungspotenziale

Fehlende Flächenreserven zur Hafentwicklung sind an Hafenstandorten oft ein Hemmnis. Daher kommt der Identifikation und Beschreibung vorhandener Flächenreserven an den Hafenstandorten eine große Bedeutung zu. Daneben werden Umstrukturierungspotenziale aufgezeigt. Diese können einen Beitrag zur Hafentwicklung leisten und fehlende Flächenreserven kompensieren. Auf dieser Grundlage werden im weiteren Verlauf Flächen identifiziert, deren Sicherung empfohlen wird.

- Nutzungskonflikte

Häfen sind zunehmend Nutzungskonflikten ausgesetzt. Planungen der Stadtentwicklung im Hafenbereich wie das Heranrücken der Wohnbebauung an die Häfen oder die unmittelbare Umnutzung von Hafenflächen für die Wohnnutzung lösen Konflikte aus. Daraus können sich betriebliche Einschränkungen für die Häfen ergeben. Neben konkretem städtischem Planungsinteresse können sich die Konflikte in Anwohnerbeschwerden gegen Emissionen, insbesondere von Lärm, äußern. Die Nutzungskonflikte an den einzelnen Standorten werden thematisiert. Sie verdeutlichen die Notwendigkeit zur Sicherung der Hafenflächen über die Landesplanung.

- Entwicklungsperspektiven

Perspektiven hinsichtlich der Geschäftsentwicklung und der Flächennutzung bzw. –entwicklung verdeutlichen die Zukunftsaussichten für die Häfen. Diese werden zusammenfassend dargestellt.

- Umschlagvolumen 2016 und Prognose 2030

Das Umschlagaufkommen verdeutlicht die Bedeutung der Häfen und ist ein zentraler Indikator der Landesbedeutsamkeit von Häfen. Das Umschlagaufkommen wird differenziert für den Güterverkehr der Binnenschifffahrt und der Eisenbahn zusammengestellt. Dabei wird zwischen konventioneller Ladung und Containern unterschieden. Der konventionelle Umschlag wird differenziert nach Gütergruppen dargestellt, die eine Zuordnung des Umschlags zu bestimmten Sektoren ermöglichen. Das Umschlagaufkommen in Tonnen bzw. TEU wird einheitlich für das Berichtsjahr 2016 ausgewiesen.

Die Umschlagprognose 2030 basiert auf der Annahme, dass der Umschlag mit dem jahresdurchschnittlichen Wachstum der Verkehrsverflechtungsprognose 2030 des Bundes für den Zeitraum 2010-2030 wächst. Dabei wird die Wachstumsrate rechnerisch auf den Basiswert aus dem Jahr 2016 bezogen und auf eine Berücksichtigung von Sondereffekten verzichtet. Die Wachstumsraten liegen differenziert nach Verkehrsträger, Ladungskategorie und Gütergruppe vor. Im Ergebnis ergeben sich differenzierte Prognosewerte bis 2030 für die Häfen. Sondereffekte wie etwa die zwischenzeitliche Einrichtung neuer Verbindungen und der dauerhafte Wegfall bestimmter Umschlaggeschäfte infolge von Werksschließungen werden ggf. separat betrachtet und fließen in die Prognosen für 2030 ein. Dabei werden aber nur bereits eingetretene Veränderungen hinsichtlich der Verkehre berücksichtigt und im Planungsstadium befindliche Entwicklungen bleiben außen vor.

- Stärken-Schwächen-Analyse

Die Situation in den Häfen wird mit Hilfe einer Stärken-Schwächen-Analyse bewertet. Dabei beziehen sich die Stärken und Schwächen vor allem auf die Position im Vergleich mit anderen Häfen. Daneben können hervorstechende Merkmale der Häfen als Stärken und Schwächen angesehen werden. Die Stärken beziehen sich auf Erfolgsfaktoren der Häfen und umfassen auch Chancen wie etwa Entwicklungspotenziale. Dementsprechend umfassen die Schwächen Probleme der Häfen und absehbare Risiken für die Häfen.



## 5.2 Beschreibung der ausgewählten Häfen

Die folgenden Hafenprofile sind Ergebnis der Bestandsaufnahme in den Häfen.

### 5.2.1 Hafen Andernach

#### Lage und Betreiber

Der Hafen Andernach ist linksrheinisch zwischen Rheinkilometer 611,7 und 612,6 gelegen. Hafentreiber sind die Stadtwerke Andernach GmbH. Die Stadtwerke sind Betreiber des Container-Terminals und führen mit Ausnahme des Mineralölumschlags die Umschlagaktivitäten durch.

#### Erreichbarkeit

Wasserseitig bestehen bei dem am Rhein liegenden Andernacher Hafen keine relevanten Restriktionen. Alle auf dem Rhein rheinaufwärts bis Andernach verkehrenden Schiffe können den Hafen anlaufen. Die Abladebedingungen entsprechen den Befahrbarkeitsbedingungen auf dem Rhein und sind vom Wasserstand abhängig.

Der Andernacher Hafen ist an das DB-Netz angeschlossen und verfügt über Gleise zur Erschließung des Südkais und des Stromhafens. Der Gleisanschluss für den Umschlag von sowohl Containern als auch Massen- und Stückgut wird regelmäßig von verschiedenen Fremdunternehmen bedient, so etwa im kombinierten Verkehr durch DB Cargo und im konventionellen Verkehr durch NE-Bahnen. Im Containerverkehr besteht eine Ganzzugverbindung mit Antwerpen mit 2 wöchentlichen Abfahrten. Der Zug transportiert neben Containern auch konventionelle Ladung wie Stahl bzw. Vorprodukte.

Der nächste Anschluss an das Bundesautobahnnetz ist die ca. zehn Kilometer entfernte BAB 61. Die Anbindung besteht über die B 256. Auf der Zufahrt werden neben Industrie- und Gewerbe auch Mischgebiete durchquert.

#### Hafenstruktur und Bedeutung

Der Hafen Andernach erstreckt sich auf eine Gesamtfläche von ca. 380.000 qm. Davon entfallen 66.000 qm auf Wasserflächen. Verkehrsflächen im Hafen umfassen 53.000 qm. Zu dem Hafen gehören das Hafenbecken und der Stromhafen.

Die Hafengebiete sind im Bebauungsplan der Stadt Andernach als Bereich „Industriegebiet Hafen“ sowie in der Neufassung (2. Änderung) als „Industriegebiet V“ festgelegt. Das planerisch festgelegte Hafengebiet umfasst die Flächen am Hafenbecken und an den Uferstreifen des Stromhafens. Angrenzend an den Hafen sind Flächen für industrielle und gewerbliche Nutzung ausgewiesen. Der Hafen hat eine Betriebsgenehmigung für 24-Stunden-Betrieb 7 Tage die Woche.

Der Containerumschlag erfolgt im Terminal am Südkai auf einer Fläche von 36.000 qm. Hinzu kommt das Leercontainerdepot mit einer Fläche von 6.000 qm. Die Kapazität der Anlage mit einem Containerportalkran und drei Reachstackern beträgt nach Angaben des Betreibers 90.000 TEU p.a.

Die Errichtung einer neuen Containerbrücke auf der vorhandenen Kranbahn, gefördert durch Fördermittel der KV-Richtlinie, steht bevor. Die neue Brücke soll die Kapazität und Betriebssicherheit erhöhen. Damit ist das Terminal auf das erwartete Wachstum im Containerverkehr zumindest mittelfristig gut vorbereitet.



Der Containerumschlag bezieht sich auf Seehafen-Hinterlandverkehre. Neben der Bedienung der Region nutzt der Operateur Haeger & Schmidt das Terminal als Hub für Oberrhein-Verkehre. Das Andernacher Terminal bedient neben dem örtlichen Weißblech-Hersteller thyssenkrupp Rasselstein GmbH ein regionales Einzugsgebiet. Die Containerumschlagsaktivitäten werden in enger Kooperation mit dem Operateur Haeger & Schmidt durchgeführt.

Wichtigster Kunde des Hafens im Containerumschlag ist das angrenzend an den Hafen gelegene Weißblech-Werk der thyssenkrupp Rasselstein GmbH. Die thyssenkrupp Rasselstein GmbH nutzt den Hafen zudem für die Auslieferung von Coils per Schiff und Bahn. Damit ist der Hafen ein Standortfaktor für das Werk mit 2.400 Beschäftigten.

Für den Massengutumschlag werden 70.000 qm genutzt. Weitere 1.000 qm der Flächen entfallen auf den konventionellen Stückgutumschlag. Hinzu kommen an den Hafen angrenzende Flächen des Bahnumschlags von der thyssenkrupp Rasselstein GmbH.

Am Südkai werden im vorderen dem Rhein zugewandten Bereich trockene Massengüter und konventionelle Stückgüter umgeschlagen. Gegenüber befindet sich das Tanklager der Eric Doetsch Mineralöl Handels KG zur regionalen Mineralölversorgung und mit der AG für Steinindustrie und der Minera Mineralien- und Erzaufbereitungsgesellschaft mbH Umschlagkunden im mineralischen Rohstoff- sowie Stein- und Baustoffbereich. Ein wichtiger Kunde im Umschlag trockener Massengüter ist die Rheinische Provinzial-Basalt- u. Lavawerke GmbH & Co. oHG (R.P.B.L.). Hier werden insbesondere in der Osteifel abgebaute Bodenschätze über den Hafen Andernach per Binnenschiff ausgeliefert.

Im Stromhafen werden mit Getreide und Baustoffen vor allem trockene Massengüter umgeschlagen. Der Umschlag landwirtschaftlicher Güter steht im Zusammenhang mit dem im Hafen befindlichen Lager der Raiffeisen Waren-Zentrale Rhein-Main eG (RWZ). Der Umschlag von Baustoffen erfolgt für unterschiedliche Kunden, zum Beispiel die R.P.B.L., H & B Schiffahrt-Baustoffe GmbH und weitere lokale beziehungsweise regionale Geschäftspartner.

Im Massengutbereich entfällt der weit überwiegende Teil der Güterverkehre der Binnenschifffahrt auf kontinentale Quellen und Ziele. Gerade im Baustoffbereich werden in nennenswertem Umfang Binnenhäfen im Benelux-Raum bedient.

Das Hinterland im Massengutbereich ist ebenfalls regional geprägt. Der Anteil des Hafen- und Ortsgebietes fällt geringer aus. Dies steht unter anderem im Zusammenhang mit dem großen Teil von Verkehren mit in der Region abgebauten Steinen und Baustoffen sowie geerntetem Getreide.

Die Stadtwerke Andernach GmbH hat im Jahr 2017 Flächen in einer Größe von ca. 56.000 qm zugekauft. So haben die Stadtwerke eine mit Hallen bebaute ehemalige Industriefläche angrenzend an den Stromhafen erworben, die zumindest vorübergehend als Lagerfläche vermarktet wird. Die Stadtwerke bieten Hallenlagerkapazitäten am Nordkai. Die im Hafengebiet angrenzend an das Terminal ansässige Schreiber Logistik ist ein Dienstleister im Containerverkehr.

Insgesamt stehen nun ca. 227.000 qm für den Umschlag (Container, Schüttgut, Stückgut) und Lagerung sowie Logistik zur Verfügung.

17.000 qm der Hafensfläche werden nicht für Umschlag und Logistik genutzt. Dabei handelt es sich um verschiedene Nutzungen wie Wohnen, Büros, betriebliche Einrichtungen wie Lokschuppen sowie Uferböschungen und Grünflächen.

Das Einzugsgebiet des Hafens überlappt teilweise mit dem des Hafens Koblenz. Dabei besteht insbesondere im Containerverkehr fallweise Wettbewerb. Mit der thyssenkrupp Rasselstein GmbH verfügt



der Hafen Andernach über eine Grundaustausung. Im konventionellen Umschlag ist die Überlappung geringer, zumal ein Großteil des Umschlags im Zusammenhang mit Ansiedlungen im Hafengebiet oder angrenzenden Bereichen steht. Steinverkehre werden aufgrund der Kostensensibilität etwa über den am nächsten zur Abbauquelle gelegenen Hafen und damit verbunden den geringsten Hinterlandkosten gelenkt. In diesem Bereich ist auch der kleine Hafen Weißenthurm eine Alternative. Hinsichtlich der Einbindung des Hafens in konventionelle Transportketten mit größeren Hinterlanddistanzen ist eine Überlappung der Einzugsgebiete auch mit dem Hafen Bendorf auf der rechten Rheinseite zu erkennen.

Es bestehen Überlegungen zur Kooperation mit den benachbarten Hafenstandorten Bonn, Bendorf und Koblenz.

### **Flächenreserven und Umstrukturierungspotenziale**

Im Hafengebiet stehen nur begrenzte Freiflächen im Umfang von 13.000 qm zur Verfügung.

Zur Erweiterung des Container-Terminals ist eine Umstrukturierung der Ansiedlungen am Südkai vorgesehen. Damit wird vor allem eine Verbesserung der terminalbezogenen Logistikprozesse angestrebt. Flächenmäßig bleibt der Zuwachs an Containerumschlagsflächen gering.

Angrenzend an den Hafen ist rheinaufwärts neben der Fläche zum Bahnumschlag von Stahl der thysenkrupp Rasselstein GmbH eine Freifläche von ca. 4 ha vorhanden. Diese Fläche ist aber durch andere Anwendungen (Brunnen und Leitungen) belegt, so dass ein hoher Entwicklungsaufwand besteht. Die Entwicklungspotenziale werden zudem durch das angrenzend an die Fläche gelegene Wasserschutzgebiet eingeschränkt.

Eine Entwicklungsfläche stellt zudem das angrenzend an den Hafen gelegene Gelände Augsburgweg 11 mit 44.000 qm Fläche dar, das die Stadtwerke erworben haben. Über die Hafensflächen besteht direkter Zugang zu wasserseitigen Umschlagflächen im Stromhafen.

### **Nutzungskonflikte**

Die üblicherweise mit dem Betrieb eines Hafens verbundenen Emissionen werden von der rechtsrheinisch wohnhaften Bevölkerung vereinzelt sehr kritisch gesehen. Der Hafen agiert jedoch im Rahmen der Betriebsgenehmigung und steht im Dialog mit der Kommunalpolitik und den Beschwerdeführern.

In Andernach selbst wird der Hafenbetrieb akzeptiert und es gibt keine Beschwerden bezüglich der Emissionen. Es besteht ein politischer Konsens hinsichtlich der wirtschaftlichen Bedeutung als Standortfaktor für die örtliche Industrie. Ein Wohnmobil-Park stellt zudem einen Puffer in westlicher Richtung zu den Freizeitnutzungen dar.

Überlegungen der Stadtentwicklung in Richtung des Hafengebietes und heranrückender Bebauung sind zunehmend ein Thema in Andernach. Das große Gewicht der Hafeninteressen im Zusammenhang mit der wirtschaftlichen Bedeutung in der kommunalen Planung wirkt hemmend auf diese Entwicklung. Damit bleibt der Hafen geschützt und es bestehen in der Stadt Andernach selbst noch keine Nutzungskonflikte.

## Entwicklungsperspektiven

Vor dem Hintergrund der Wachstumsprognosen wird das Container-Terminal langfristig die Kapazitätsgrenze erreichen. Es bestehen bereits Planungen zur Errichtung eines zweiten Schiffs Liegeplatzes im KV-Terminal. Die Leistungsfähigkeit des Terminals soll durch die geplante Anschaffung einer zweiten Containerbrücke erhöht werden. Für den Kran und die Ersatzbeschaffung von Reachstackern sollen Fördermittel gemäß KV-Richtlinie genutzt werden.

Darüber hinaus ist aufgrund fehlender Erweiterungsflächen eine Umstrukturierung zur Erweiterung des Container-Terminals geplant. Dies erhöht die Kapazität des Container-Terminals.

Die Umschlagentwicklung wird unter anderem auch stark von der Geschäftsentwicklung bei der thysenkrupp Rasselstein GmbH abhängen. Dies betrifft den Umschlag von Containern und konventionellen Stückgütern. Im Containersegment setzt der Hafen Andernach gemeinschaftlich mit den Partnern auf eine Erweiterung des Service-Portfolios und ein neues Vermarktungskonzept. Damit soll das Geschäft im Containerumschlag ausgebaut werden. Dabei liegt ein Fokus auf der Erweiterung des Kundenstamms.

Eine stabile Geschäftsentwicklung wird im Massengutgeschäft erwartet. Dies hängt unter anderem mit der Nähe zu den Abbau- bzw. Erntegebieten und den Ansiedlungen im Hafen zusammen.

Der Hafen hat das nahe dem Hafen gelegene Gelände Augsburgweg 11 mit einer Fläche von 44.000 qm erworben. Diese aktuell überwiegend als Hallenlager genutzte Fläche bietet Potenzial zur Ausweitung hafennaher Dienstleistungen und Ansiedlungen. Die Vermarktung der weit überwiegend mit Hallen belegten ehemaligen Industriefläche läuft. Langfristig wird Potenzial für größere hafenauffine Ansiedlungen gesehen. Damit wird ein positiver Effekt auf das Umschlaggeschäft angestrebt.

## Umschlagaufkommen 2016 und Prognose 2030

**Tabelle 15: Umschlag im konventionellen Verkehr der Binnenschifffahrt 2016 und Prognose 2030 im Hafen Andernach (in Tonnen)**

Gütergruppe	2016	2030
Getreide	100.000	125.000
Erze	8.000	9.000
Steine und Erden	1.212.000	1.358.000
Sonstiges	132.000	193.000
<b>Trockenes Massengut insgesamt</b>	<b>1.460.000</b>	<b>1.685.000</b>
Kraftstoffe und Heizöl	537.000	473.000
<b>Flüssiges Massengut insgesamt</b>	<b>537.000</b>	<b>473.000</b>
Eisen/Stahl	275.000	340.000
<b>Konventionelles Massengut insgesamt</b>	<b>275.000</b>	<b>340.000</b>
<b>Gesamt</b>	<b>2.272.000</b>	<b>2.498.000</b>

Quelle: Angaben des Hafensbetreibers zum Umschlagaufkommen und eigene Berechnungen auf Grundlage der Verkehrsverflechtungsprognose 2030 des Bundes.

**Tabelle 16: Umschlag im Containerverkehr der Binnenschifffahrt 2016 und Prognose 2030 im Hafen Andernach (in TEU)**

	2016	2030
<b>Container</b>	58.000	110.000

Quelle: Angaben des Hafensbetreibers zum Umschlagaufkommen und eigene Berechnungen auf Grundlage der Verkehrsverflechtungsprognose 2030 des Bundes.

**Tabelle 17: Gesamtumschlag der Binnenschifffahrt 2016 und Prognose 2030 im Hafen Andernach (in Tonnen)**

Gütergruppe	2016	2030
<b>Gesamt</b>	2.889.000	3.669.000

Quelle: Angaben des Hafensbetreibers zum Umschlagaufkommen und eigene Berechnungen auf Grundlage der Verkehrsverflechtungsprognose 2030 des Bundes.

**Tabelle 18: Umschlag im konventionellen Verkehr der Eisenbahn 2016 und Prognose 2030 im Hafen Andernach (in Tonnen)**

Gütergruppe	2016	2030
<b>Zementklinker, Gleisschotter</b>	24.000	34.000
<b>Trockenes Massengut insgesamt</b>	24.000	34.000
<b>Gesamt</b>	<b>24.000</b>	<b>34.000</b>

Quelle: Angaben des Hafensbetreibers zum Umschlagaufkommen und eigene Berechnungen auf Grundlage der Verkehrsverflechtungsprognose 2030 des Bundes.

**Tabelle 19: Umschlag im Containerverkehr der Eisenbahn 2016 und Prognose 2030 im Hafen Andernach (in TEU)**

	2016	2030
<b>Container</b>	0	15.000

Quelle: Angaben des Hafensbetreibers zum Umschlagaufkommen und eigene Berechnungen auf Grundlage der Verkehrsverflechtungsprognose 2030 des Bundes.

Die Ganzzugverbindungen im Containerverkehr zwischen Andernach und den Seehäfen wurden im Jahr 2016 vorübergehend eingestellt. Da im Jahr 2017 eine neue Zugverbindung mit 2 Abfahrten je Woche aufgenommen wurde, wurde die Prognose 2030 angepasst. Der Zug transportiert neben Containern konventionelles Stückgut (insb. Stahl). Bei Fortentwicklung dieser Zugverbindung bis ins Jahr 2030 ist mit einem Umschlag im Containerverkehr der Eisenbahn von bis zu 15.000 TEU zu rechnen.

**Tabelle 20: Gesamtumschlag der Eisenbahn 2016 und Prognose 2030 im Hafen Andernach (in Tonnen)**

	2016	2030
<b>Gesamt</b>	24.000	214.000

Quelle: Angaben des Hafensbetreibers zum Umschlagaufkommen und eigene Berechnungen auf Grundlage der Verkehrsverflechtungsprognose 2030 des Bundes.

Für die Abschätzung des Gesamtumschlags in Tonnen der Eisenbahn im Hafen Andernach wird im Containerverkehr ein durchschnittliches Ladungsgewicht von 12 t/TEU angesetzt. Dieser Wert entspricht dem mittleren Ladungsgewicht der Containerverkehre per Eisenbahn im Hafen Andernach im Zeitraum 2014-2016.

### Stärken-Schwächen-Analyse

#### Stärken

Mit der Erweiterung der Terminalflächen durch die Umstrukturierung und der Errichtung der zweiten Containerbrücke verfügt das Container-Terminal über eine hohe Kapazität und Leistungsfähigkeit.

Der Hafen hat eine enge Beziehung mit dem örtlichen Werk des Weißblech-Herstellers thyssenkrupp Rasselstein GmbH. Damit trägt der Hafen zur Sicherung der Wertschöpfung und Beschäftigung am Standort bei. Die Verkehre der thyssenkrupp Rasselstein GmbH bringen dem Hafen im Container- und konventionellen Stahlumschlag eine hohe Grundauslastung.

Die Stadt steht hinter dem Hafen, es bestehen aktuell nur wenige konkurrierende Nutzungsansprüche an die Hafensflächen.

Im Containerumschlag besteht eine enge Zusammenarbeit mit den örtlichen Operateuren.

Der Hafen ist ein wichtiger Umschlagpunkt für die regionale Steinförderung und Landwirtschaft.

Angrenzend an den Hafen steht eine Entwicklungsfläche zur Verfügung.

Der Hafen zielt auf eine Erweiterung des Leistungsportfolios insbesondere im Bereich umschlagbezogenen Logistik und Services.

#### Schwächen

Der Hafen wird bisher von wenigen Schlüsselkunden geprägt. Eine Erweiterung der Kundenbasis wird angestrebt. Gemeinsam mit den örtlichen Operateuren wird ein neues Vermarktungskonzept zur Kundengewinnung verfolgt.

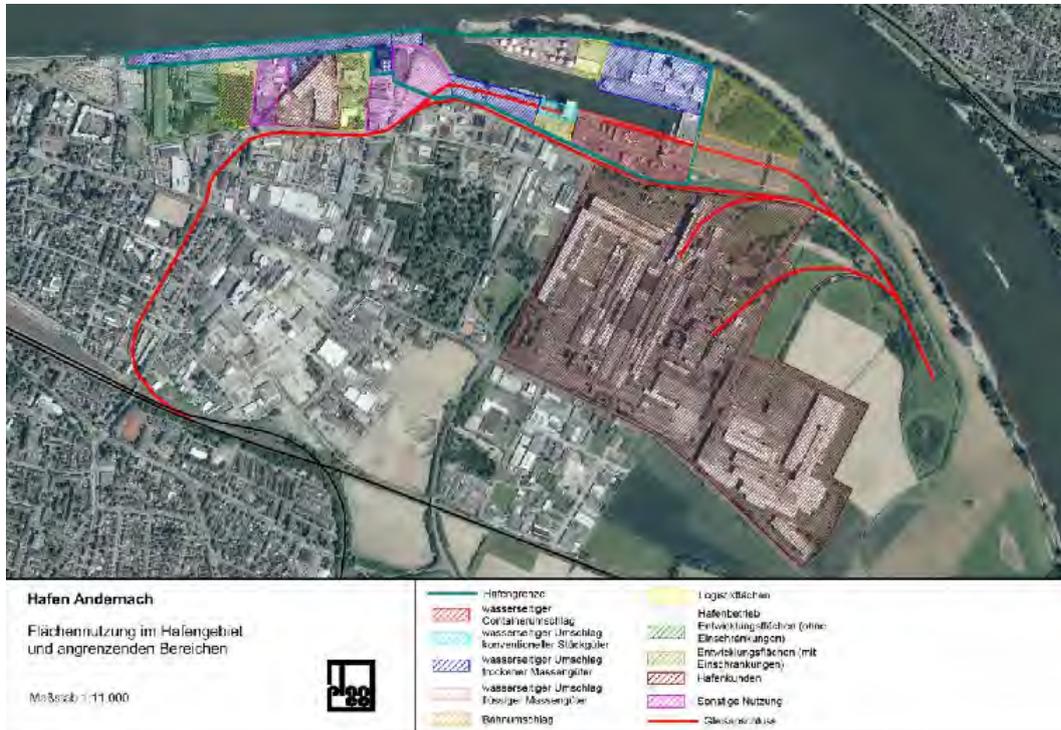
Kurzfristig stehen keine nennenswerten Flächenpotenziale zur Verfügung. Angrenzend an den Hafen gelegene Flächen erfordern einen hohen Entwicklungsaufwand.

Es besteht eine ausgeprägte Sensibilität in der Nachbarschaft für die Lärmemissionen des Rheinhafens. Von der gegenüberliegenden Rheinseite richten sich Anwohnerbeschwerden gegen die Emissionen des Hafens. Der Hafen hat nachgewiesen, dass die sich die Emissionen innerhalb des zugelassenen Rahmens bewegen. Dennoch halten die Anwohner ihre Beschwerden aufrecht.



Die Zugverbindung im kombinierten Verkehr mit Antwerpen wurde vorübergehend eingestellt. Mit einem gemischten Zug zum Transport von Containern und konventionellen Verkehr wird ein neuer Versuch zur Etablierung einer Seehafenverbindung unternommen.

Abbildung 11: Flächennutzung im Hafen Andernach



Quelle: GeoBasis-DE / LVermGeoRP (2018), dl-de/by-2-0, <http://www.lvermgeo.rlp.de> (Markierungen durch Planco)

## 5.2.2 Hafen Bendorf

### Lage und Betreiber

Der Rheinhafen Bendorf liegt am rechten Rheinufer bei Rheinkilometer 599. Betreiber des Stromhafens ist die Rheinhafen Bendorf GmbH. Hauptgesellschafter sind die Stadtwerke Bendorf mit einem Anteil von 90,03%. Der zweite Gesellschafter ist die Kann GmbH & Co KG mit 9,97 %. Die Hafengesellschaft ist Landlord und führt keine Umschlagaktivitäten durch. Die Firma Kann ist Mehrheitsgesellschafter des örtlichen Umschlagbetreibers Bendorfer Umschlag- und Speditions GmbH (B.U.S.). Angrenzend an den öffentlichen Hafen liegt der Werkshafen der Firma Kann.

### Erreichbarkeit

Der Hafen ist mit allen auf dem Rhein zugelassenen Schiffstypen erreichbar. Dies erlaubt eine leistungsfähige Wasserstraßenverbindung. Auf dem Bendorf passierenden Rheinabschnitt steht eine Fahrrinntiefe von 2,50 m unter Glw zur Verfügung. Im Hafengebiet wird eine Wassertiefe von 2,90 m unter Glw vorgehalten, so dass die Abladebedingungen jenen am Rhein angepasst sind.

Der Hafen verfügt über einen Gleisanschluss. Es besteht über die Hafenbahn eine Anbindung an die Rechte Rheinstrecke im DB-Netz. Eine kürzlich vom Rheinhafen erworbene Fläche ohne direkten Wasserzugang verfügt ebenfalls über eine Gleisanbindung. Eine Erweiterung der Gleisanlagen im Hafen ist geplant. Der Hafen wird durch Deutsche Bahn und Eifelbahn bedient. Eine Abfertigung von Ganzzügen ist nicht möglich. Die geringe zeitliche Flexibilität der Bedienfahrten führt vereinzelt zu Problemen durch die Überlastung des Gleisanschlusses. Daher wird eine Optimierung der Gleisanlagen im Hafen erwogen.

Über die unweit des Hafens gelegene Anschlussstelle der B 42 besteht in 1,5 km Entfernung eine Anbindung an das Autobahnnetz. Durch die direkte Anbindung werden auf der Zufahrt keine bebauten Gebiete durchquert.

### Hafenstruktur und Bedeutung

Der Hafen erstreckt sich auf eine Fläche von 19 ha von denen 14 ha Landflächen sind. Der überwiegende Teil der Hafensflächen ist im Flächennutzungsplan als Sondergebiet Hafen festgesetzt. Im Zeitraum zwischen 2010 und 2012 wurde der Hafen modernisiert. Mit Hilfe von Fördermitteln wurde auf einer Länge von 426 m eine Stahlspundwand errichtet. Zudem installierte der Umschlagbetreiber B.U.S. einen neuen Kran mit bis zu 84 t Kran zum flexiblen Einsatz entlang der gesamten Spundwand. Der Neubau der Spundwand zum Ersatz des teilgeböschten Umschlagufers und der Umschlaganlagen sorgten für eine Verbesserung der Umschlagbedingungen. Zudem wurde die Hafensohle entsprechend der Fahrrinnenanpassung des Mittelrheins vertieft und eine hochwassersichere Freilagerfläche errichtet.

Umschlagbetreiber sind die Bendorfer Umschlag- und Speditions GmbH für Trockengüter und die Oiltanking für Mineralöl. Hauptumschlaggüter sind Ton, Basalt, Stahl und Mineralöl.

Mit 50.000 qm nutzt die B.U.S. den Großteil der Hafensflächen für den Umschlag von Stück- und Schüttgütern. Der Umschlag wird von 3 Kränen mit bis zu 84 t Hubkraft übernommen. Zudem erfolgt die Be- und Entladung der Schiffe per Bandanlage.



Trockene Massen- und Stückgüter werden in Bendorf für das überörtliche regionale und überregionale Hinterland umgeschlagen. So wird Ton aus den Gruben im Westerwald angeliefert und für den Weitertransport per Schiff konsolidiert. Der Hafen übernimmt eine Distributionsfunktion etwa für Komponenten von Windenergieanlagen, die per Schiff angeliefert werden, sowie Stahl. Mit einem Anteil von 80% wird überwiegend ein Hinterland in einen Umkreis von 75 km bedient. Im Massengutbereich entfallen die Verkehre wasserseitig jeweils zur Hälfte auf Quellen und Ziele im deutschen und ausländischen Binnenland. Die Stückgüter werden wasserseitig aus ausländischen Binnen- und Seehäfen angeliefert und sind für ein überregionales Einzugsgebiet bestimmt.

Ein Teil des Trockengutumschlags steht im direkten Zusammenhang mit dem im Hafen angesiedeltem Baustoffwerk der Firma Kann und ergänzt den Umschlag im angrenzend an den Hafen gelegenen Werkshafen. Aufgrund der güterbezogenen Aufteilung des Umschlags besteht keine Konkurrenz zwischen öffentlichem Hafen und Werkshafen. Die Bedeutung der B.U.S. für die Produktion der Firma Kann wird auch daran deutlich, dass die Firma Kann Mehrheitsgesellschafter der B.U.S. ist.

Das Tanklager der Oiltanking GmbH erstreckt sich auf eine Fläche von 30.000 qm am Rheinufer. Zwei mit Dalben ausgestattete Gefahrgutliegeplätze mit einer Gesamtlänge von 280 m bieten Anlege- und Festmachmöglichkeiten für moderne Tankschiffe mit bis zu 5.000 t. Es steht eine Tanklagerkapazität von 145.000 cbm zur Verfügung.

Das Tanklager dient vor allem zur regionalen Versorgung mit Kraftstoffen. Das Mineralöl wird wasserseitig vor allem aus den Seehäfen angeliefert. 86% des Mineralölumschlags kommt aus den Seehäfen und dient zur Versorgung der Region in einem Umkreis von 75 km, wobei nur ein geringer Anteil in Bendorf verbleibt. Die übrigen 14% des Mineralölumschlags entfallen auf ein überregionales Einzugsgebiet. Ein Teil des Mineralöls wird über Bendorf aus Raffinerien im überregionalen Hinterland in die Seehäfen transportiert. Dabei entfällt ein wachsendes Aufkommen auf den Direktumschlag Bahn/Schiff.

Insgesamt stehen Freilagerflächen von 60.000 qm zur Verfügung. Im Zuge der Modernisierung wurde eine hochwassersichere Betriebsfläche von ca. 12.000 qm zur Lagerung hochwertiger Güter geschaffen.

Vom Rheinhafen gepachtete Flächen ohne direkten Wasserzugang mit einer Fläche in einem Umfang von 48.000 qm werden unter anderem logistisch genutzt. Auf 30.000 qm sind Produktionsbetriebe ansässig und 18.000 qm werden gewerblich genutzt. Diese Flächen gehören im Flächennutzungsplan nicht zum Sondergebiet Hafen, sondern sind als gewerbliche Bauflächen ausgewiesen.

Der Hafen Bendorf ist rechtsrheinisch einer der wenigen öffentlichen Hafenstandorte am Mittelrhein. Unabhängig davon steht der Umschlag zum großen Teil im Zusammenhang mit örtlichen Ansiedlungen. Diese Verkehre sind daher recht stabil und kaum Hafenwettbewerb ausgesetzt. Durch die Nähe zu anderen Hafenstandorten wie insbesondere Koblenz besteht im Umschlaggeschäft und bei Ansiedlungen jedoch grundsätzlich Wettbewerb zwischen den Standorten. Im bedeutsamen Schüttgutumschlag von Ton und Basalt aus dem Westerwald sind weiter entfernte Standorte hingegen oft keine relevante Alternative für den wasserseitigen Umschlag.

Der Umschlagbetreiber B.U.S. kooperiert mit dem Hafen Lahnstein hinsichtlich der Personalgestaltung.

Einer Studie aus dem Jahr 2013 zufolge trug der Bendorfer Hafen 23,9 Mio. € zur regionalen Wertschöpfung bei. Zudem wurde ermittelt, dass 274 Arbeitsplätze hafenabhängig sind. Der Studie zufolge hat der Hafen Bendorf eine große Bedeutung als Standortfaktor. So wird für einen nennenswerten



Anteil der Beschäftigten in der Region ein maßgeblicher Zusammenhang mit dem Hafen angenommen.

### **Flächenreserven und Umstrukturierungspotenziale**

Der Hafенbetrieb strebt eine Erweiterung der Hafенflächen an. So ist bereits eine Fläche in Hafennähe mit direktem Gleisanschluss erworben worden. Anlieger sind an zusätzlichen Flächen zur Erweiterung der Geschäftsaktivitäten interessiert.

Im Hafengebiet bestehen allerdings kurz- bis langfristig keine Flächenreserven und Umstrukturierungspotenziale. Eine Umnutzung der nicht hafenaffin genutzten Flächen ist bisher kein Thema, da der Hafen nur Pächter ist. Durch den fehlenden Wasserzugang sind diese Flächen für das Umschlaggeschäft ohnehin weniger von Interesse.

Ein Entwicklungspotenzial von insgesamt 73.000 qm ist in unmittelbarer Hafennähe vorhanden. Die angrenzend zum Hafen gelegene Sportanlage bietet sich für eine Hafенentwicklung an. Hoch ist der Aufwand zur Hafенentwicklung der übrigen 48.000 qm. Zwischen Sportanlage und Bahnstrecke bietet eine Fläche von 25.000 qm Entwicklungspotenzial bei geringem Entwicklungsaufwand. Ein großer Teil der Fläche mit Gleisanschluss wurde bereits von der Hafengesellschaft erworben und wird für Stahllogistik genutzt.

Weitere Entwicklungsflächen bestehen außerhalb des Ortsbereiches in einer Entfernung von mehr als 2 km zum Hafengebiet.

### **Nutzungskonflikte**

Der Hafen ist aufgrund der Lärmemissionen Nachbarschaftskonflikten mit den Anwohnern ausgesetzt. Dabei kommt der Widerstand von der gegenüberliegenden Rheinseite aus der Ortschaft Sankt Sebastian. Es bestehen Einschränkungen hinsichtlich des nächtlichen Umschlagbetriebes und Lärmgrenzwerte werden durch Messgeräte überwacht. Nachts ist nur noch die Abfertigung eines einzelnen Schiffes zulässig. Die Umschlagbetreiber haben sich auf die Einschränkungen eingestellt und die Auswirkungen auf den Umschlagbetrieb sind gering.

Durch die Lage des Hafens direkt an der Bundesstraße gehen vom Verkehr keine nennenswerten Belastungen für Anwohner aus.

Es bestehen derzeit keine konkurrierenden Interessen an den Hafенflächen. Hinsichtlich einer Hafен-erweiterung im Bereich der bestehenden Sportanlage gibt es allerdings Widerstand. Neben den Nutzern der Sportanlage stehen die Bewohner im angrenzenden Bendorf-Süd der Hafенentwicklung kritisch gegenüber.

### **Entwicklungsperspektiven**

Für die Zukunft wird eine Weiterentwicklung der Transportketten über den Rheinhafen Bendorf und ein kontinuierliches moderates Wachstum des Umschlagaufkommens angestrebt. Dabei bleiben die Ton- und Mineralölverkehre sowie der Umschlag von Stahl und Komponenten von Windenergieanlagen wichtige Geschäftsfelder. Es ist das Ziel, die Distributionslogistik etwa von Stahl auszubauen. Im Mineralölgeschäft wird gemeinsam mit Partnern ein Ausbau des Direktumschlags Bahn/Schiff ange-

strebt. Die geplante Modernisierung des zweiten Teils der Spundwand wird die Bedingungen verbessern.

Es bestehen Planungen für die Errichtung zusätzlicher Liegeplätze für 135 m Schiffe. Dies steht im Zusammenhang mit den Planungen zum Neubau des zweiten Abschnittes einer senkrechten Spundwand auf einer Länge von 300 m. Dieses Projekt soll mit Hilfe von Fördermitteln realisiert werden. Der Hafen ist für Entwicklungen und Baumaßnahmen auf Fördermittel angewiesen.

Die Planungen zur Hafenerweiterung zielen auf eine Ausdehnung der Flächen für Umschlag und Logistik ab. Dabei liegt der Fokus auf konventionellem Umschlag. Frühere Überlegungen zum Bau eines Containerterminals sind nicht weiterverfolgt worden. Grundsätzlich wird dies aber auf der potenziellen Erweiterungsfläche Rheinstadion weiterhin als Option angesehen.

### Umschlagaufkommen 2016 und Prognose 2030

**Tabelle 21: Umschlag im konventionellen Verkehr der Binnenschifffahrt 2016 und Prognose 2030 im Hafen Bendorf (in Tonnen)**

Gütergruppe	2016	2030
Erze, Steine und Erden	1.073.000	1.201.000
Chemische Erzeugnisse	8.000	11.000
<b>Trockenes Massengut insgesamt</b>	<b>1.081.000</b>	<b>1.212.000</b>
Kraftstoffe und Heizöl	802.000	737.000
<b>Flüssiges Massengut insgesamt</b>	<b>802.000</b>	<b>737.000</b>
Eisen und Stahl	101.000	127.000
<b>Konventionelles Massengut insgesamt</b>	<b>101.000</b>	<b>127.000</b>
<b>Gesamt</b>	<b>1.984.000</b>	<b>2.076.000</b>

Quelle: Angaben des Hafenbetreibers zum Umschlagaufkommen und eigene Berechnungen auf Grundlage der Verkehrsverflechtungsprognose 2030 des Bundes.

**Tabelle 22: Gesamtumschlag der Binnenschifffahrt 2016 und Prognose 2030 im Hafen Bendorf (in Tonnen)**

Gütergruppe	2016	2030
<b>Gesamt</b>	<b>1.984.000</b>	<b>2.076.000</b>

Quelle: Angaben des Hafenbetreibers zum Umschlagaufkommen und eigene Berechnungen auf Grundlage der Verkehrsverflechtungsprognose 2030 des Bundes.

**Tabelle 23: Umschlag im konventionellen Verkehr der Eisenbahn 2016 und Prognose 2030 im Hafen Bendorf (in Tonnen)**

Gütergruppe	2016	2030
Kraftstoffe und Heizöl	93.000	93.000
<b>Flüssiges Massengut insgesamt</b>	<b>93.000</b>	<b>93.000</b>
Eisen und Stahl	23.000	27.000
<b>Konventionelles Massengut insgesamt</b>	<b>23.000</b>	<b>27.000</b>
<b>Gesamt</b>	<b>116.000</b>	<b>120.000</b>

Quelle: Angaben des Hafensbetreibers zum Umschlagaufkommen und eigene Berechnungen auf Grundlage der Verkehrsverflechtungsprognose 2030 des Bundes.

**Tabelle 24: Gesamtumschlag der Eisenbahn 2016 und Prognose 2030 im Hafen Bendorf (in Tonnen)**

	2016	2030
<b>Gesamt</b>	116.000	120.000

Quelle: Angaben des Hafensbetreibers zum Umschlagaufkommen und eigene Berechnungen auf Grundlage der Verkehrsverflechtungsprognose 2030 des Bundes.

## Stärken-Schwächen-Analyse

### Stärken

Die Zusammenarbeit von Hafensbetreiber und Umschlagbetreiber im Trockengutumschlag stärkt den Standort.

Ein großer Teil der Hafensinfrastruktur wurde vor kurzem erneuert. Weitere Erneuerungsinvestitionen sind für die nahe Zukunft geplant.

Das Tanklager ist Umschlagpunkt für überregionale Mineralölverkehre. Dabei nimmt der Direktumschlag Bahn/Schiff zu.

Der Hafen verfügt über eine leistungsfähige Anbindung. Es besteht direkter Anschluss an das Fernstraßennetz und Hauptstrecke im Eisenbahnnetz.

Der Hafen strebt eine Erweiterung an. Aus diesem Grund erwirbt der Hafensbetrieb nach Möglichkeit freiwerdende Flächen im Hafen und angrenzenden Bereichen mit Entwicklungspotenzial.

### Schwächen

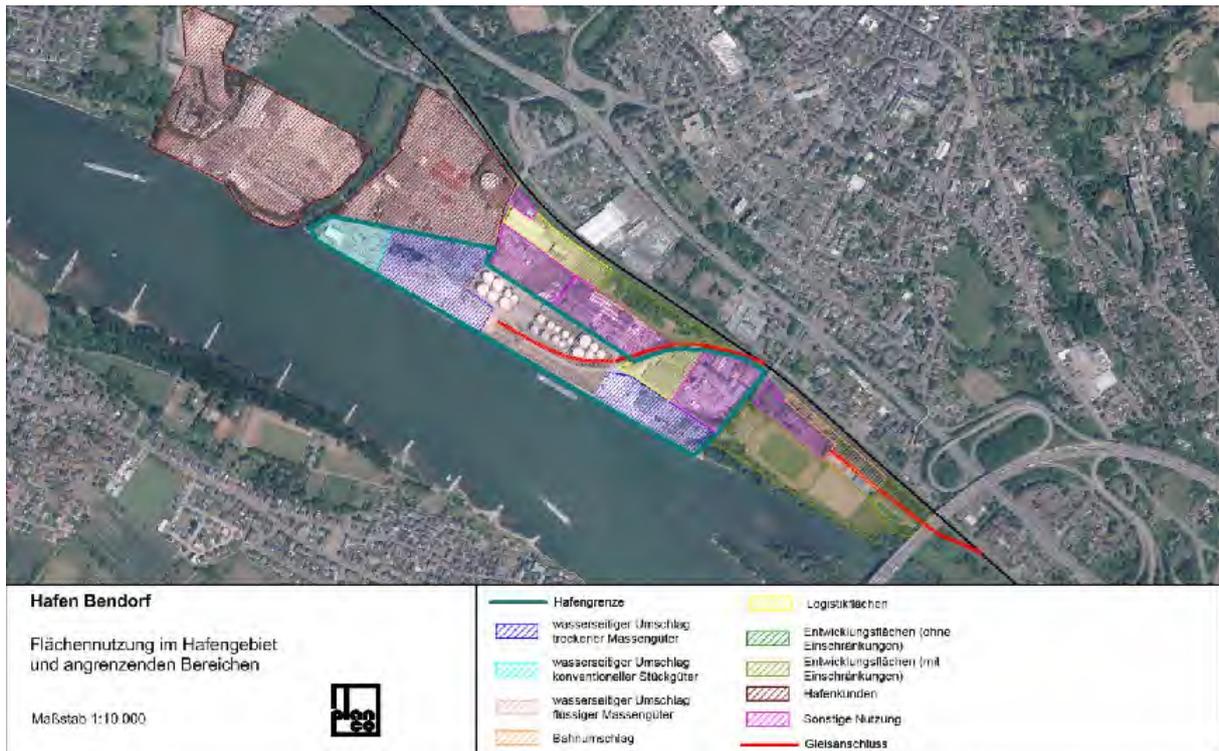
Der Hafen ist von einigen wenigen Kunden bzw. Geschäftsfeldern abhängig.

Es kommt zu Beschwerden von Anwohnern der gegenüberliegenden Rheinseite hinsichtlich der Lärmemissionen. Diese haben zu nächtlichen Einschränkungen bei der Schiffsabfertigung geführt.

Die Entwicklungspotenziale sind aufgrund fehlender Erweiterungsflächen begrenzt. Die hafenswirtschaftliche Nutzung der wasserseitigen Entwicklungsfläche setzt eine Umsiedlung der heute dort befindlichen Sportanlagen voraus.

Die Gleisinfrastruktur im Hafen ist begrenzt. Die Abfertigung von Ganzzügen ist nicht möglich. Aufgrund der wenig flexiblen Bedienungszeiten durch die Bahn kommt es zudem zu Überlastungen der Gleise im Hafen. Eine Optimierung der Gleisanlagen wird erwogen.

Abbildung 12: Flächennutzung im Hafen Bendorf



Quelle: GeoBasis-DE / LVermGeoRP (2018), dl-de/by-2-0, <http://www.lvermgeo.rlp.de> (Markierungen durch Planco)

### 5.2.3 Hafen Germersheim

#### Lage und Betreiber

Der Hafen Germersheim ist bei Rhein-km 385 am Oberrhein zentral in der Region Rhein-Neckar gelegen. Der Hafenstandort grenzt direkt an das örtliche Industriegebiet. Hafentreiber ist die Stadtwerke Germersheim GmbH. Als reiner Landlord unterhält der Hafentreiber die Infrastruktur und verpachtet die in seinem Eigentum befindlichen Flächen an die Hafentreiber. Die Flächen im Hafengebiet sind teilweise im Eigentum der Stadtwerke.

#### Erreichbarkeit

Der Hafen ist durch die direkte Lage am Rhein von allen gängigen Schiffstypen und Verbänden gut erreichbar. Im Zusammenhang mit der Niedrigwasserproblematik bestehen allerdings wie bei allen Rheinhäfen zunehmende Einschränkungen bei den Tiefgängen.

Der Hafen ist trimodal aufgestellt. Das Container-Terminal verfügt über einen direkten Gleisanschluss und wird regelmäßig von Ganzzügen bedient. Die Hafentreiberbahn zwischen Bahnhof und Terminal ist elektrifiziert. Der Südkai ist ebenfalls an das Hafentreiberbahnnetz angeschlossen.

Straßenseitig ist der Germersheimer Hafen über die Bundesstraßen B 35 bzw. B 9 / B 272 an das Bundesautobahnnetz angeschlossen. Die B 9 ist zweispurig ausgebaut und bietet eine autobahnähnliche Anbindung. Die Entfernung zur BAB 61 sind ca. 20 Kilometer und die BAB 65 ist ca. 25 Kilometer vom Hafen entfernt. Auch die BAB 5 und 6 sind ähnlich weit entfernt.

#### Hafentreiberstruktur und Bedeutung

Der Germersheimer Hafen mit einer Gesamtfläche von 850.000 m<sup>2</sup> ist ein wichtiger Umschlagpunkt in der wirtschaftsstarken Rhein-Neckar-Region. Im Zusammenhang mit dem großen Hafenbecken mit 5 km Uferlänge entfällt der überwiegende Teil der Fläche mit 590.000 m<sup>2</sup> auf Wasserflächen. Die Uferbereiche und der überwiegende Teil der von den Umschlagbetreibern genutzten Flächen sind planerisch als Sondergebiet Hafen ausgewiesen. Die angrenzenden Bereiche sind planerisch als „GI“ festgelegt und für Industrie- und Gewerbeansiedlungen vorgesehen.

Angrenzend an den Hafen befindet sich ein Industriegebiet mit Hafen- und Logistikbezug. In der Nähe des Hafens sind weitere große Logistikzentren wie das Mercedes-Benz Global Logistic Center, die Mosolf Fahrzeuglogistik und das US-Depot angesiedelt. Dabei besteht eine Beziehung zum Hafen als Umschlagpunkt. Teile des Verkehrs laufen allerdings über die Straße. So erfolgt etwa die Fahrzeuglogistik von Mosolf vollständig per Lkw.

Umschlagbetreiber sind die im südlichen Hafenteil angesiedelte DP World Germersheim und die Freyer GmbH mit Umschlag am Nordufer und Südkai. Die zum globalen Hafen-/ Terminalbetreiber Dubai Ports gehörende DP World Germersheim betreibt auf 142.000 qm ein trimodales Container-Terminal. Davon werden etwa 127.000 qm für den Containerumschlag genutzt. Das Terminal mit einer Kailänge von 466 m verfügt über 3 Krananlagen. Für den Zugverkehr sind Gleise mit einer Länge von 1.200 m vorhanden. Die Jahresumschlagskapazität wird mit 450.000 TEU angegeben. Der Containerumschlag steht in einem engen Zusammenhang mit Industrie und Gewerbe im angrenzenden Industriegebiet. So entfällt ein Großteil der Containerverkehre auf die Transporte von Lkw-Ersatzteilen des angrenzend an den Hafen gelegenen Mercedes-Benz Logistikzentrums. Darüber hinaus wird im Containerbereich ein Einzugsgebiet von bis zu 150 km, v.a. nach Süden und nach Westen hin bis weit

nach Frankreich hinein, bedient. Dabei besteht eine Überlappung mit Einzugsbereichen angrenzender Terminals. Die Einbindung in die globalen Strukturen der DP World trägt zu einer starken Marktposition bei. Es besteht ein umfangreiches Angebot an Schiffs- und Zugverbindungen mit den Seehäfen.

Die Freyer GmbH ist vorwiegend im konventionellen Umschlag und Logistik mit trockenen Massen- und Stückgütern tätig. Dabei stellen der Umschlag von Baustoffen (v.a. Kies, Edelsplitte) und das Baustoffrecycling Schwerpunkte dar. Der Umschlag dieser Güter erfolgt vornehmlich am Nordufer. Dort betreibt Freyer im Hafen ein Edelsplittwerk und beliefert die Region mit Baustoffen. Am Nordufer stehen drei Krananlagen mit bis zu 50 Tonnen Tragkraft zur Verfügung. Eine Freilagerfläche von 90.000 qm, Silos mit insgesamt 7.500 t Fassungsvermögen und Hallen bieten umfangreiche Lagerkapazitäten. Der Hafen Germersheim hat eine starke Position im regionalen Einzugsgebiet. Eine Überlappung der Einzugsgebiete ist im konventionellen Verkehr kaum zu erkennen. Ein Teil des Umschlags entfällt auf angrenzend an den Hafen angesiedelte Produktionsunternehmen.

Am Nordufer besteht auch die Möglichkeit des Containerumschlags. Die vorhandenen – auch für konventionelle Ladung genutzten – Anlagen bieten eine Umschlagkapazität von 35.000 TEU p.a. bzw. die Flächen Containerstellkapazitäten von 10.000 qm. Nach dem Ausstieg von Contargo aus dem Betreiberkonsortium hat die geringe Bedeutung des Nordufers für den Containerumschlag weiter abgenommen.

Der Hafen trägt als Standortfaktor zur Sicherung der Beschäftigung in der Region bei. Es besteht etwa eine enge Bindung zum angrenzend an den Hafen gelegenen Industriegebiet. Dort sind allein im Mercedes-Benz Global Logistic Center 2.900 Mitarbeiter beschäftigt.

### **Flächenreserven und Umstrukturierungspotenzial**

Auf der Insel Grün befindet sich eine Freifläche von 40 ha mit direktem Wasserzugang. Die Fläche ist als GI<sub>e</sub> (eingeschränktes Industriegebiet ‚Transportgewerbe und Automobilproduktion‘) planerisch für industrielle und gewerbliche Ansiedlungen des Transportgewerbes und der Automobilproduktion vorgesehen. Eine Herrichtung der Fläche für Hafentwicklungen ist sehr aufwändig, da eine Aufschüttung tiefer gelegener Flächen erforderlich wäre. Darüber hinaus ist eine Erschließung erforderlich. Aufgrund der bereits hohen Verkehrsströme auf der Insel Grün wäre wohl ein Ausbau der Zufahrt erforderlich. Unabhängig davon ist die Verfügbarkeit der Fläche für Hafentwicklungen zu klären. Sie ist im Eigentum des Daimler Konzerns.

Im nördlichen Hafenteil wird angrenzend an das Mosolf Fahrzeuglager bereits über den Bau einer RoRo-Anlage zur Schiffsverladung der Fahrzeuge nachgedacht. Dies würde die Verlagerung der Fahrzeugtransporte auf das Binnenschiff ermöglichen. Die Planungen sind zurückgestellt, werden aber weiterhin als Option gesehen. Der Aufwand für die Herrichtung des Ufers und den Bau der RoRo-Anlage wird als moderat angesehen.

Der Betreiber des Container-Terminals DP World sieht im Hafenumfeld in einem Umkreis von 2 km ein Flächenpotential von 50.000 qm. Es wird mit einem mittleren Entwicklungsaufwand gerechnet.

### **Nutzungskonflikte**

Im Hafen Germersheim bestehen keine Nutzungskonflikte. Der Hafen ist abseits der Wohnbebauung im Industriegebiet angesiedelt. Die Bundesstraße 35 wirkt aufgrund ihrer erhöhten Lage zudem als



Lärmpuffer. Da auf der Hafenzufahrt keine bebauten Gebiete passiert werden, ergeben sich auch hinsichtlich des Lkw-Verkehrs keine Probleme.

Im Hafen sind mehrere Wassersportvereine angesiedelt. Durch das große Hafenbecken ist eine konfliktfreie Nutzung für Hafenbetrieb und Freizeit (z.B. Sportschifffahrt) möglich. Zudem besteht ein gutes Miteinander der Hafen- und Umschlagbetreiber mit den Wassersportvereinen. Die genutzten Uferflächen stehen aber nicht für Hafennutzungen zur Verfügung.

Es ist ein Heranrücken städtischer Nutzung an den Hafen zu erkennen. Ein Beispiel ist die Entwicklung der alten Werft u.a. mit dem Bau von Wohneinheiten. Die Auswirkungen auf den Hafen sind noch ungewiss. Bei Fortschreiten der Entwicklung sind Konflikte zu erwarten.

Grundsätzlich unterstützt die lokale Politik den Hafen aufgrund der wirtschaftlichen Bedeutung als Standortfaktor für direkte und indirekte Beschäftigung.

### **Entwicklungsperspektiven**

Der Hafen hat mit dem leistungsfähigen Containerterminal gute Entwicklungsperspektiven. Nach der letzten Erweiterung im Jahr 2009 sind noch Kapazitäten für ein Wachstum im Containerumschlag vorhanden. Erweiterungsflächen stehen angrenzend an das Terminal nicht zur Verfügung. Im Hafenumfeld sind 50.000 qm Entwicklungsfläche vorhanden.

Perspektivisch könnte eine Freifläche auf der Insel Grün Entwicklungspotenzial bieten, sofern sie verfügbar ist. Neben der Verfügbarkeit ist der hohe Aufwand der Herrichtung und Erschließung ein Hemmnis für hafenbezogene Entwicklungen.

Im konventionellen Umschlag wird eine verhaltenere Entwicklung erwartet. Mit der Freyer Hafenlogistik bietet der Hafen in diesem Bereich flexible Transportangebote per Schiff und Bahn für die Region. Der Umschlagbetreiber hat am Standort etwa in Hallenlagerfläche investiert. Dies wird zu einer stabilen Umschlagentwicklung im konventionellen Verkehr beitragen.

Die Überlegungen zum Bau einer RoRo-Rampe stehen im Zusammenhang mit einer möglichen Verlagerung der umfangreichen Fahrzeugtransporte auf das Binnenschiff.



## Umschlagaufkommen 2016 und Prognose 2030

**Tabelle 25: Umschlag im konventionellen Verkehr der Binnenschifffahrt 2016 und Prognose 2030 im Hafen Germersheim (in Tonnen)<sup>10</sup>**

Gütergruppe	2016	2030
Landwirtschaftliche u. verwandte Erzeugnisse	18.000	23.000
Erze, Steine u. Erden	164.000	165.000
Chemische Erzeugnisse	6.000	8.000
Sonst. Mineralerzeugnisse	21.000	28.000
Sekundärrohstoffe und Abfälle	35.000	52.000
<b>Trockenes Massengut insgesamt</b>	<b>244.000</b>	<b>276.000</b>
Metalle und Metallerzeugnisse	47.000	68.000
<b>Konventionelles Stückgut insgesamt</b>	<b>47.000</b>	<b>68.000</b>
<b>Gesamt</b>	<b>291.000</b>	<b>344.000</b>

Quelle: Angaben des Statistischen Landesamtes Rheinland-Pfalz zum Umschlagaufkommen und eigene Berechnungen auf Grundlage der Verkehrsverflechtungsprognose 2030 des Bundes.

**Tabelle 26: Umschlag im Containerverkehr der Binnenschifffahrt 2016 und Prognose 2030 im Hafen Germersheim (in TEU)**

	2016	2030
<b>Container</b>	157.000	234.000

Quelle: Angaben des Statistischen Landesamtes Rheinland-Pfalz zum Umschlagaufkommen und eigene Berechnungen auf Grundlage der Verkehrsverflechtungsprognose 2030 des Bundes.

**Tabelle 27: Gesamtumschlag der Binnenschifffahrt 2016 und Prognose 2030 im Hafen Germersheim (in Tonnen)**

Gütergruppe	2016	2030
<b>Gesamt</b>	1.523.000	2.180.000

Quelle: Angaben des Statistischen Landesamtes Rheinland-Pfalz zum Umschlagaufkommen und eigene Berechnungen auf Grundlage der Verkehrsverflechtungsprognose 2030 des Bundes.

**Tabelle 28: Umschlag im konventionellen Verkehr der Eisenbahn 2016 und Prognose 2030 im Hafen Germersheim (in Tonnen)**

Im Hafen Germersheim werden trockene Massengüter und konventionelle Stückgüter im Eisenbahnverkehr umgeschlagen. Angaben zum Umschlagvolumen liegen nicht vor.

**Tabelle 29: Umschlag im Containerverkehr der Eisenbahn 2016 und Prognose 2030 im Hafen Germersheim (in TEU)<sup>11</sup>**

<sup>10</sup> Schätzungen der Umschlagzahlen nach Ladungskategorie für das Jahr 2016 auf Grundlage der amtlichen Statistik des Statistischen Landesamtes Rheinland-Pfalz.

	2016	2030
<b>Container</b>	40.000	73.000

Quelle: Schätzung des Umschlagaufkommens und eigene Berechnungen auf Grundlage der Verkehrsverflechtungsprognose 2030 des Bundes.

**Tabelle 30: Gesamtumschlag der Eisenbahn 2016 und Prognose 2030 im Hafen Germersheim (in Tonnen)**

	2016	2030
<b>Gesamt</b>	400.000	730.000

Quelle: Schätzung des Umschlagaufkommens und eigene Berechnungen auf Grundlage der Verkehrsverflechtungsprognose 2030 des Bundes.

Es liegen keine Umschlagzahlen für den Güterverkehr der Eisenbahn im Hafen Germersheim vor. Auf Grundlage der Schätzung des Aufkommens im Containerverkehr und der Annahme eines Durchschnittsgewichts von 10 t pro TEU wird die Größenordnung des tonnenmäßigen Gesamtumschlags ermittelt. Dies erscheint aufgrund des begrenzten Aufkommens im konventionellen Verkehr gerechtfertigt.

## Stärken-Schwächen-Analyse

### Stärken

Der Hafen ist ein wichtiger Standortfaktor für das angrenzende Industriegebiet mit einem hohen Anteil von Logistik-Ansiedlungen. Es besteht eine enge Beziehung zwischen dem Hafen und den dort ansässigen Unternehmen, die den Hafen in großem Umfang nutzen.

Die lokale Politik ist dem Hafen gegenüber positiv eingestellt. Ein wichtiger Grund dafür ist, dass der Hafen als Motor für die Schaffung von Arbeitsplätzen gesehen wird.

Es bestehen keine Nutzungskonflikte mit konkurrierenden Nutzungen. Auch Einschränkungen des Geschäftsbetriebs aufgrund von Lärm oder heranrückender Bebauung bestehen aufgrund der Lage nur in geringem Maße. Das Nebeneinander mit den Freizeitnutzungen im großen Hafenbecken funktioniert.

Der Hafen verfügt über ein großes und leistungsfähiges Containerterminal. Der Betreiber DP World Germersheim ist integriert in das globale Netz von DP World und hat enge Verbindungen mit den Seehäfen. Im Hafenumfeld sind Flächenpotenziale vorhanden.

Der Hafen bietet mit den ansässigen Umschlagbetreibern ein Universalangebot im Umschlag von Containern und konventionellen Trockengütern.

Die Hafenbahn ist bis weit in den Hafen elektrifiziert.

<sup>11</sup> Schätzung der Umschlagzahlen für das Jahr 2016 auf Grundlage des aktuellen Zugangebots mit 5 wöchentlichen Verbindungen mit dem Seehafen Antwerpen und der amtlichen Statistik des Statistischen Bundesamtes für die NUTS 2-Region Rheinhessen-Pfalz.

### **Schwächen**

Im bestehenden Hafengebiet sind keine Freiflächen vorhanden. Damit sind die Entwicklungen auf eine bessere Ausnutzung der bestehenden Flächen begrenzt. Es sind noch Kapazitätsreserven vorhanden.

Eine hafenwirtschaftliche Entwicklung der Freifläche auf der Insel Grün wird durch die unklare Verfügbarkeit und den hohen Entwicklungsaufwand gehemmt.

Das Heranrücken städtischer Nutzung wird als mögliche Gefahr gesehen. Ein Beispiel ist die städtebauliche Entwicklung am Standort der alten Werft unweit des Hafens.

Durch die Logistikzentren auf der Insel Grün ist das Lkw-Aufkommen sehr hoch.

Das Nordufer bietet keinen Gleisanschluss. Freyer führt den Bahnumschlag am Südkai durch.

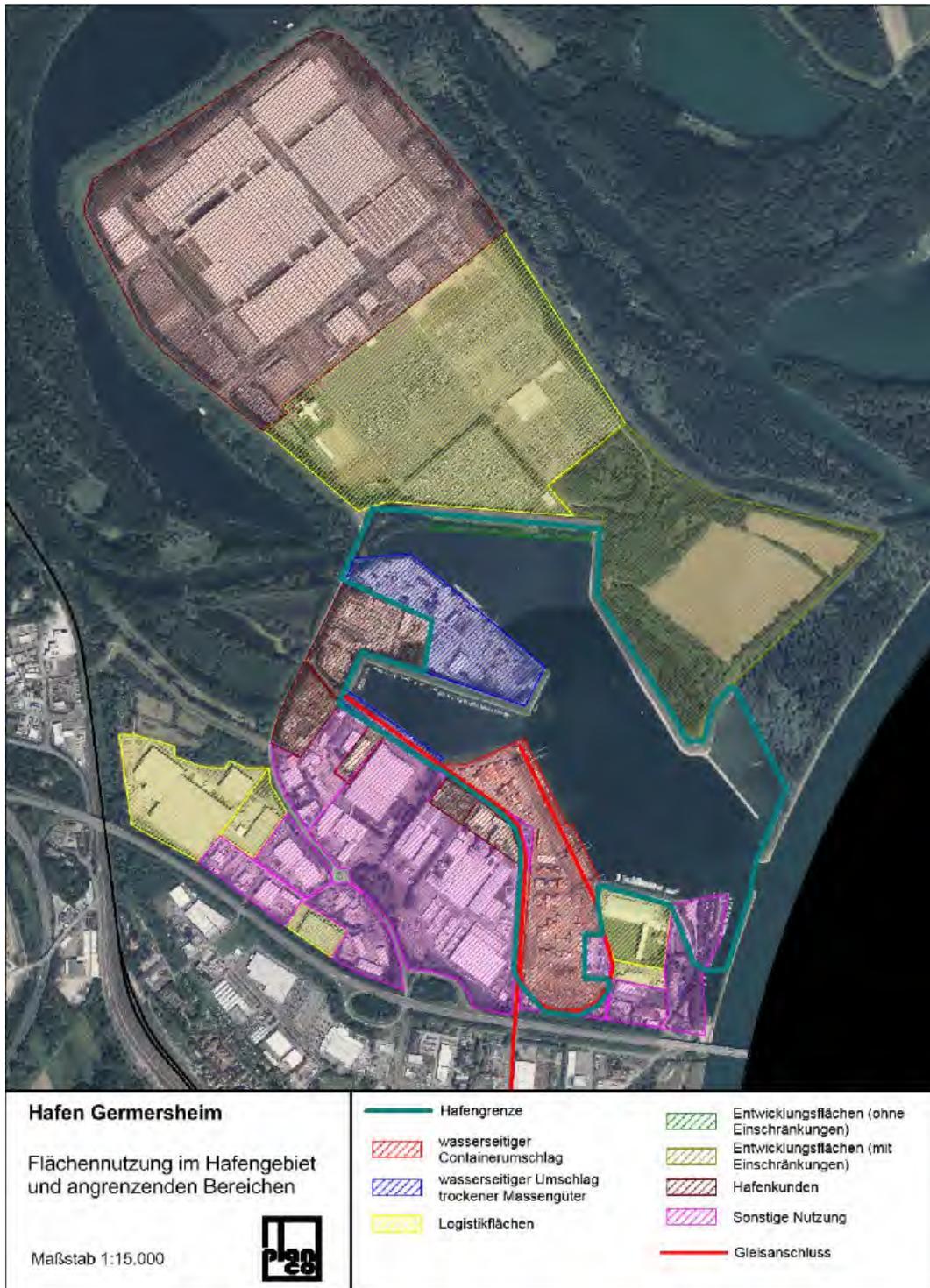
Die Gleisanbindung des Containerterminals weist einen recht engen Kurvenradius auf.

Im Hafen sind mehrere Wassersportvereine angesiedelt. Das Nebeneinander von Hafen- und Freizeitnutzung führt nicht zu fühlbaren Einschränkungen für den Hafenbetrieb. Die Uferflächen stehen aber nicht für Hafennutzungen zur Verfügung.

Die erforderlichen Baumaßnahmen zur Ertüchtigung wichtiger Straßenverbindungen in der Region werden zu Problemen in der Anbindung führen.



Abbildung 13: Flächennutzung im Hafen Germersheim



Quelle: GeoBasis-DE / LVermGeoRP (2018), dl-de/by-2-0, <http://www.lvermgeo.rlp.de> (Markierungen durch Planco)

## 5.2.4 Hafen Ingelheim

### Lage und Betreiber

Der ehemalige Landeshafen Ingelheim liegt bei Rhein-km 519,4. Der Hafen gehört heute der Grieshaber Schifffahrt GmbH & Co. KG, Ludwigshafen. Hafenbetreiber ist die zur Gruppe gehörende Ingelheimer Hafenbetriebe GmbH & Co. KG. Der Hafenbetreiber ist für die Unterhaltung der Infrastruktur zuständig und führt die Umschlagleistungen durch.

### Erreichbarkeit

Der Hafen ist durch die direkte Lage am Rhein gut per Schiff zu erreichen. Im Hafenbecken bestehen Restriktionen, so dass nur Schiffe bis zu einer Länge von 135 m (übergroßes Großmotorgüterschiff) den Hafen anlaufen können.

Straßenseitig ist der Ingelheimer Hafen über die Landesstraße L 420 an das Bundesautobahnnetz angeschlossen. Die Entfernung zur Anschlussstelle der BAB 60 sind ca. 2 Kilometer. Die Zufahrt verläuft direkt durch den Ortskern. Dabei werden Wohn- und Mischgebiete durchquert. Dies führte in der Vergangenheit gelegentlich zu Anwohnerbeschwerden.

Ein Gleisanschluss ist nicht vorhanden.

### Hafenstruktur und Bedeutung

Der Hafen Ingelheim erstreckt sich auf 40.000 qm. Davon entfallen 18.000 qm auf Wasserflächen und 4.500 qm auf Verkehrsflächen. Ein Freilager von ca. 2.000 qm und Silovolumen von ca. 1.700 m<sup>3</sup> stehen für die Lagerung trockener Massengüter zur Verfügung. Der Umschlag erfolgt mit zwei 6 Tonnen Elektrokränen und einer 50 Tonnen Brückenwaage für die Verwiegung.

Der Hafen ist planerisch als Sondergebiet Hafen im Flächennutzungsplan ausgewiesen. Einen Bebauungsplan gibt es nicht. Der Hafen liegt im Überschwemmungsgebiet.

Vornehmlich werden Schüttgüter für das im Hafen angesiedelte Transportbetonwerk der Heidelberger Beton GmbH und der F.J. Minthe GmbH & Co. KG (Kieswerke und Schifffahrt) umgeschlagen. Es besteht ein enger Zusammenhang des Umschlags mit der örtlichen Produktion. Bis zu 40% der Rohstoffe werden direkt im Hafen verarbeitet. Das Betonwerk mit einer Fläche von gut 4.000 qm versorgt die Region mit Beton. Daneben stehen Lagerflächen mit mehreren Silos zur Zwischenlagerung zur Verfügung.

Die F.J. Minthe GmbH & Co. KG wickelt ihre Kies- und Sand-Verkehre seit Umwidmung des Mainzer Zollhafens über den Hafen Ingelheim ab. Die Rohstoffe werden überwiegend im Eicher See und am Oberrhein abgebaut und per Schiff nach Ingelheim transportiert. Ein Teil der Rohstoffe wird vom Betonwerk genutzt. Zudem wird über Ingelheim ein regionales Einzugsgebiet im Umkreis von bis zu 75 km bedient. Die Hafenbetriebe betreiben ein Konzessionslager für Minthe.

Der Hafen mit Rheinufer ist essentiell für die im Hafen angesiedelten Unternehmen. Insgesamt hängen mit dem Hafen nach Angaben des Betreibers etwa 20 Arbeitsplätze zusammen.

Der Hafen stellt bis zur Betriebsaufnahme des geplanten konventionellen Umschlags der Firma Frankenbach in Mainz die einzige Möglichkeit für öffentlichen konventionellen Umschlag zwischen Kob-

lenz/Lahnstein und Worms dar. Der Hafen bietet mit den vorhandenen zwei Kränen den konventionellen Umschlag für eine breite Palette von Trockengütern an.

Weitere Nutzungen im Hafen sind ein Natursteinhandel, der nur vereinzelt per Schiff beliefert wird, und Freizeitnutzungen. Neben den ansässigen Wassersportverein befindet sich auf der Mole eine gastronomische Einrichtung.

### **Flächenreserven und Umstrukturierungspotenziale**

Es sind kleine Flächenreserven vorhanden. Der Hafen verfügt zudem kaum über Flächenpotenzial durch Umstrukturierungen. Allenfalls ist eine Umnutzung der begrenzten Freizeitflächen denkbar.

### **Nutzungskonflikte**

Es kam in der Vergangenheit zu Anwohnerbeschwerden hinsichtlich Lärms durch den Hafenbetrieb sowie dem Verkehrslärm entlang der Hafenzufahrt durch den Ingelheimer Ortskern. Lärmgutachten bestätigen, dass die gesetzlichen Lärmgrenzwerte durch den Hafenbetrieb eingehalten werden. Ein Runder Tisch von Hafen und Anwohnern unter Leitung des Oberbürgermeisters hat zur Beruhigung der Lage beigetragen.

Der Hafen vermisst Unterstützung durch die Stadt. Vorschläge des Hafens als Reaktion auf den Entwurf des Bebauungsplans aus dem Jahr 2009 wurden bis heute von der Stadt nicht aufgegriffen. Perspektivisch besteht die Sorge, dass die Stadt im Hafenbereich städtische Entwicklungen (z.B. Wohnen am Wasser) anstoßen wird und es zu (weiteren) Nutzungskonflikten mit Einschränkungen bzw. Flächenverlusten für den Hafenbetrieb kommen wird.

Im Zeitraum von 2008 bis 2015 liefen Überlegungen der Stadt zur Anpassung des Bebauungsplans. Ein Beschluss kam nicht zustande. Die Stadt verhängte allerdings eine Veränderungssperre, die zusätzlich noch zweimal verlängert wurde. Diese verhinderte in diesem Zeitraum jegliche Entwicklung im Hafen. Selbst der Bau eines zusätzlichen Silos zur Erweiterung der Lagerkapazität war nicht möglich.

Im Zuge einer Deichertüchtigung im Bereich Ingelheim besteht die Gefahr, dass Teile des Hafengeländes für die Deichertüchtigung genutzt werden. Der Hafen steht den Planungen der SGD Süd grundsätzlich ablehnend gegenüber, da für die gewerblich genutzten Teilflächen keine Ersatzflächen zur Verfügung stehen.

### **Entwicklungsperspektiven**

Es wird perspektivisch eine stabile Geschäftsentwicklung mit einem Umschlagvolumen um 100.000 t p.a. erwartet. Auch hinsichtlich der Ansiedlungen und dem Umschlag der Baustoffindustrie werden keine Veränderungen erwartet.

Weitere Entwicklungsmöglichkeiten scheitern an den fehlenden Erweiterungsflächen und dem fehlenden Marktpotenzial. Die vorhandenen Flächen und Anlagen sind ausreichend für das bestehende Geschäft. Eine substantielle Kapazitätserweiterung steht vor dem Hintergrund des fehlenden Marktpotenzials ohnehin nicht zur Diskussion. Allenfalls sind kleinere Maßnahmen im Rahmen einer normalen Geschäftsentwicklung vorgesehen. So ist eine Erweiterung der Lagerkapazitäten geplant.



Die Hafengebiete streben an, künftig den Umschlag nicht gefährlicher Abfälle (insbesondere Erdaushub) durchzuführen. Für den Umschlag dieser Stoffe wurde die BImSchG-Genehmigung erweitert, so dass im Hafen Ingelheim der Umschlag von bis zu 50.000 Tonnen p.a. nicht gefährlicher Abfälle und die Lagerung auf geeigneten Flächen zulässig ist.

### Umschlagaufkommen 2016 und Prognose 2030

**Tabelle 31: Umschlag im konventionellen Verkehr der Binnenschifffahrt 2016 und Prognose 2030 im Hafen Ingelheim (in Tonnen)**

Gütergruppe	2016	2030
Futtermittel, Ölsaaten	1.000	1.000
Kies, Sand, Split	101.000	115.000
Düngemittel	6.000	6.000
Trockenes Massengut insgesamt	108.000	122.000
<b>Gesamt</b>	<b>108.000</b>	<b>122.000</b>

Quelle: Angaben des Hafengebeters zum Umschlagaufkommen und eigene Berechnungen auf Grundlage der Verkehrsverflechtungsprognose 2030 des Bundes.

**Tabelle 32: Gesamtumschlag der Binnenschifffahrt 2016 und Prognose 2030 im Hafen Ingelheim (in Tonnen)**

Gütergruppe	2016	2030
<b>Gesamt</b>	<b>108.000</b>	<b>122.000</b>

Quelle: Angaben des Hafengebeters zum Umschlagaufkommen und eigene Berechnungen auf Grundlage der Verkehrsverflechtungsprognose 2030 des Bundes.

### Stärken-Schwächen-Analyse

#### **Stärken**

Das Hafengeschäft steht in enger Beziehung zu den angesiedelten Unternehmen der Baustoffindustrie. Mit dem Umschlag dieser Unternehmen ist ein Großteil des Umschlages als Grundlast anzusehen.

Ingelheim ist – bis zur Betriebsaufnahme des konventionellen Umschlagterminals in Mainz – der einzige linksrheinische Hafenstandort zwischen Koblenz und Worms, der konventionellen Umschlag anbietet. Die zwei Kräne stehen für den Umschlag einer breiten Palette an Trockengütern zur Verfügung. Die vorhandene Infra- und Suprastruktur bieten große Kapazitätsreserven.

Der Betrieb des relativ kleinen Hafens trägt sich wirtschaftlich.

Hafenwirtschaftliche Nutzungen und Freizeitnutzungen sind sehr gut vereinbar und leben seit vielen Jahren in einer guten Koexistenz zusammen.

#### **Schwächen**

Die straßenseitige Anbindung verläuft mitten durch den Ortskern von Ingelheim.

Es kommt zu Anwohnerbeschwerden gegen die Lärmbelastung durch den Hafenbetrieb und vor allem durch den Lkw-Verkehr durch den Ortskern.

Von Seiten der Stadt Ingelheim fehlen ein klares Bekenntnis zum Hafenstandort und die Unterstützung der Hafententwicklung.

Es sind keine Entwicklungsflächen vorhanden.

Der Hafen ist nicht trimodal erschlossen. Ein Gleisanschluss ist nicht vorhanden.

Der Hafen liegt im Überschwemmungsgebiet.

Abbildung 14: Flächennutzung im Hafen Ingelheim



Quelle: GeoBasis-DE / LVermGeoRP (2018), dl-de/by-2-0, <http://www.lvermgeo.rlp.de> (Markierungen durch Planco)

## 5.2.5 Hafen Koblenz

### Lage und Betreiber

Der Hafen Koblenz ist bei Rhein-km 596,6 im Industriegebiet Rheinhafen Koblenz gelegen. Das Industriegebiet Rheinhafen ist Bestandteil des GVZ Koblenz. Zu dem GVZ gehört zudem der Ergänzungsstandort Industriegebiet A 61. Hafensbetreiber ist die Stadtwerke Koblenz GmbH.

Die Stadtwerke vermarkten als Hafensbetreiber die Flächen und Immobilien im Hafen. Mit Ausnahme des Umschlags der Mälzerei der Firma Avangard Malz und dem Mineralöluumschlag führen die Stadtwerke trimodale Umschlagleistungen durch.

### Erreichbarkeit

Die direkte Lage am Rhein stellt eine gute wasserseitige Erreichbarkeit sicher. Hinsichtlich der Schiffsgröße können alle auf dem Rhein bis Koblenz verkehrenden Schiffe den Hafen anlaufen. Die maximal zulässige Abladetiefe variiert mit dem Rheinpegel. Die Wassertiefe im Hafen liegt 1,65 m über dem Pegel Koblenz. Wasserstandsabhängig können Container mit bis zu 5 Lagen transportiert werden. Die geplante Aufweitung der Hafeneinfahrt wird die Zufahrt für die Schifffahrt erleichtern.

Die Stadtwerke betreiben eine Eisenbahnserviceeinrichtung Hafen mit ca. 11 km Gleislänge und bieten innerhalb dieser Infrastruktur Rangierdienstleistungen mit zwei Triebfahrzeugen an. Die Infrastruktur erstreckt sich mit verschiedenen Nebenanschlüssen über das Industriegebiet Rheinhafen und bindet den Hafen am Westufer und Ostufer an. Sie ist an den Güterbahnhof Koblenz-Lützel angeschlossen und stellt den Anschluss an die linke und rechte Rheinstrecke, die Moselstrecke und die Lahnstrecke her. Die Rheinanschlussbahn lässt den Verkehr mit Zügen von bis zu 740 m Länge zu. Für die Neuansbindung wurden Fördermittel eingesetzt. Im Bahnhof Koblenz-Lützel ist eine Anpassung der Gleisanlagen für die Abfertigung von Zügen mit einer Länge von 740 m erforderlich.

Der Hafen agiert erfolgreich als Railport und stellt eine Anbindung der Region im Einzelwagen-, Wagengruppen- und Ganzzugverkehr her. Neben der Stadtwerke Koblenz GmbH befahren verschiedene andere Eisenbahnverkehrsunternehmen wie DB Cargo und Brohltalbahn die Infrastruktur im kombinierten und konventionellen Verkehr.

Der Koblenzer Hafen ist über die 6 km entfernte Anschlussstelle Koblenz-Nord der BAB 48 gut an das Autobahnnetz angeschlossen. Die Hafenzufahrt führt über die B 9 und zweispurige städtische Straßen. Dabei werden nur Industriegebiete durchquert. Es ist geplant, das marode Straßennetz im Industriegebiet instand zu setzen.

### Hafenstruktur und Bedeutung

Der Hafen umfasst eine Gesamtfläche von 250.000 qm. Davon entfallen mit dem 740 m langen Hafenbecken 79.000 qm auf Wasserflächen. Die Verkehrsflächen im Hafen umfassen 19.000 qm.

Der Hafen liegt im Industriegebiet Koblenz-Rheinhafen. Die Hafensflächen und angrenzende Bereiche sind im Bebauungsplan festgesetzt. Es besteht eine Betriebsgenehmigung für 24 Stunden an 7 Tagen in der Woche. Der überwiegende Teil der Flächen im Hafengebiet ist im Eigentum der Stadtwerke und ist an die angesiedelten Unternehmen verpachtet bzw. vermietet. Mit der Erneuerung der Spundwände steht eine Großbaumaßnahme bevor. Die Stadtwerke bereiten die Vergabe derzeit vor.



Am rheinabgewandten Ufer des Hafenbeckens befindet sich auf einer Fläche von 18.900 qm das Container-Terminal der Contargo Rhein-Main GmbH. Nach der Terminalerweiterung um 7.000 qm stehen ab Sommer 2018 25.900 qm für den Containerumschlag zur Verfügung. Nach Installation der neuen Containerkranbrücke stehen zwei Brücken und zwei mobile Umschlagsgeräte zur Verfügung. Am nördlichen Ende der gegenüberliegenden Uferseite wird ab Sommer 2018 ein Leercontainerabstellplatz in Betrieb genommen. Durch diese aus eigenen Mitteln finanzierte Terminalerweiterung steigt die Umschlagkapazität auf 120.000 TEU p.a. Durch die Funktion des Container-Terminals als Leercontainerdepot hat das Aufkommen zugenommen.

Beim Containerverkehr handelt es sich ausschließlich um Seehafen-Hinterlandverkehre. Durch die Einbindung in das Contargo Netzwerk bestehen regelmäßige Schiffsverbindungen mit den Seehäfen Rotterdam und Antwerpen. Seit dem Jahr 2017 werden bei Bedarf Zugverbindungen mit dem Seehafen Rotterdam eingerichtet. Das Terminal bedient ein überregionales Hinterland im links- und rechtsrheinischen Bereich. Ein Aufkommensschwerpunkt besteht in der Region in einem Umkreis von bis zu 75 km. Die Wirtschaft im Einzugsgebiet des Terminals ist mittelständisch geprägt. Zudem nutzt Contargo das Terminal als Logistikhub für Feederverkehre aus den Main- und Moselregionen und als Umladestation zwischen Mittel- und Oberrheinverkehren. Im Vordergrund steht hierbei die direkte Schiff-zu-Schiff-Verladung.

Angrenzend an das Container-Terminal wird konventionelles Stückgut umgeschlagen. Auf einer Fläche von 4.000 qm ist die Firma ELI-Lagerhaus ansässig. ELI übernimmt die Logistik und den Umschlag für den Aluminiumproduzenten Aleris. Rohaluminium wird im Import angeliefert. Die Aluminiumprodukte werden über die Seehäfen exportiert. Ein Großteil der Transporte wird per Schiff und Bahn durchgeführt. Durch den großen Anteil der im Hafengebiet produzierten Aluminiumprodukte entfällt nur 10% der konventionellen Stückgüter auf ein überörtliches regionales Einzugsgebiet.

Auf insgesamt 68.000 qm Flächen der Stadtwerke erfolgt Massengutumschlag. Auf der rheinabgewandten Seite des Hafenbeckens erfolgt der Schüttgutumschlag der Firmen Rheinische Provinzial-Basalt- und Lavawerke (RPBL) sowie Gebr. Zieglowski. Die RPBL verlädt wie in den Häfen Andernach und Weißenthurm in der Osteifel abgebaute Lava und Basalt auf Schiffe zur Auslieferung. Die Firma Zieglowski betreibt einen Umschlag- und Lagerplatz zur Versorgung der Region mit Baustoffen. Unmittelbar neben der Umschlagsfläche der RPBL betreibt die Firma TSR Recycling einen Standort für Schrottreycling. Der Einzugsbereich liegt neben den in Koblenz ansässigen Kunden und Lieferanten in einem Radius von bis zu 50 km. Der größte Anteil wird überwiegend per Schiff oder Bahn der Stahlindustrie innerhalb von Deutschland zugeführt.

Auf der rheinzugewandten Seite des Hafenbeckens erfolgt der Umschlag von Altglas der Remondis Recycling GmbH. Remondis betreibt im Hafen eine Glasrecycling-Anlage. Das unbehandelte Altglas wird zum Teil per Schiff angeliefert.

Die ebenfalls auf der rheinzugewandten Seite des Hafenbeckens angesiedelte Mälzerei schlägt Brauergerste und Malz um. Auf dem Privatgelände mit einer Fläche von 24.000 qm wird Malz etwa für Brauereien hergestellt.

Im konventionellen Umschlag trockener Massengüter dominieren wasserseitig kontinentale Quellen und Ziele, 3% des Umschlags trockener Massengüter entfällt auf Seehafenverkehre. Im Hinterland bedient der Hafen Koblenz ein überregionales Hinterland. 50% des Umschlags hat Quelle bzw. Ziel in einer Entfernung von mehr als 75 km.

Am Kopf des Hafenbeckens erfolgt der Mineralölumschlag für das Tanquid Tanklager. Der Steiger ist über unter- und oberirdische Leitungen mit dem auf der anderen Straßenseite angesiedelten Tankla-



ger verbunden. Acht Tanks bieten insgesamt eine Lagerkapazität von 36.000 m<sup>3</sup>. Das Tanklager wird überwiegend aus den Seehäfen beliefert und dient zur regionalen Mineralölversorgung insbesondere von Tankstellen.

Neben den Umschlagbereichen und dazugehörigen Lagerflächen werden 31.000 qm für Lagerung / Logistik genutzt. Dabei handelt es sich vorwiegend um die Lagerhallen der Stadtwerke Koblenz am rheinzugewandten Ufer des Hafenbeckens und am Nordufer. Die Stadtwerke vermieten Lagerflächen an verschiedene Firmen.

Der Hafen ist ein wichtiger Umschlagpunkt im Eisenbahnverkehr. Dazu trägt die Positionierung als Railport bei. Neben dem Umschlag der Anlieger und Gleisnebenanschlüsse nutzen regionale Kunden den Hafen als Zugangspunkt zum Eisenbahngüterverkehr. So befindet sich auf der rheinzugewandten Seite des Hafenbeckens die öffentliche Ladestraße für den Großraum Koblenz und ist ein wichtiger Bestandteil des Railports. Die Stadtwerke entwickeln im Eisenbahnbereich gemeinsame Angebote mit Speditionen und Eisenbahnverkehrsunternehmen.

Das Einzugsgebiet des Hafens Koblenz überlappt im Containerverkehr mit dem Bedienungsgebiet des benachbarten Hafens Andernach sowie der Standorte Bonn und Mainz. Die zu den Netzen verschiedener Hinterlandoperatoren gehörenden Container-Terminals stehen im Wettbewerb. Im konventionellen Umschlag ist der Wettbewerb mit anderen Häfen aufgrund des großen Anteils mit Ansiedlungen im Hafen bzw. in Hafennähe zusammenhängenden Umschlags geringer. Zum Teil besteht aber etwa bei Transporten mit Quelle oder Ziel im Hinterland ein Wettbewerb mit dem Hafen Andernach und auch dem rechtsrheinischen Hafen Bendorf. Hinsichtlich des Umschlags von Lava und Basalt richtet sich die Wahl des Umschlagpunktes (Koblenz, Andernach oder Weißenthurm) vor allem nach den Kosten des Straßentransports im Vorlauf. In einzelnen Bereichen besteht eine Kooperation mit anderen Hafenstandorten in der Region.

Der Hafen hat eine enge Bindung zur örtlichen und regionalen Industrie und ist ein Standortfaktor. Dies gilt exemplarisch für den Aluminiumproduzenten Aleris, der im angrenzend an den Hafen gelegenen Werk Vorprodukte für die Luft- und Raumfahrttechnik sowie Automobilindustrie fertigt. Das Werk beschäftigt etwa 1.400 Mitarbeiter.

### **Flächenreserven und Umstrukturierungspotenzial**

Der Hafen Koblenz weist mit 6.000 qm Freiflächen kaum Flächenreserven auf. Dabei handelt es sich um eine im Hafenumschlag eingeschränkt nutzbare Fläche am Hafenkopf. Aufgrund des dort installierten Steigers für den Mineralölumschlag ist anderer wasserseitiger Umschlag nicht möglich. Jedoch werden auf dieser Freifläche u.a. Güter, aus konventionellem Umschlag an anderer Stelle des Hafens, gelagert.

Eine Umstrukturierung der Hafenumflächen zur Erweiterung des Umschlags ist auf einer Fläche von insgesamt 50.000 qm möglich. Davon entfallen 20.000 qm auf die Hallenlagerflächen am rheinzugewandten Ufer des Hafenbeckens. Die Flächen bieten Entwicklungspotenzial für wasserseitigen Umschlag. Bei Bedarf sind ein Abriss der Lagerhallen und eine Ausstattung der Flächen mit Umschlaggeräten denkbar. Weitere 30.000 qm ohne direkten Wasserzugang bieten Gleisanschluss und stehen für Ansiedlungen mit Umschlag im Eisenbahnverkehr zur Verfügung. Der Umstrukturierungsaufwand der Flächen wird von Seiten des Hafenbetreibers mit gering bis mittel angegeben.

Im Hafenumfeld stehen 40 ha Entwicklungsflächen etwa im Industriegebiet Rheinhafen und im Industriegebiet A 61 zur Verfügung. Davon liegen 10 ha in einem Umkreis von 2 km um den Hafen und wei-



tere 5 ha in einem Umkreis von 5 km. Die übrigen 25 ha Entwicklungsflächen befinden sich in einem Umkreis von 10 km um den Hafen. Der Entwicklungsaufwand wird mit gering (6 ha), mittel (9 ha) und hoch (25 ha) angegeben. Die Flächen mit geringem Entwicklungsaufwand befinden sich in Hafennähe.

### **Nutzungskonflikte**

Nutzungskonflikte sind durch die Lage des Hafens im Industriegebiet nicht gegeben. So bestehen keine konkurrierenden städtischen Entwicklungsplanungen im Hafengebiet. Die Entfernung zur Wohnbebauung trägt dazu bei, dass es keine Anwohnerbeschwerden gegen vom Hafenbetrieb ausgehende Lärm- und Staubemissionen sowie Verkehrsbelastung gibt.

Gerade hinsichtlich im Hafenumfeld liegender Grundstücke für hafenauffine Nutzungen wie Umschlag der Eisenbahn und Logistik wird ein Schutz vor einem Heranrücken hafenfremder Nutzungen wie insbesondere städtebaulichen Entwicklungen als wichtig angesehen.

### **Entwicklungsperspektiven**

Die Perspektiven in den bestehenden Umschlagbereichen sind positiv. Im Containerumschlag wird weiteres Wachstum erwartet. Dabei trägt die Einbindung des Terminals in das Contargo Netzwerk zur Entwicklung des Standorts bei. Zur Bewältigung des wachsenden Umschlags wird eine Erweiterung der Flächen für den Containerumschlag angestrebt. Dafür ist auch eine Befestigung weiterer Flächen vorgesehen. Begrenztes Flächenpotenzial ist im Hafen vorhanden. Neben der Erweiterung wird durch Investitionen in Digitalisierung und Automatisierung eine Erhöhung der Leistungsfähigkeit angestrebt.

Unter den anderen Geschäftsfeldern bestehen im Recycling und allgemein im Eisenbahnverkehr Entwicklungspotenziale. Der Umschlag von Aluminium des hafennahen Werkes wird ein wichtiges Standbein bleiben. Der Getreideumschlag der im Hafen angesiedelten Mälzerei dürfte sich nach der Investition in den Standort positiv entwickeln. Im Mineralöl-Umschlag ist im Zusammenhang mit einer Abnahme des Verbrauchs eher eine rückläufige Entwicklung zu erwarten.

Mit der kontinuierlichen Weiterentwicklung des Leistungsportfolios und Anpassung des Umschlagequipments strebt der Hafen Koblenz einen Ausbau des Umschlaggeschäfts und die Verlagerung weiterer Transporte auf Schiff/Bahn an. Dazu könnte die Ansiedlung hafenauffiner Unternehmen mit Umschlag im Schiffs- bzw. Eisenbahnverkehr beitragen. Dafür sind im Hafengebiet begrenzte Flächenpotenziale vorhanden. Größere Flächenpotenziale bestehen im Hafenumfeld. Bei entsprechender Anbindung bietet sich auch hier Potenzial für hafenzugehörige Entwicklungen.

Der Umschlag von Windenergieanlagen wird als ein Bereich mit Entwicklungspotenzial gesehen. So bestehen etwa im Hunsrück noch Planungen für Windenergieanlagen. In diesem Marktsegment steht der Hafen im Wettbewerb mit anderen Standorten. Aufgrund der Vielfalt der Planungen und Anbieter haben sich parallele Strukturen über verschiedene Häfen in der Region gebildet.

Der Umschlag im Eisenbahnverkehr zeigt eine positive Entwicklung. Nach einem Anstieg des Umschlags auf 249.000 t im Jahr 2017 wird weiteres Wachstum angestrebt. Im Eisenbahnbereich ist der Tonverkehr in Containern ein Bereich mit Entwicklungspotenzial. Es laufen Gespräche mit Operateuren über ein Aufkommen von anfangs 6.000 TEU jährlich mit Wachstumsperspektive.

## Umschlagaufkommen 2016 und Prognose 2030

**Tabelle 33: Umschlag im konventionellen Verkehr der Binnenschifffahrt 2016 und Prognose 2030 im Hafen Koblenz (in Tonnen)**

Gütergruppe	2016	2030
Getreide	90.000	103.000
Glas, Schrott, Sand	71.000	83.000
Trockenes Massengut insgesamt	161.000	186.000
Kraftstoffe und Heizöl	223.000	200.000
Flüssiges Massengut insgesamt	223.000	200.000
NE-Metalle	95.000	117.000
Konventionelles Stückgut insgesamt	95.000	117.000
<b>Gesamt</b>	<b>479.000</b>	<b>503.000</b>

Quelle: Angaben des Hafenbetreibers zum Umschlagaufkommen und eigene Berechnungen auf Grundlage der Verkehrsverflechtungsprognose 2030 des Bundes.

**Tabelle 34: Umschlag im Containerverkehr der Binnenschifffahrt 2016 und Prognose 2030 im Hafen Koblenz (in TEU)**

	2016	2030
<b>Container</b>	36.000	47.000

Quelle: Angaben des Hafenbetreibers zum Umschlagaufkommen und eigene Berechnungen auf Grundlage der Verkehrsverflechtungsprognose 2030 des Bundes.

**Tabelle 35: Gesamtumschlag der Binnenschifffahrt 2016 und Prognose 2030 im Hafen Koblenz (in Tonnen)**

Gütergruppe	2016	2030
<b>Gesamt</b>	832.000	971.000

Quelle: Angaben des Hafenbetreibers zum Umschlagaufkommen und eigene Berechnungen auf Grundlage der Verkehrsverflechtungsprognose 2030 des Bundes.

**Tabelle 36: Umschlag im konventionellen Verkehr der Eisenbahn 2016 und Prognose 2030 im Hafen Koblenz (in Tonnen)**

Gütergruppe	2016	2030
Schrott, Gleisschotter, Holz, Schiefer	65.000	98.000
Trockenes Massengut insgesamt	65.000	98.000
NE-Metalle	123.000	214.000
Konventionelles Stückgut insgesamt	123.000	214.000
<b>Gesamt</b>	<b>188.000</b>	<b>312.000</b>

Quelle: Angaben des Hafenbetreibers zum Umschlagaufkommen und eigene Berechnungen auf Grundlage der Verkehrsverflechtungsprognose 2030 des Bundes.

**Tabelle 37: Umschlag im Containerverkehr der Eisenbahn 2016 und Prognose 2030 im Hafen Koblenz (in TEU)**

	2016	2030
<b>Container</b>	0	10.000

Quelle: Angaben des Hafenbetreibers zum Umschlagaufkommen und eigene Berechnungen auf Grundlage der Verkehrsverflechtungsprognose 2030 des Bundes.

Seit dem Jahr 2017 verkehren bei Bedarf Containerzüge zwischen Koblenz und dem Seehafen Rotterdam. Bei Etablierung einer regelmäßigen Zugverbindung wird das Potenzial im Eisenbahnverkehr mit Containern auf bis zu 10.000 TEU p.a. bis 2030 geschätzt.

**Tabelle 38: Gesamtumschlag der Eisenbahn 2016 und Prognose 2030 im Hafen Koblenz (in Tonnen)**

	2016	2030
<b>Gesamt</b>	188.000	412.000

Quelle: Angaben des Hafenbetreibers zum Umschlagaufkommen und eigene Berechnungen auf Grundlage der Verkehrsverflechtungsprognose 2030 des Bundes.

Für die Abschätzung des Gesamtumschlags in Tonnen im Containerverkehr der Eisenbahn wird ein durchschnittliches Ladungsgewicht von 10 t/TEU angesetzt. Dies ist das mittlere Ladungsgewicht der Container im Güterverkehr der Binnenschifffahrt im Hafen Koblenz im Jahr 2016.

## Stärken-Schwächen-Analyse

### Stärken

Nach der Erweiterung bietet das Container-Terminal eine hohe Leistungsfähigkeit und Kapazitätsreserven.

Das Container-Terminal ist Bestandteil des Contargo Netzwerk. Regelmäßig bedienen Containerlinedienste der Binnenschifffahrt den Koblenzer Hafen.

Es besteht eine enge Verflechtung des Umschlags mit im Hafen und angrenzend angesiedelten Industriebetrieben.

Der Hafen betreibt ein flexibles Flächenmanagement. Flächenpotenziale wurden zur Erweiterung des Containerterminals genutzt. Der Hafen hat Hallenlagerfläche in Uferlage mit der Option einer umschlagbezogenen Entwicklung erworben.

Der Hafen hat eine wichtige Position als Bahnknoten. Dazu trägt die Funktion als Railport bei. Flächenpotenziale mit Gleisanschluss bieten Potenzial für Ansiedlungen mit Umschlag im Eisenbahnverkehr.

Mit Realisierung des Ausbaus der Rheinanschlussbahn ist der Hafen direkt für Ganzzüge mit bis zu 740 m Länge erreichbar.

Es bestehen keine Nutzungskonflikte etwa durch städtische Entwicklungsplanungen im Hafengebiet oder Anwohnerbeschwerden gegen vom Hafenbetrieb ausgehende Emissionen.

### Schwächen

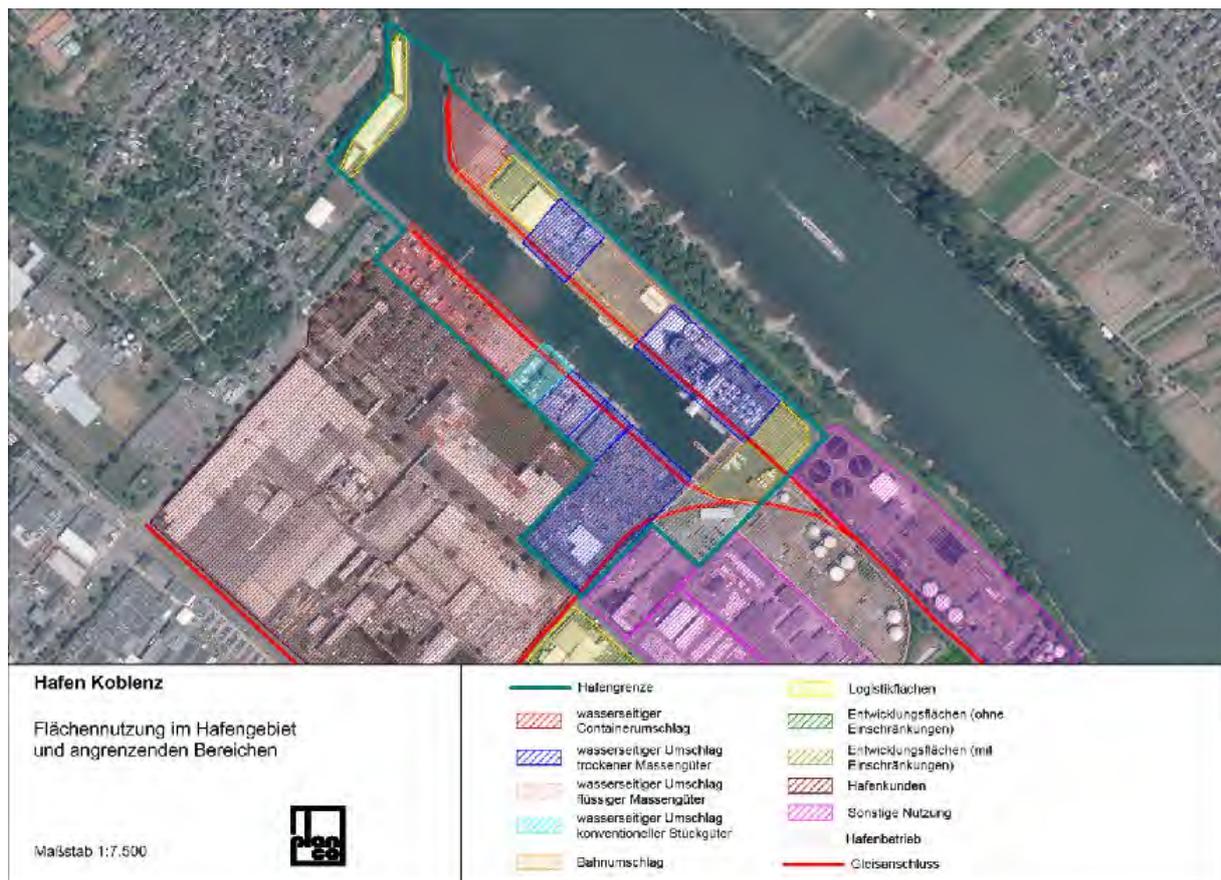
Die fehlenden Flächenreserven im Hafengebiet begrenzen das Entwicklungspotenzial des Hafens. Es bestehen Umstrukturierungspotenziale und im Umkreis von bis zu 10 km bestehen umfangreiche Ansiedlungsmöglichkeiten auf Freiflächen.

Das Bedienungsgebiet im Containerverkehr ist mittelständig geprägt. Damit verteilt sich der Umschlag auf verschiedene kleine und mittlere Verlader. Ein Großverlader mit einer hohen Grundlast fehlt.

Ein regelmäßiges Zugangebot im Containerverkehr ist nicht vorhanden. Bisher verkehrt die Zugverbindung nach Rotterdam nur nach Bedarf.

Die Gleisanlagen im Bahnhof Koblenz-Lützel lassen eine Abfertigung von Zügen mit einer Länge von 740 m nicht zu.

Abbildung 15: Flächennutzung im Hafen Koblenz



Quelle: GeoBasis-DE / LVermGeoRP (2018), dl-de/by-2-0, <http://www.lvermgeo.rlp.de> (Markierungen durch Planco)

## 5.2.6 Hafen Lahnstein

### Lage und Betreiber

Der Landeshafen Lahnstein liegt rechtsrheinisch zwischen Rhein-km 584 und 586. Die Hafenteile Nieder- und Oberlahnstein sind durch die einmündende Lahn getrennt.

Der Hafen gehört zum BLAW Betrieb Landeseigene Anlagen an Wasserstraßen des Landes Rheinland-Pfalz. Betreiber sind die Hafенbetriebe Rheinland-Pfalz GmbH. Der Hafенbetreiber ist für die Unterhaltung der Infrastruktur sowie Flächenvermarktung zuständig. Die Flächen werden in der Regel durch die Hafенbetriebe mit der von den Ansiedlern benötigten Suprastruktur wie Kränen und Hallen ausgestattet.

### Erreichbarkeit

Der Hafen ist durch die Lage direkt am Rhein gut auf der Wasserstraße erreichbar. Abgesehen von einzelnen Ausnahmen können Schiffe bis zu einer Größe von 110 m (Großmotorgüterschiff) den Hafen Lahnstein anlaufen. Die zulässige Abladetiefe ist wasserstandsabhängig und entspricht den Bedingungen auf dem Rhein.

Beide Hafenteile sind etwa 1,5 km von der B 42 entfernt. Autobahnanschluss besteht mit der B 48 in etwa 12 km Entfernung. Eine Verbesserung der Anbindung des Oberlahnsteiner Hafenteils wird durch die geplante neue Entlastungsstraße angestrebt.

Der Hafen bietet keinen Gleisanschluss. Der Anschluss an die nahe dem Hafen verlaufende Hauptstrecke wurde im Zusammenhang mit der Netzanpassung „MORA C“ zurückgebaut.

### Hafenstruktur und Bedeutung

Der Hafen erstreckt sich auf eine Gesamtfläche von 170.000 qm. Davon entfallen 72.000 qm auf Wasserflächen. Der Hafen besteht aus einem Stromhafen in Niederlahnstein und einem Hafenbecken in Oberlahnstein. Die Hafенbetriebe Rheinland-Pfalz GmbH betreibt einen Großteil der Flächen im Hafen Oberlahnstein. In Niederlahnstein verwalten und vermarkten die Hafенbetriebe nur einen Teil des Uferstreifens.

Im Stromhafen Niederlahnstein steht eine Kailänge von 700 m zur Verfügung. Auf etwa 20.000 qm sind die Umschlaganlagen und Lagerflächen der Beiselen Lagerei- und Umschlags GmbH angesiedelt. Dazu gehören 2.000 qm Uferfläche, die von den Hafенbetrieben gemietet werden. Schwerpunkte des Umschlags sind trockene Massengüter wie Getreide, Düngemittel und Streusalz. Neben Massengütern werden auch Stückgüter konventionell umgeschlagen. Die Lagerkapazität der Hallen- und Freilagerflächen beträgt insgesamt 38.000 t. Der Getreidespeicher auf dem Gelände steht unter Denkmalschutz.

Das etwa 20.000 qm umfassende Tanklager wird derzeit nicht genutzt. Zu dem Tanklager gehören 1.400 qm Uferfläche in der Verwaltung und Vermarktung der Hafенbetriebe. Das Tanklager mit einer Lagerkapazität von 20.000 m<sup>3</sup> war Bestandteil des Tanklagenternetzes der Firma Tanquid. Nach Übernahme durch die Firma Liesen Tank steht im Jahr 2018 die Wiederinbetriebnahme als Lager für Bitumen bevor. Die Bitumen werden für den Straßenbau in der Region benötigt.

Am Hafenbecken im Oberlahnsteiner Hafenteil nutzt Rhenus eine Fläche von rund 50.000 qm für Umschlag und Lagerung einer breiten Palette von Gütern. Der Schwerpunkt liegt auf Schüttgütern wie

Steinen aber auch Stückgüter werden konventionell umgeschlagen. Das Hafenbecken bietet eine Kailänge von 750 m. Vier Lagerhallen stehen zur Verfügung. Neben dem Umschlag- und Logistikanbieter agiert Rhenus am Standort Oberlahnstein als Baustoffhändler.

Der Umschlag von Schüttgütern dient unter anderem zur Versorgung des im Hafen angesiedelten Betonwerks. Am südlichen Rand der Rhenus Fläche steht ein Betonwerk der Firma Dyckerhoff Beton Rheinland-Pfalz GmbH & Co. KG mit Sitz in Neuwied. Dieser Standort ist für die Firma Dyckerhoff aktuell alternativlos.

Der Umschlag steht im engen Zusammenhang mit den im Hafen angesiedelten Unternehmen. In diesen Bereichen besteht kaum Wettbewerb. Dies gilt auch für den Umschlag von Streusalz zur Versorgung der Region. Versuche der regionalen Salzversorgung über andere Hafenstandorte haben sich nicht bewährt. Es besteht aber eine Überlappung des Einzugsgebietes mit anderen Häfen am Mittelrhein, wie insbesondere Koblenz und Bendorf. Daher ist der Hafen bzw. die Umschlagbetreiber bei Umschlaggeschäften für ein größeres Hinterland Wettbewerb ausgesetzt. Dies würde auch bei Entwicklung eines Terminals für den Containerumschlag der Fall sein.

Der Hafen Lahnstein strebt eine Kooperation mit anderen Hafenstandorten am Mittelrhein an. Dabei geht es vor allem um die Realisierung betrieblicher Synergien der Standorte Lahnstein, Koblenz und Bendorf. Die angestrebte Kooperation bezieht die ansässigen Umschlagbetriebe mit ein.

### **Flächenreserven und Umstrukturierungspotenziale**

Der BLAW hat zur Bereinigung der Mietverhältnisse und Schaffung von Entwicklungspotenzialen Flächen im Hafenteil Oberlahnstein erworben und den Hafenbetrieben Rheinland-Pfalz GmbH zur Vermarktung und Entwicklung zur Verfügung gestellt.

Mittelfristig besteht ein Umstrukturierungspotenzial von 25.000 qm im Hafenteil Oberlahnstein. Durch die Anbindung an die bestehende Fläche in Uferlage besteht ein direkter Wasserzugang. Es wird mit nennenswertem Aufwand der Umstrukturierung gerechnet.

Darüber hinaus sind keine Flächenreserven und Umstrukturierungspotenziale vorhanden.

Die Wiederinbetriebnahme des Tanklagers für Umschlag und Lagerung von Bitumen steht bevor. Es wird mit einem Umschlagvolumen von bis zu 100.000 t p.a. gerechnet. Das Bitumen wird für den Straßenbau in der Region benötigt.

Die Umschlagbetriebe im Hafen Lahnstein stehen vor Veränderungen. In Oberlahnstein wird das Ankergeschäft Salzumschlag dafür sorgen, dass auch weiterhin Massengüter umgeschlagen werden, insbesondere da das Streusalz an diesem Standort für den Landesbetrieb Mobilität (LBM) von herausragender Bedeutung für den rechtsrheinischen Raum dort ist. Die Entwicklungsperspektiven für den übrigen Massengutumschlag am Standort werden sich in naher Zukunft ergeben.

Der Umschlag trockener Massengüter in Niederlahnstein ist eine wirtschaftliche Herausforderung. Daher sind eine Einschränkung und eher rückläufige Entwicklung der Umschlagaktivitäten zu erwarten. Die Entwicklung der Flächen in Niederlahnstein wird durch den unter Denkmalschutz stehenden Getreidespeicher eingeschränkt.



## Nutzungskonflikte

Es bestehen in beiden Hafenteilen Nutzungskonflikte. Anwohnerbeschwerden richten sich gegen die Lärm- und Staubemissionen. Durch die vergleichsweise geringen Lärmbelastungen am Standort Niederlahnstein treten hier kaum Konflikte auf.

Ein Schwerpunkt der Konflikte sind die Beschwerden eines im Hafengebiet in Oberlahnstein ansässigen Anwohners. Dieser nutzt das Hafengebiet zu Wohnzwecken und beschwert sich über lärmintensiven Umschlag von Recyclinggütern bei Ordnungsamt und Gewerbeaufsicht. Lärmmessungen haben keine Verstöße des Hafensbetriebs gegen die Lärmgrenzwerte gezeigt.

Aufgrund der Konflikte prüft der Hafensbetreiber derzeit rechtliche Möglichkeiten, gegen die Wohnbebauung im Hafengebiet vorzugehen. Die Stadt Lahnstein ist einbezogen, positioniert sich allerdings nicht eindeutig. Eine rechtliche Auseinandersetzung zur Sicherung des Hafensbetriebs ist nicht ausgeschlossen.

Perspektivisch können sich Nutzungskonflikte im Zusammenhang mit der Bundesgartenschau im Jahr 2029 im Oberen Mittelrheintal ergeben. Mit Veröffentlichung vom 28.01.2019 hat die Stadt Lahnstein den Stadtratsbeschluss zur Aufstellung eines Bebauungsplanes für das Hafengebiet Oberlahnstein bekannt gemacht. Danach soll im Hafen Oberlahnstein eine Nutzungskombination aus Wohnen, Arbeiten und Freizeit entwickelt werden. Es sind daher nicht unerhebliche Auswirkungen auf die künftigen hafenswirtschaftlichen Nutzungen des Hafengebietes zu erwarten, die im Ergebnis zum Einstellen des bisherigen Hafensbetriebes führen können.

## Entwicklungsperspektiven

Der Umschlag steht vor einer relativ stabilen Entwicklung. Dazu wird insbesondere das Salzgeschäft beitragen. Im Umschlag von Streusalz, Getreide, Steinen, und Düngemitteln hat der Hafen eine große Bedeutung zur regionalen Versorgung.

Die Umschlaggeschäfte stehen aber vor Veränderungen. So ist eine stärkere Konzentration auf den Salzumschlag zu erwarten. In diesem Zusammenhang laufen Verhandlungen zu Umstrukturierung des Umschlagbetriebs in Oberlahnstein. Demgegenüber ist in Niederlahnstein ein Rückgang des Trockengutumschlags zu erwarten.

Die Reaktivierung des Tanklagers wird zusätzlichen Umschlag von Bitumen bringen.

Potenzial wird wie an anderen Hafenstandorten im Abtransport von Erdaushub (etwa beim Straßenbau) gesehen. Dieser muss nach neuer Gesetzlage zur Entsorgung in die Niederlande transportiert werden.

Planungen zur Ertüchtigung der zwei erneuerungsbedürftigen Schiffsliege- und Umschlagplätze liegen vor. Der Hafensbetreiber beabsichtigt mit der Erneuerung der Spundwände in die Infrastruktur und in Entwicklungsflächen zu investieren. Die Entwicklungsflächen sind grundsätzlich geeignet, um ein Container-Terminal zu errichten. Hierzu könnten grundsätzlich Fördermittel gemäß KV-Richtlinie beantragt werden.



## Umschlagaufkommen 2016 und Prognose 2030

**Tabelle 39: Umschlag im konventionellen Verkehr der Binnenschifffahrt 2016 und Prognose 2030 im Hafen Lahnstein (in Tonnen)**

Gütergruppe	2016	2030
Landwirtschaftliche und verwandte Erzeugnisse	20.000	25.000
Kohle	5.000	0
Erze, Steine und Erden	63.000	56.000
Chemische Erzeugnisse (Düngemittel)	26.000	27.000
Trockenes Massengut insgesamt	114.000	108.000
Metalle und Metallerzeugnisse	5.000	6.000
Konventionelles Stückgut insgesamt	5.000	6.000
<b>Gesamt</b>	<b>119.000</b>	<b>114.000</b>

Quelle: Angaben des Hafenbetreibers zum Umschlagaufkommen und eigene Berechnungen auf Grundlage der Verkehrsverflechtungsprognose 2030 des Bundes.

**Tabelle 40: Gesamtumschlag der Binnenschifffahrt 2016 und Prognose 2030 im Hafen Lahnstein (in Tonnen)**

Gütergruppe	2016	2030
<b>Gesamt</b>	<b>119.000</b>	<b>114.000</b>

Quelle: Angaben des Hafenbetreibers zum Umschlagaufkommen und eigene Berechnungen auf Grundlage der Verkehrsverflechtungsprognose 2030 des Bundes.

## Stärken-Schwächen-Analyse

### Stärken

Der Hafen hat Flächen zur Entwicklung des Hafens erworben. Es besteht Entwicklungs- bzw. Umstrukturierungspotenzial, das zur Ansiedlung eines Container-Terminals genutzt werden soll.

Es wird eine breite Palette trockener Güter umgeschlagen. Der Hafen ist ein wichtiger Umschlagpunkt zur Versorgung der Region mit Streusalz.

Das Tanklager steht vor der Wiederinbetriebnahme. Es ist Umschlag und Lagerung von Bitumen für den Straßenbau in der Region geplant.

Der Umschlagbetrieb in Oberlahnstein steht vor Umstrukturierungen.

Planungen zur Ertüchtigung zwei erneuerungsbedürftiger Schiffsliege- und Umschlagplätze bestehen. Es ist die Erneuerung der Spundwand vorgesehen.

Die Hafenbetriebe streben eine Kooperation mit anderen Häfen am Mittelrhein unter Einbeziehung der Umschlagbetriebe an.

### Schwächen

Der Hafen ist nicht trimodal erschlossen. Ein Gleisanschluss ist nicht vorhanden.



Es bestehen ausgeprägte Nutzungskonflikte. Der Hafenbetrieb ist aufgrund einer problematischen Wohnnutzung im Hafengebiet Beschwerden gegen die Lärm- und Luft-/Staubbelastung ausgesetzt. Die Stadt Lahnstein strebt eine veränderte Nutzung des Hafens Oberlahnstein an.

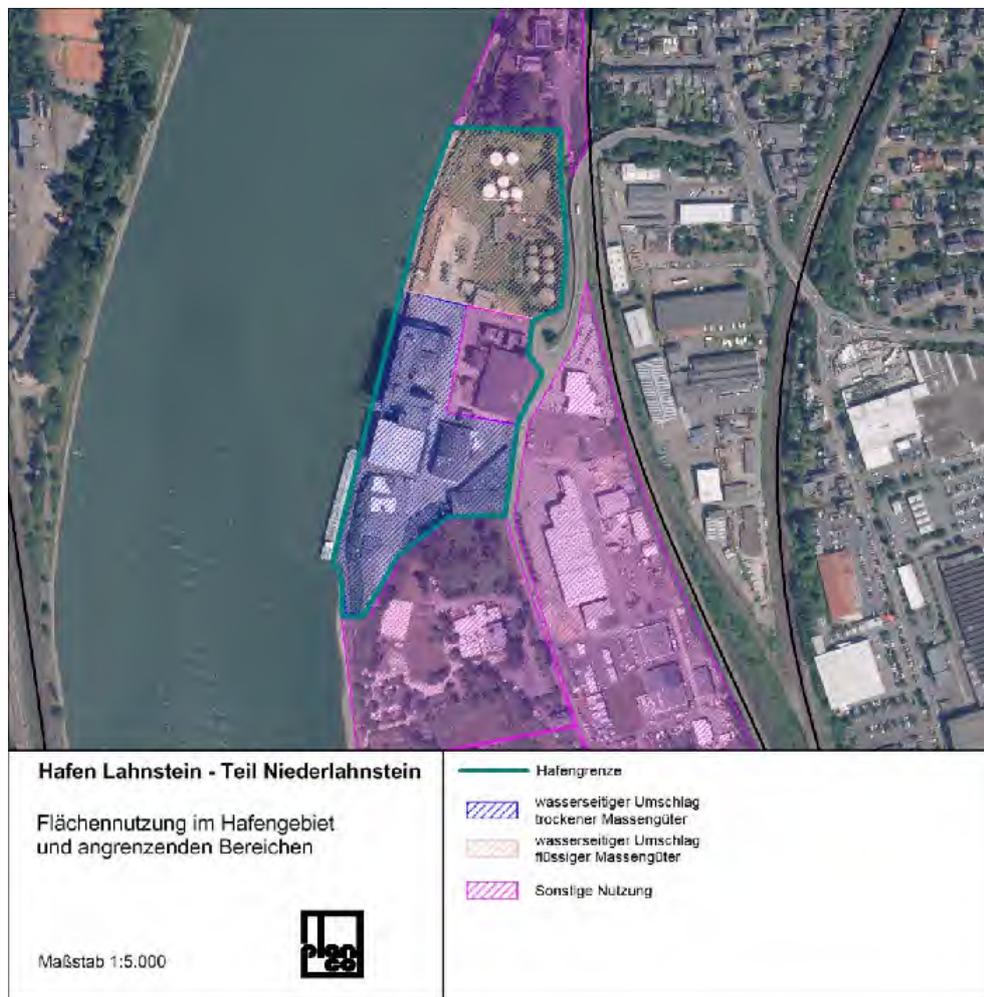
Die Straßenanbindung ist verbesserungswürdig. Die Planungen zum Bau einer neuen Anbindung verzögern sich. Es handelt sich zwar um eine kleine straßenbauliche Lösung, die aber gleichwohl die Verkehrsanbindung des Hafenteils in Oberlahnstein nicht unerheblich verbessern kann.

Der Hafen ist in zwei voneinander entfernten Bereichen aufgeteilt.

Hafenbetrieb und Umschlaggeschäft stellen eine wirtschaftliche Herausforderung dar.

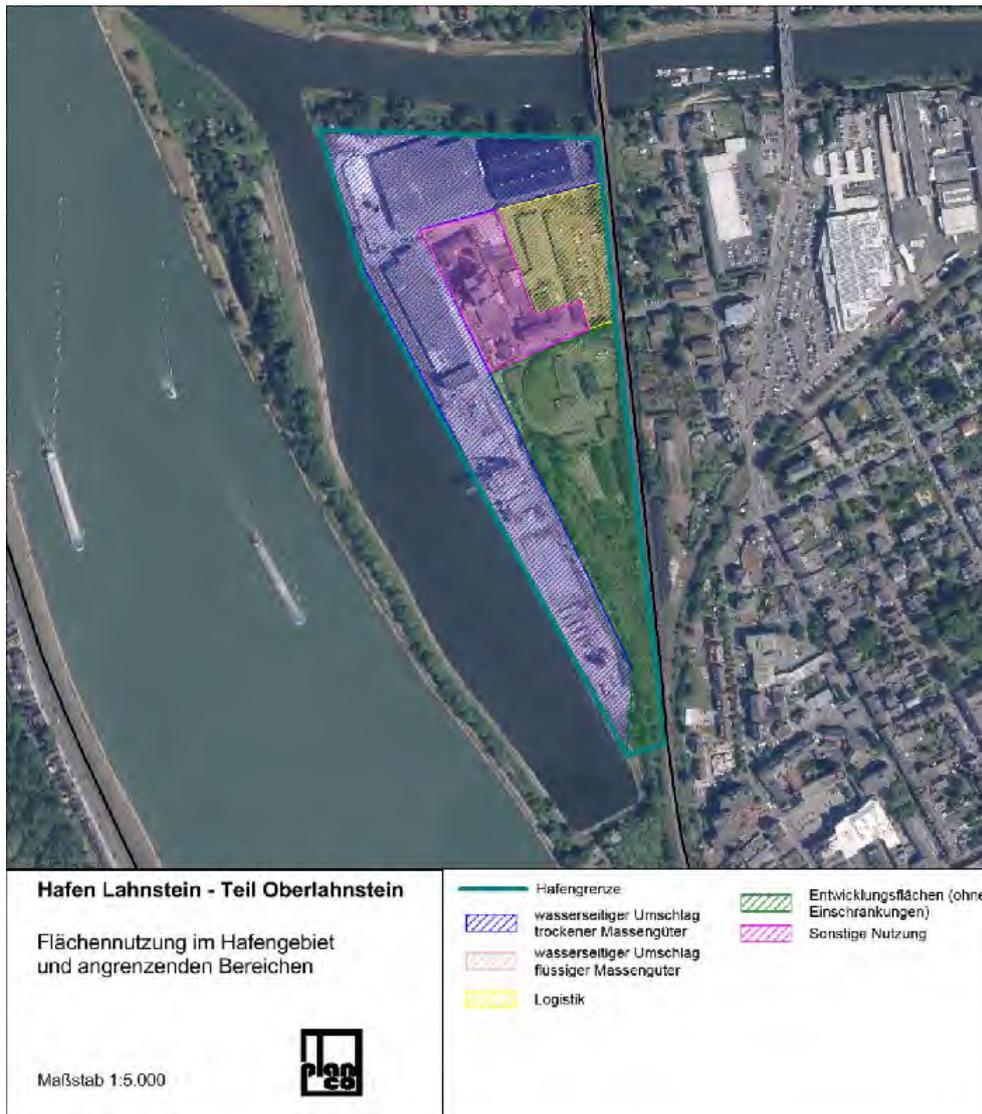
Der unter Denkmalschutz stehende Getreidespeicher in Niederlahnstein beschränkt die Entwicklungsmöglichkeiten.

**Abbildung 16: Flächennutzung im Hafen Lahnstein – Teil Niederlahnstein**



Quelle: GeoBasis-DE / LVermGeoRP (2018), dl-de/by-2-0, <http://www.lvermgeo.rlp.de> (Markierungen durch Planco)

Abbildung 17: Flächennutzung im Hafen Lahnstein – Teil Oberlahnstein



Quelle: GeoBasis-DE / LVermGeoRP (2018), dl-de/by-2-0, <http://www.lvermgeo.rlp.de> (Markierungen durch Planco)

## 5.2.7 Hafen Ludwigshafen

### Lage und Betreiber

Der Hafen Ludwigshafen erstreckt sich linksrheinisch von Rhein-km 419 bis 432 über das Stadtgebiet. Der Hafen gliedert sich in verschiedene Hafenteile beginnend mit dem Landeshafen Nord der BASF SE im Norden und endend mit dem Industriepark-Süd Oberer Stromhafen im Süden.

Betreiber des Hafens ist die Hafenbetriebe Ludwigshafen am Rhein GmbH. Gesellschafter sind das Land Rheinland-Pfalz mit einem Anteil von 90 % und die Stadt Ludwigshafen am Rhein mit einem Anteil von 10 %. Die Hafenbetriebe unterhalten die Infrastruktur und vermarkten Hafenumflächen sowie Immobilien. Die Entwicklung und Ausstattung der Flächen erfolgt in Abstimmung mit den angesiedelten oder den neu anzusiedelnden Unternehmen.

Darüber hinaus ist der Hafen Ludwigshafen Mitgesellschafter der Wirtschaftsentwicklungsgesellschaft (W.E.G) der Stadt Ludwigshafen und der Asensus GmbH.

### Erreichbarkeit

Der Hafen ist durch die direkte Lage am Rhein gut auf der Wasserstraße erreichbar. Im Hafen bestehen keine Einschränkungen, so dass alle auf dem Rhein eingesetzten Schiffstypen den Hafen anlaufen können. Die Abladebedingungen sind wasserstandsabhängig und richten sich nach dem Rheinpegel. Im Containerverkehr sind bis zu 5 Lagen möglich. Der Luitpoldhafen wird derzeit nicht von Güterschiffen bedient, eine Wiederaufnahme des Schiffsumschlages zur Bedienung des Silos ist aber grundsätzlich jederzeit möglich.

Der Hafen ist mit einem 14 km langen Gleisnetz erschlossen. Es bestehen Gleisanschlüsse für alle Ladungskategorien. Der weit überwiegende Teil der Hafenbahnbereiche ist mit Gleisen erschlossen. Kein Gleisanschluss wird im Landeshafen Nord benötigt. Im Stromhafen der BASF stellt die BASF Werksbahn den Gleisanschluss her. Die Gleise im Luitpoldhafen können grundsätzlich nach wie vor für Bahnaktivitäten genutzt werden.

Die Hafenbahn stellt in Ludwigshafen-Mundenheim den Anschluss an das DB-Netz AG her. Der Güterbahnhof Ludwigshafen und die Rangiergruppe Rheingönheim sind wichtige Anschlusspunkte für die Hafenbahn. Problematisch ist die Zu- und Abführung von Güterwagen und Zügen zum bzw. vom Hafen seit der Inbetriebnahme einer S-Bahnhaltestelle aufgrund der eingeschränkten Eisenbahninfrastruktur der DB Netz AG in den vorgelagerten Rangierbereichen und im Güterbahnhof Ludwigshafen.

Der Hafen wird von verschiedenen EVU bedient. Im Containerverkehr gibt es seit dem Jahr 2017 wieder regelmäßige Zugverkehre auf der Verbindung mit dem Seehafen Antwerpen. Die Züge von Rhenus Rail wurden zwischenzeitlich am bimodalen (Bahn/Straße) Kombi-Terminal Ludwigshafen abgefertigt. Mineralöl und Chemikalien werden im konventionellen Verkehr per Eisenbahn transportiert. Dabei handelt es sich überwiegend um kontinentale Verbindungen.

Die Hafenteile sind unterschiedlich an das überörtliche Straßennetz angeschlossen. Das örtliche Straßennetz stellt über die Bundesstraßen B 9, B 38 und B 44 eine direkte Anbindung zu den Bundesautobahnen A 6 (nördlich), A 61 (südlich) und A 650 (Mitte) her. Die Entfernung beträgt zur Autobahn bzw. autobahnähnlichen Straße max. 5 km. Auf den Zufahrten zum Hafen werden neben Gewerbegebieten teilweise Mischgebiete durchquert.

Die Anbindung im zentralen Kaiserwörthhafen ist durch die hohe Verkehrsbelastung gehemmt. Eine zweite Hafenzufahrt soll die Anbindung verbessern.



Während des geplanten Umbaus der Hochstraße Nord wird es zu Beeinträchtigungen bei der Zufahrt zu verschiedenen Hafenteilen kommen.

### Hafenstruktur und Bedeutung

Der Hafen Ludwigshafen verfügt über eine Gesamtfläche von ca. 120 ha und eine für den Umschlag geeignete Uferlänge von ca. 14 Kilometern. Er untergliedert sich in Landeshafen Nord (BASF SE), Stromhafen BASF SE, Unterer Stromhafen, Luitpoldhafen, Mundenheimer Altrheinhafen (Ölhafen), Kaiserwörthhafen und Oberer Stromhafen.

Der Landeshafen Nord, Luitpoldhafen, Kaiserwörthhafen und Ölhafen liegen nicht direkt am Strom. Der Luitpoldhafen separiert die Stadtmitte und den Stadtteil Ludwigshafen-Süd von Wohngebiet und Stadtpark auf der Parkinsel. Der Stromhafen erstreckt sich zwischen der ehemaligen Mündung des Frankenthaler Kanals und der Rehbachmündung und ist unterteilt in Unterer Stromhafen, Zollhof und Oberer Stromhafen. Der früher hafenwirtschaftlich genutzte Bereich Zollhof ist für städtische Nutzungen umgewidmet worden. Das an dieser Stelle ehemals befindliche Containerterminal wurde in den Kaiserwörthhafen umgesiedelt.

Die Hafenbereiche sind als Sondergebiet Hafen im Flächennutzungsplan ausgewiesen. Angrenzend befinden sich überwiegend Industrie- und Gewerbeflächen. Vereinzelt besteht angrenzend an den Hafenbereich eine Wohnnutzung. Dies führt insbesondere im Luitpoldhafen und im Kaiserwörthhafen zu Nutzungskonflikten. Für das Containerterminal im Kaiserwörthhafen und den Nordhafen bestehen Planfeststellungsbeschlüsse. Im Luitpoldhafen besteht aktuell für eine Teilfläche eine Veränderungssperre.

Der Landeshafen Nord mit einer Fläche von 160.000 qm nördlich des Werksgeländes der BASF SE gelegen wird ausschließlich von der BASF SE genutzt. Es werden flüssige Massengüter und Gase umgeschlagen. Der weit überwiegende Anteil entfällt auf die Anlieferung von Rohstoffen für die chemische Produktion am Standort. In der Regel werden die Stoffe über Rohrleitungen zu den Produktionsbetrieben bzw. ins angrenzende Tanklager geleitet. Die „Nato-Rampe“ im Landeshafen Nord steht für den Umschlag von Schwergütern zur Verfügung.

Daneben betreibt die BASF SE im nördlich gelegenen Stromhafen konventionellen Umschlag. Dort befinden sich mehrere Steiger für den Umschlag schwer brennbarer Flüssigkeiten und Krananlagen für den Umschlag von Feststoffen. Der zu den Flächen des Hafens gehörende Uferstreifen grenzt unmittelbar an das Werksgelände der BASF SE.

Die BASF SE nutzt ebenfalls in großem Umfang den Güterverkehr der Eisenbahn. Die Verkehre laufen über die Werksbahn und die werkseigenen Umschlaganlagen wie etwa das Terminal im kombinierten Verkehr. Diese Anlagen gehören nicht zum Hafenbetrieb.

Der Hafen hat eine große Bedeutung für den Standort der BASF SE mit rund 200 Produktionsanlagen und etwa 39.000 Mitarbeitern. Gleichzeitig profitiert der Hafen von der engen Zusammenarbeit mit der BASF SE. In der Regel schlägt BASF mehr als 5 Mio. t pro Jahr um. Durch den Unfall im Landeshafen Nord Ende 2016 ist der Umschlag vorübergehend geringer ausgefallen. Zur Kompensation wurde das Werk der BASF SE in diesem Zeitraum in größerem Umfang über die andere Rheinseite (Mannheim) mit Rohstoffen versorgt.

Angrenzend an den Stromhafen der BASF SE befindet sich der Untere Stromhafen. Die Firmen Dyckerhoff Beton und Frischbeton Baustoffe verfügen dort über gut 10.000 qm Fläche zur Produktion

von Baustoffen für die Region. Steine und Erden für die Betonwerke werden per Schiff angeliefert und auf der Freilagerfläche zwischengelagert. Auf diesen Flächen des Hafens drohen Einschränkungen aufgrund des Umbaus der Hochstraße Nord.

Auf der anderen Seite der Kurt-Schumacher-Brücke steht der an die ZG Karlsruhe verpachtete Getreidespeicher. Der Speicher wird per Lkw angefahren und schlägt mittels Förderbändern auf das Binnenschiff um. Es steht eine Getreidelagerkapazität von 31.000 t zur Verfügung.

Im Schatten des Speichers stehen eine von der Neska gemietete Lagerhalle mit einer Fläche von ca. 2.600 qm und ein Bürogebäude. Etwa 5.000 qm Freilagerfläche im Unteren Stromhafen, die ehemals als Kieslager genutzt wurden, sind nicht vermietet.

Im Zuge des bevorstehenden Umbaus der Hochstraße Nord werden sich vorübergehend Einschränkungen des Hafenbetriebs im Bereich Unteres Rheinufer und Zollhof ergeben. Zudem droht ein Abriss der von der NESKA angemieteten Lagerhalle inkl. Anbau und des benachbarten Bürogebäudes. Möglicherweise ist sogar ein Abriss des Getreidespeichers erforderlich.

Der Ölhafen beheimatet das Tanklager der Shell Deutschland Oil GmbH auf einer Fläche von knapp 72.000 qm. Neben Wasserstraße, Eisenbahn und Straße besteht eine Anbindung an die Rohrfernleitung. Der Standort ist eine wichtige Drehscheibe von Mineralöl zwischen Seehäfen bzw. Raffinerien und Verbrauchern in einem überregionalen Hinterland. Dabei erfolgt die Bedienung des Hinterlandes zu einem großen Teil per Eisenbahn. Es verkehren Ganzzüge. Das angrenzende Tanklager der Firma Raschig auf einer Fläche von gut 25.000 qm wird zurückgebaut.

Flüssige Massengüter wie insbesondere Chemikalien werden auch im Oberen Stromhafen umgeschlagen. Dort befindet sich das Tanklager für Spezialchemie der OQEMA Terminal GmbH (ehemals RTG) auf einer Fläche von 24.500 qm. Chemische Rohstoffe werden überwiegend für die örtliche Industrie angeliefert und gelagert.

Zudem bezieht die zur ICL Group gehörende BK Giuliani GmbH im Industriepark Süd feste Rohstoffe wie Phosphat und Düngemittel für die Produktion am Standort. Zusammen mit angrenzenden Flächen besteht in dem für den Umschlag der Stoffe genutzten Bereich ein Entwicklungspotenzial von 70.000 qm.

Trockene Massengüter werden vor allem im Kaiserwörthhafen umgeschlagen. Dort befindet sich das Betonwerk der Heidelberger Beton auf einer Fläche von gut 4.000 qm. Steine und Erden werden als Rohstoff per Schiff angeliefert und Beton für die Region produziert. Ebenfalls im Baustoffbereich tätig ist die angrenzend angesiedelte Deutsche Asphalt GmbH mit ihrem Asphaltmischwerk. Das Asphaltmischwerk der Eurovia im Kaiserwörthhafen hat den Betrieb eingestellt. Der Rückbau der Flächen wird vorbereitet.

Eine Übernahme der Flächen durch die Scherer & Kohl GmbH ist vorgesehen. Auf einer Fläche von etwa 44.000 qm ist das Unternehmen in Umschlag, Lagerung und Aufbereitung von Recyclinggütern und Baustoffen tätig. Die Aufbereitungsanlage bietet eine Kapazität von 500.000 t pro Jahr. Nach Übernahme der Eurovia Fläche ist die Aufgabe der Fläche von etwa 9.000 qm am Kopf des Hafenbeckens vorgesehen. Damit verfügt Scherer & Kohl dann über etwa 60.000 qm Fläche im Kaiserwörthhafen. Recyclingmaterial aus der Region wird eingesammelt und aufbereitet. Die Recyclinggüter werden per Schiff an industrielle Verbraucher geliefert.

Ebenfalls im Recyclinggeschäft ist die Theo Steil GmbH tätig. Auf einer Fläche von etwa 20.000 qm wird Schrott gelagert, sortiert, zerkleinert und umgeschlagen. Schrott aus der Region wird im Hafen gesammelt und zur Aufbereitung nach Trier oder nach Übersee transportiert.



Insgesamt haben 80% der Güter bei flüssigen und trockenen Massengütern Quelle bzw. Ziel im Hafengebiet, wobei die BASF SE erheblich zu dieser hohen Quote beiträgt.

Das Container-Terminal der Contargo Rhein-Neckar GmbH befindet sich ebenfalls im Kaiserwörthhafen. Das Terminal inkl. Depot und Reparatur-Bereich mit einer aktiven Fläche von 85.000 qm und einer bereits angemieteten Erweiterungsfläche von rund 30.000 qm verfügt über zwei Containerverladebrücken, einem Containerkran sowie drei mobilen Umschlaggeräten. Der Bau des Terminals wurde aus Mitteln der KV-Förderrichtlinie gefördert.

Es bestehen regelmäßige Verbindungen mit Binnenschiffs-Containerdiensten in die Seehäfen Rotterdam und Antwerpen. Eine regelmäßige Zugverbindung mit den Seehäfen konnte sich aufgrund der Nähe zum bimodalen (Straße-Schiene) Terminal KTL mit umfangreichen Seehafenverbindungen bisher nicht nachhaltig etablieren. Im Jahr 2017 liefen in größerem Umfang Containerverkehre der Eisenbahn über das Contargo Terminal im Hafen Ludwigshafen.

Im Containerumschlag bedient das Terminal überwiegend ein Einzugsgebiet in einem Umkreis von 75 km (ca. 55%). Nur 10% der Container werden über größere Distanzen im Hinterland transportiert und rund 35 % verbleiben im Ortsbereich.

Im Luitpoldhafen sollen aufgrund der Stadtnähe Nutzungsformen entwickelt werden, die Hafeninteressen in punkto Schutz und Wirtschaftlichkeit wahren, aber möglichst kompatibel mit der Stadtentwicklung sind.

Bis zu einem Lagerbrand im Jahr 2013 war die generelle Trennlinie zwischen Hafennutzung und städtischer Entwicklung, die sich im Eigentum des Hafens befindliche Drehbrücke. Nördlich dieser Drehbrücke wurden die Flächen für Wohnbebauung freigegeben, die südlichen Flächen verblieben dem Hafen und sind mit hafenaffiner Logistik weiterhin von Bedeutung. Seit dem Brandereignis erfolgen seitens der Stadt Bestrebungen, die Wohnbebauung im Norden nun auch im Süden weiterführen zu wollen.

Die zerstörte Lagerhalle im Luitpoldhafen konnte noch nicht wieder errichtet werden. Die Stadt hat keine Baugenehmigung erteilt und eine Veränderungssperre erlassen. Auch ein letztinstanzlicher Gerichtsentscheid zugunsten des Hafens änderte nichts an den städtischen Planungen. Es wird derzeit über Lösungen verhandelt.

Vor dem Hintergrund allgemeiner Flächenknappheit im Raum Ludwigshafen wäre der Wiederaufbau der Lagerhalle von großer Bedeutung.

Im südlichen Teil der Parkinsel befindet sich am Strom eine Liegestelle für Gefahrgutschiffe.

Der Hafen Ludwigshafen hat eine große Bedeutung für die örtliche Industrie. Die Entwicklung der chemischen Industrie in Ludwigshafen steht im Zusammenhang mit dem Hafen. Darüber hinaus wird die wirtschaftsstarke Rhein-Neckar-Region wesentlich über den Hafen Ludwigshafen bedient. Als Standortfaktor trägt der Hafen erheblich zur Sicherung und Entwicklung von Wertschöpfung und Beschäftigung bei.

Durch die engen Verflechtungen mit der örtlichen Industrie ist der Hafen Ludwigshafen kaum Wettbewerb ausgesetzt. Der weit überwiegende Anteil des Umschlags ist mit Ansiedlungen im Hafen und angrenzenden Bereichen verbunden. Der Hafen steht auch im wasserseitigen Containerumschlag trotz der Überlappung des Einzugsgebietes mit alternativen Terminalstandorten insbesondere in Mannheim kaum im Wettbewerb. Dazu tragen die Zusammenarbeit der Standorte innerhalb der Contargo Gruppe und die Kooperation der Häfen bei. Im kombinierten Verkehr der Eisenbahn sind

das bimodale KTL Ludwigshafen und das DUSS-Terminal in Mannheim leistungsfähige Alternativen, die eine Etablierung von Containerzügen im Hafen Ludwigshafen erschweren.

Es besteht eine langjährige enge Kooperation mit dem Mannheimer Hafen, um über eine intensivere Zusammenarbeit den gemeinsamen Standort im Rhein-Neckar-Gebiet zu stärken. Hauptaspekte der Kooperation sind neben gemeinsamen strategischen Planungen ein gemeinsames Marketing sowie das Personal-, Flächen- und Notfallmanagement. Daneben ist der Hafen Ludwigshafen an dem von der Europäischen Union ko-finanzierten TEN-V Projekt „Upper Rhine Ports“ und an dem CEF-Vorhaben „Oberrhein-Verkehrsmanagement-Plattform“ beteiligt, in dem sich neun Oberrheinhäfen zusammengeschlossen haben, um Synergien etwa in den Bereichen Marketing und Digitalisierung zu realisieren.

### **Flächenreserven und Umstrukturierungspotenziale**

Der Hafen verfügt flächenmäßig über sehr begrenzte Entwicklungspotenziale. Kurzfristig bietet sich aber ein Umstrukturierungspotenzial von etwa 80.000 qm. So ist im Kaiserwörthhafen eine Umstrukturierung nach Aufgabe des Standorts durch die Eurovia Industrie GmbH geplant. Die Scherer & Kohl GmbH wird die Flächen der Eurovia übernehmen und dann insgesamt etwa 60.000 qm nutzen. Eine 9.000 qm bisher von Scherer & Kohl genutzte Fläche am Kopf des Hafenbeckens steht für Entwicklungen zur Verfügung.

Zudem ist am Kopf des Hafenbeckens mittelfristig eine Entwicklungsfläche von 9.000 qm vorhanden. Es besteht kein direkter Wasserzugang, durch die zentrale Lage ist die Fläche gut für Logistikknutzungen oder andere hafenbezogene Dienstleistungen geeignet. Die angrenzenden Flächen werden bereits logistisch genutzt. In der Nähe sind an der Rheinturmstraße weitere bis zu 30.000 qm Entwicklungsfläche vorhanden. Ohne Wasserzugang bieten sich hier ebenfalls vor allem Logistiksiedlungen an.

Es bestehen Planungen zur Erweiterung der Flächen des Container-Terminals. Mit der Erweiterung wird auch die Schaffung zusätzlicher Liegeplätze angestrebt. Die Entwicklungsfläche von rund 30.000 qm hat Contargo bereits angemietet. Sie ist bisher nur behelfsmäßig hergerichtet und wird vorübergehend zum Abstellen von Chassis und Leercontainern genutzt.

Der Rückbau des Tanklagers der Firma Raschig auf einer Fläche von 25.000 qm bietet langfristig Entwicklungspotenzial. Der Entwicklungsaufwand ist aufgrund des Rückbaus und der Bodenkontaminationen recht hoch. Verschiedene Unternehmen haben ihr Interesse an der Fläche und der Nutzung für wasserseitigen Umschlag geäußert.

Im Oberen Stromhafen befinden sich unter Berücksichtigung des Umschlagbereichs der BK Giuliani/ICL Group perspektivisch Entwicklungsflächen von etwa 70.000 qm auf Grundstücken des Hafens und der BK Giuliani/ICL Group. Bisher ist eine Entwicklung etwa für logistische Nutzungen nicht gelungen. Einer der Ursachen ist das Vorhaben der BK Giuliani/ICL Group den wasserseitigen Umschlag nicht abzugeben.

Durch den bevorstehenden Umbau der Hochstraße Nord wird die Vermarktung der Freilagerfläche im Stromhafen nördlich der Brücke aktuell erschwert. Während der Bauphase bieten sich diese Bereiche für Baustelleneinrichtungen sowie wasserseitigen Umschlag für Abbruchmaterial etc. an.

Im Luitpoldhafen bestehen verschiedene Entwicklungspotenziale für logistische Nutzungen. Der Neubau des Hallenkomplexes auf der ehemaligen Brandfläche von ca. 20.000 qm ist aufgrund der beste-



henden Veränderungssperre derzeit nicht möglich. Die Baugenehmigung für den Bau einer Halle mit ca. 1.600 qm Grundfläche plus Verwaltungstrakt auf einer naheliegenden Freifläche ist erteilt worden. Zudem steht eine Lagerhalle mit 6.500 qm Fläche am gegenüberliegenden Ufer des Luitpoldhafens ab Herbst 2018 für Entwicklungen zur Verfügung.

Nördlich des Landeshafens Nord befinden sich potenzielle Erweiterungsflächen von etwa 30 ha. Trotz des fehlenden Ufers wird Potenzial als Logistikstandort gesehen, insbesondere im Hinblick auf das angrenzende Werk der BASF SE und das Terminal für den kombinierten Verkehr. Eine Verfügbarkeit der Flächen für Hafentwicklung ist unklar. Möglicherweise besteht auch ein Entwicklungsinteresse der BASF SE, diese Flächen für Produktionszwecke zu nutzen.

### **Nutzungskonflikte**

Aufgrund der innenstadtnahen Hafelage bestehen in fast allen Bereichen Konflikte mit Anwohnern. Diese stehen im Zusammenhang mit den vom Hafen ausgehenden Lärm-, Licht- und Staubemissionen sowie der Verkehrsbelastung.

Zudem sind in Ludwigshafen konkurrierende Interessen an Hafengebieten problematisch. Zuletzt wurde der Zollhof im Stromhafen für die Entwicklung eines Einkaufszentrums freigegeben. Es werden inzwischen außerdem große Teile des Luitpoldhafens für „Wohnen am Wasser“ genutzt. Der Verlust beider Hafenteile für die hafewirtschaftliche Nutzung wurde trotz der vorherigen Zusage der Stadt flächenmäßig nicht kompensiert.

Große Konflikte bestehen hinsichtlich der Nutzung des Luitpoldhafens. Die Stadt ist gegen den Wiederaufbau der durch einen Brand zerstörten Lagerhalle und logistische Nutzungen im Luitpoldhafen. Angrenzend wird die Ausweisung eines Mischgebietes inklusive Wohnbebauung auf der Parkinsel im Bebauungsplan angestrebt. Aus diesem Grund hat die Stadt eine Veränderungssperre erwirkt und verhindert, dass der Hafen eine Baugenehmigung für den Bau einer neuen Lagerhalle im Luitpoldhafen erhält. Dies steht im Zusammenhang mit den Konflikten zwischen Hafbetrieb und der angrenzenden Wohnnutzung. Trotz der Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichtes, dass der Hafen eine gleichgroße Halle wieder aufbauen darf, führten die danach geführten Gespräche mit der Stadt noch zu keinem positiven Ergebnis. Kurz vor der Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichtes hat die Stadt die Veränderungssperre im Frühjahr 2018 um ein weiteres Jahr verlängert und am 17.09.2018 einen Zielfortschreibungs- und Offenlagebeschluss zur Teiländerung des FNP und des entsprechenden Bebauungsplans (Urbanes Gebiet) getroffen.

Parallel zu den Auseinandersetzungen hinsichtlich des Wiederaufbaus der Lagerhalle ist die Baugenehmigung für den Bau einer Halle auf einer naheliegenden Fläche im Luitpoldhafen zwar erteilt worden, die Freigabe zum Baubeginn ist allerdings noch offen.

Durch den bevorstehenden Umbau der Hochstraße Nord drohen dem Hafen weitere Flächenverluste im Unteren Stromhafen.

### **Entwicklungsperspektiven**

Der Hafen steht entsprechend der Entwicklung der chemischen Industrie vor einer stabilen Entwicklung mit leichtem Wachstum. Dabei macht sich kurzfristig zudem die Rückkehr des Flüssiggutumschlagvolumens im Landeshafen Nord auf das Niveau vor dem Unfall bemerkbar. Im Containerumschlag deuten die Wachstumsaussichten auf einen Anstieg der Nachfrage hin. Zur Erhöhung der Leis-



tungsfähigkeit werden eine Erweiterung der Terminalflächen und die Schaffung zusätzlicher Liegeplätze angestrebt. Dafür ist die Beantragung von Fördermitteln gemäß KV-Förderrichtlinie geplant.

Durch den Zusammenhang mit der chemischen Industrie wird sich das Tanklagergeschäft der OQEMA ebenfalls stabil entwickeln. Auch der Umschlag von Mineralöl der Shell wird weiterhin eine große Bedeutung haben. Hinsichtlich des Umschlags der BK Giuliani/ICL Group sind keine Veränderungen zu erwarten. Im Zusammenhang mit der Entwicklung der in diesem Bereich vorhandenen Flächenpotenziale ist eine Steigerung der Umschlagsgeschäfte möglich.

Entwicklungspotenziale ergeben sich im Recyclinggeschäft. Durch die Umstrukturierung werden die Umschlagaktivitäten von der Scherer & Kohl GmbH am Standort gestärkt. Im Baustoffgeschäft ergeben sich während des Umbaus der Hochstraße Nord Umschlagpotenziale hinsichtlich der Belieferung der Baustelle. Der Baustoff- und Getreideumschlag wird aber zumindest vorübergehend durch den Umbau der Hochstraße Nord beeinträchtigt werden.

Langfristig ergeben sich Potenziale zur Steigerung des Umschlagsvolumens bei einer Entwicklung der vorhandenen Flächenpotenziale wie etwa dem ehemaligen Tanklager der Firma Raschig. Darüber hinaus sind mit den Entwicklungsflächen vor allem auch Potenziale im Logistikbereich verbunden.

Die Anbindung des Kaiserwörthhafens soll durch den Bau einer zweiten Hafenzufahrt und der entsprechenden Anpassung der Straßenführung im Hafengebiet verbessert werden. Für Ausbau und Instandsetzung der Hafenbahn sind Mittel des Bundes gemäß Schienengüterfernverkehrsnetzförderungsgesetz (SGFFG) beantragt worden.

## Umschlagaufkommen 2016 und Prognose 2030

**Tabelle 41: Umschlag im konventionellen Verkehr der Binnenschifffahrt 2016 und Prognose 2030 im Hafen Ludwigshafen (in Tonnen)<sup>12</sup>**

Gütergruppe	2016	2030
Landwirtschaftliche u. verwandte Erzeugnisse	11.000	15.000
Erze und Metallabfälle	27.000	29.000
Steine und Erden	936.000	976.000
Düngemittel	889.000	1.106.000
Trockenes Massengut insgesamt	1.863.000	2.126.000
Erdöl, Mineralöl, -erzeugnisse, Gase	1.540.000	1.439.000
Flüssiges Massengut insgesamt	1.540.000	1.439.000
Chemische Erzeugnisse	2.412.000	2.685.000
Fahrzeuge, Maschinen, sonst. Halb- und Fertigwaren, besondere Transportgüter	193.000	265.000
Konventionelles Stückgut insgesamt	2.605.000	2.950.000
<b>Gesamt</b>	<b>6.008.000</b>	<b>6.515.000</b>

Quelle: Angaben des Hafensbetreibers zum Umschlagaufkommen und eigene Berechnungen auf Grundlage der Verkehrsverflechtungsprognose 2030 des Bundes.

<sup>12</sup> Die Zuordnung zu den konventionellen Ladungskategorien basiert auf Schätzungen ausgehend von der Hafenstatistik. Es wird u.a. vereinfachend angenommen, dass im Containerverkehr über den Hafen Ludwigshafen ausschließlich Chemische Erzeugnisse transportiert werden.



**Tabelle 42: Umschlag im Containerverkehr der Binnenschifffahrt 2016 und Prognose 2030 im Hafen Ludwigshafen (in TEU)**

	2016	2030
<b>Container</b>	96.000	148.000

Quelle: Angaben des Hafensbetreibers zum Umschlagaufkommen und eigene Berechnungen auf Grundlage der Verkehrsverflechtungsprognose 2030 des Bundes.

**Tabelle 43: Gesamtumschlag der Binnenschifffahrt 2016 und Prognose 2030 im Hafen Ludwigshafen (in Tonnen)**

Gütergruppe	2016	2030
<b>Gesamt</b>	6.896.000	7.885.000

Quelle: Angaben des Hafensbetreibers zum Umschlagaufkommen und eigene Berechnungen auf Grundlage der Verkehrsverflechtungsprognose 2030 des Bundes.

**Tabelle 44: Umschlag im konventionellen Verkehr der Eisenbahn 2016 und Prognose 2030 im Hafen Ludwigshafen (in Tonnen)**

Gütergruppe	2016	2030
<b>Gesamt</b>	<b>610.000</b>	<b>831.000</b>

Quelle: Angaben des Hafensbetreibers zum Umschlagaufkommen und eigene Berechnungen auf Grundlage der Verkehrsverflechtungsprognose 2030 des Bundes.

Aufgrund der waggonbezogenen Erfassung des Eisenbahnverkehrs stellen die Umschlagzahlen eine Schätzung des Hafensbetreibers dar. Gütergruppenbezogene Umschlagzahlen liegen für den Umschlag im Eisenbahnverkehr nicht vor. Es werden vor allem die Tanklager von Shell und OQEMA per Eisenbahn bedient.

**Tabelle 45: Umschlag im Containerverkehr der Eisenbahn 2016 und Prognose 2030 im Hafen Ludwigshafen (in TEU)**

	2016	2030
<b>Container</b>	464	15.000

Quelle: Angaben des Hafensbetreibers zum Umschlagaufkommen und eigene Berechnungen auf Grundlage der Verkehrsverflechtungsprognose 2030 des Bundes.

Im Jahr 2016 haben nur einzelne Züge den Hafen Ludwigshafen im Containerverkehr bedient. Kürzlich ist eine regelmäßige Zugverbindung eingerichtet worden. Perspektivisch besteht trotz der starken Position des nahegelegenen KTL Ludwigshafen im Eisenbahnverkehr Potenzial für regelmäßige Zugverbindungen und einem Containerumschlag im Eisenbahnverkehr von bis zu 15.000 TEU p.a. im Jahr 2030.

**Tabelle 46: Gesamtumschlag der Eisenbahn 2016 und Prognose 2030 im Hafen Ludwigshafen (in Tonnen)**

Gütergruppe	2016	2030
Gesamt	614.000	970.000

Quelle: Angaben des Hafensbetreibers zum Umschlagaufkommen und eigene Berechnungen auf Grundlage der Verkehrsverflechtungsprognose 2030 des Bundes.

Für die Abschätzung des Gesamtumschlags in Tonnen der Eisenbahn im Hafen Ludwigshafen wird ein mittleres Ladungsgewicht der Container von 9,25 t/TEU zugrunde gelegt. Dieser Wert entspricht dem mittleren Ladungsgewicht der Container in der Binnenschifffahrt im Hafen Ludwigshafen im Jahr 2016.

### Stärken-Schwächen-Analyse

#### Stärken

Der Hafen hat eine große Bedeutung für die chemische Industrie am Standort. Damit trägt der Hafensbetrieb in großem Maß zur Wertschöpfung und Beschäftigung bei.

Durch die Geschäftsaktivitäten der BASF SE, die mehr als zwei Drittel des konventionellen wasserseitigen Umschlags ausmachen und einen großen Anteil am Containerumschlag haben, verfügt der Hafen Ludwigshafen über eine sehr hohe Grundauslastung. Damit besteht aber auch eine gewisse Abhängigkeit.

Das leistungsfähige Container-Terminal bietet gute Verbindungen per Binnenschiff mit den Seehäfen. Im Contargo Netzwerk besteht eine enge Zusammenarbeit mit dem Terminal im Mannheimer Hafen.

Das Shell Tanklager im Hafen Ludwigshafen ist eine überregionale Drehscheibe im Mineralölverkehr.

Der Hafen bietet als Universalhafen den Umschlag der gesamten Güterpalette an.

Trotz der begrenzten Flächenpotenziale bietet der Hafen Entwicklungspotenzial. Dies gilt vor allem für Logistik-Ansiedlungen. Perspektivisch bestehen auch Umstrukturierungspotenziale in Uferlage.

Es besteht eine erfolgreiche Kooperation mit dem Mannheimer Hafen. Durch das gemeinsam von neun Binnenhäfen durchgeführte EU TEN-T Projekt „Upper Rhine Ports“ wird eine Vertiefung der Zusammenarbeit der Häfen am Oberrhein zwischen Basel und Mannheim/Ludwigshafen angestrebt.

#### Schwächen

Die Entwicklungspotenziale in Uferlage beschränken sich auf Umstrukturierungen und Grundstücksarrondierungen (ICL / BK Giulini GmbH).

Die Erweiterungsmöglichkeiten des Container-Terminals sind begrenzt.

Es bestehen stark ausgeprägte Nutzungskonflikte mit städtebaulichen Interessen, die zu rechtlichen Auseinandersetzungen geführt haben und den Geschäfts- sowie Umschlagbetrieb beeinträchtigen. Dies steht im Zusammenhang mit der Problematik hafennaher Wohnbebauung, die zu Beschwerden gegen die Emissions- und Verkehrsbelastung durch den Hafen führt. Besonders leidet die Entwicklung

des Luitpoldhafens unter den Nutzungskonflikten. Die Stadt hat dort eine Veränderungssperre verhängt.

Die Zugverbindung des Container-Terminals mit den Seehäfen ist ausbaufähig. Nachdem über Jahre nur einzelne Züge verkehrten, fahren die Züge seit 2017 recht regelmäßig. Dennoch ist eine Umstellung auf das naheliegende KTL nicht ausgeschlossen.

Die Anbindung des Kaiserwörthhafens im Straßenverkehr ist einer hohen Verkehrsbelastung ausgesetzt. Der Bau einer zweiten Zufahrt soll die Anbindung verbessern.

Im Eisenbahnverkehr stellt die begrenzte Gleisinfrastruktur in den Übergabebahnhöfen der DB ein Hemmnis in der Anbindung dar. Es bestehen Kapazitätsprobleme.

Im Zuge des Umbaus der Hochstraße Nord steht der Hafen zumindest vorübergehend vor Einschränkungen des Umschlagbetriebs und Hemmnissen in der straßenseitigen Anbindung. Zudem besteht die Sorge vor dem dauerhaften Verlust von Umschlag- und Logistikflächen.



Abbildung 18: Flächennutzung im Hafen Ludwigshafen – Landeshafen Nord



Quelle: GeoBasis-DE / LVerGeoRP (2018), dl-de/by-2-0, <http://www.lvermgeo.rlp.de> (Markierungen durch Planco)

Abbildung 19: Flächennutzung im Hafen Ludwigshafen – Stromhafen BASF SE



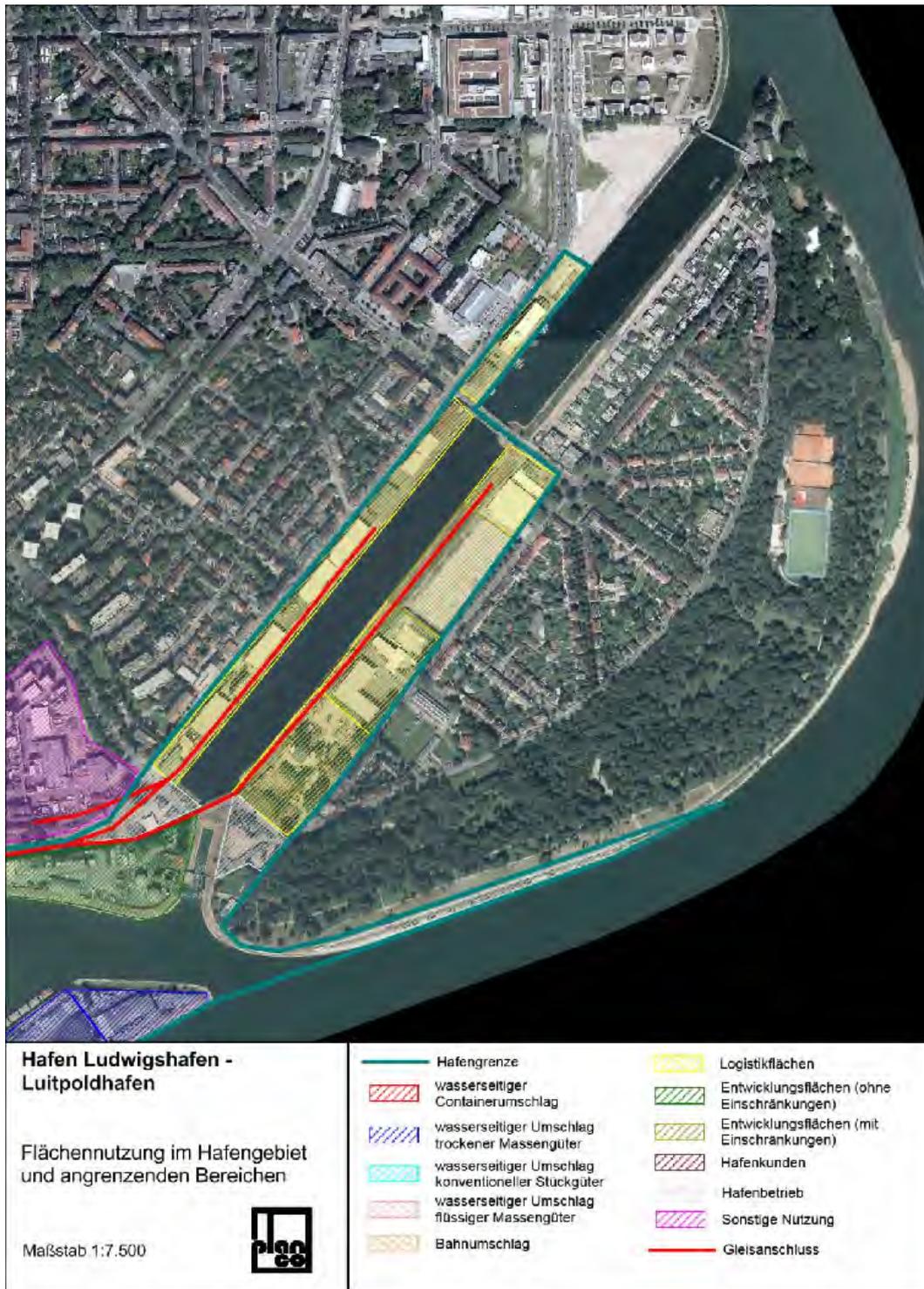
Quelle: GeoBasis-DE / LVermGeoRP (2018), dl-de/by-2-0, <http://www.lvermgeo.rlp.de> (Markierungen durch Planco)

Abbildung 20: Flächennutzung im Hafen Ludwigshafen – Unterer Stromhafen



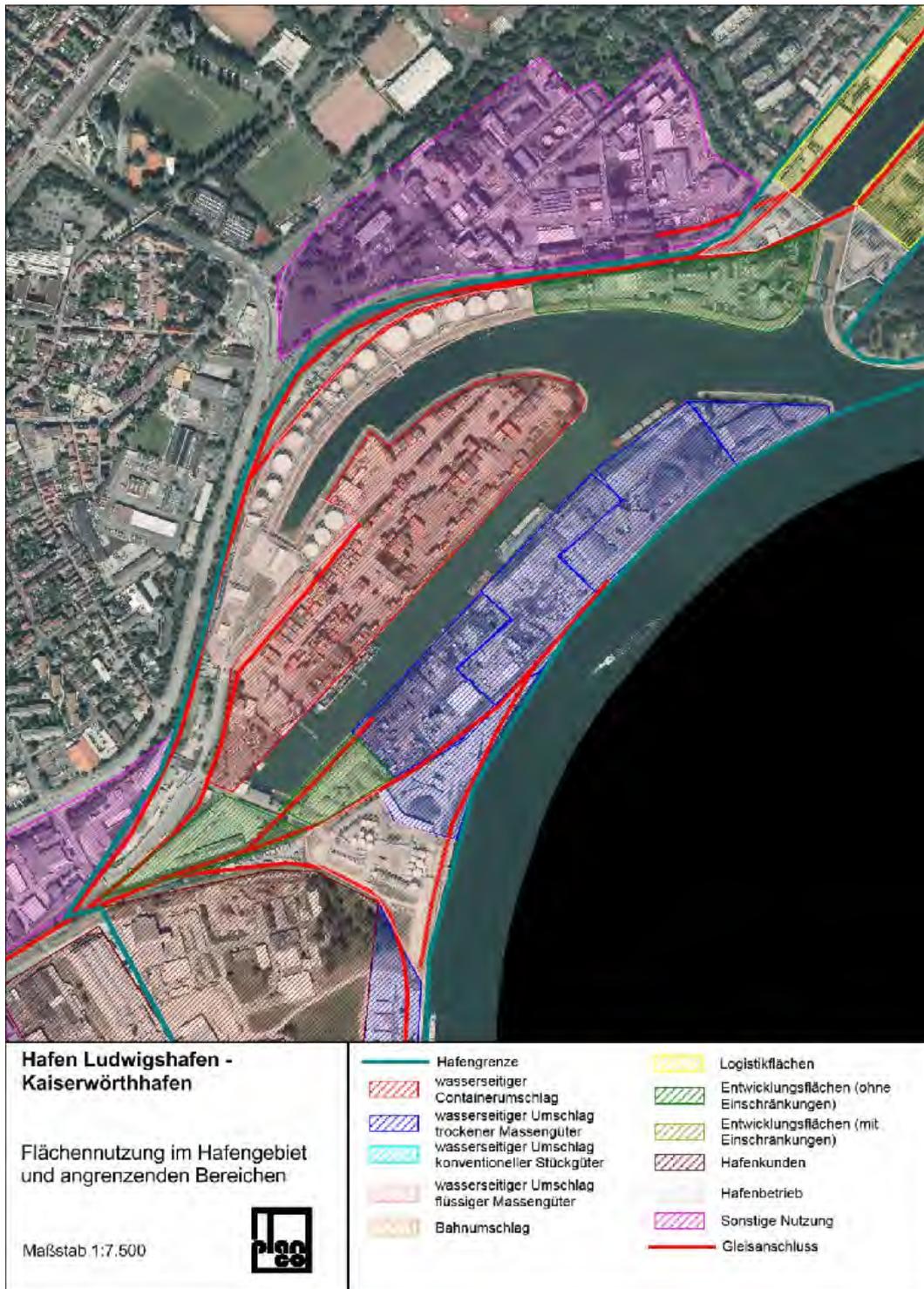
Quelle: GeoBasis-DE / LVermGeoRP (2018), dl-de/by-2-0, <http://www.lvermgeo.rlp.de> (Markierungen durch Planco)

Abbildung 21: Flächennutzung im Hafen Ludwigshafen – Luitpoldhafen



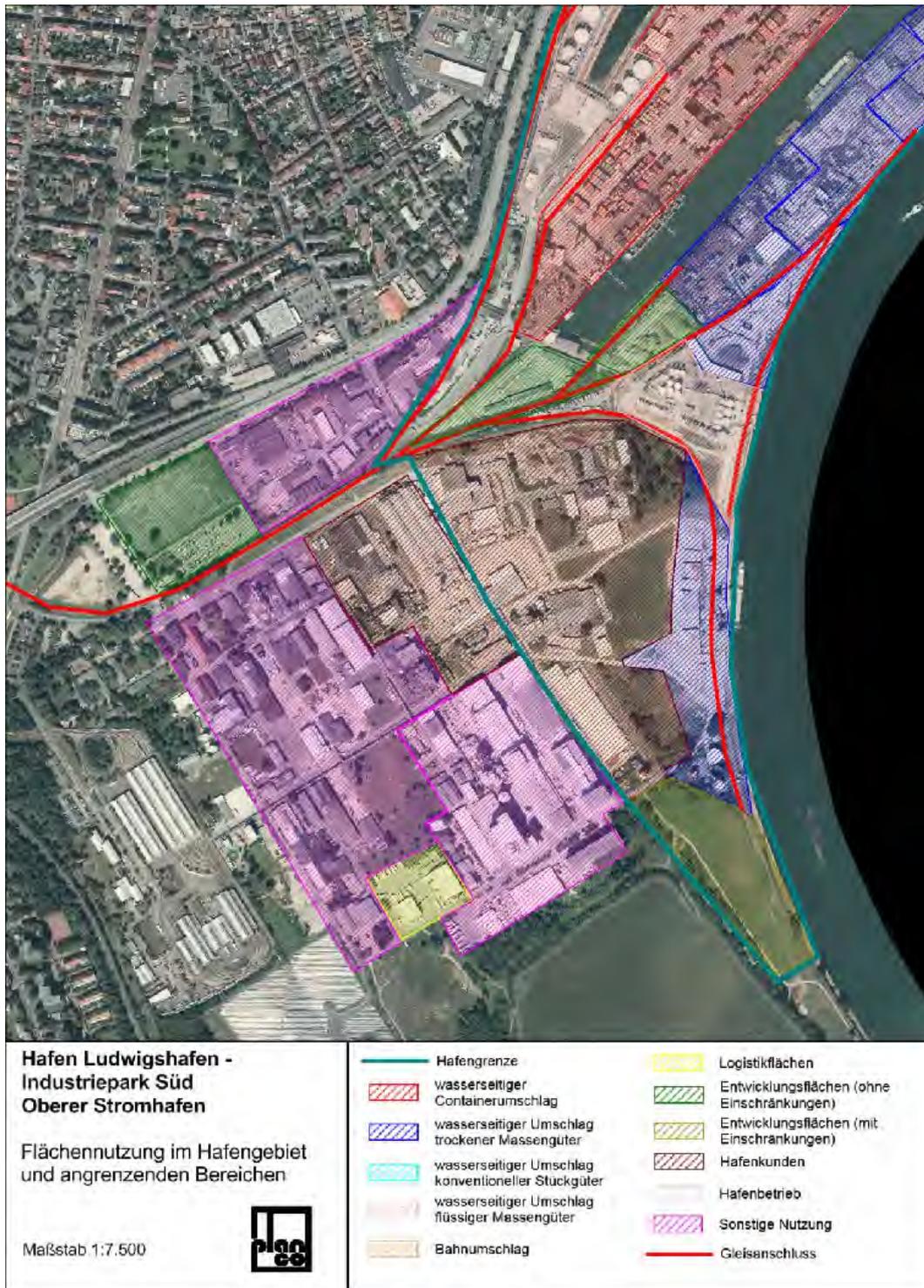
Quelle: GeoBasis-DE / LVermGeoRP (2018), dl-de/by-2-0, <http://www.lvermgeo.rlp.de> (Markierungen durch Planco)

Abbildung 22: Flächennutzung im Hafen Ludwigshafen – Kaiserwörthhafen



Quelle: GeoBasis-DE / LVermGeoRP (2018), dl-de/by-2-0, <http://www.lvermgeo.rlp.de> (Markierungen durch Planco)

Abbildung 23: Flächennutzung im Hafen Ludwigshafen – Oberer Stromhafen



Quelle: GeoBasis-DE / LVermGeoRP (2018), dl-de/by-2-0, <http://www.lvermgeo.rlp.de> (Markierungen durch Planco)

## 5.2.8 Hafen Mainz

### Lage und Betreiber

Der Mainzer Hafen besteht aus dem Stromhafen auf der Ingelheimer Aue bei Rhein-km 501 sowie dem Industriefhafen als inneren Bereich mit Einfahrt bei Rhein-km 504. Die Funktion des Hafensbetreibers Stadtwerke Mainz AG beschränkt sich weitgehend auf die Infrastrukturunterhaltung. Es besteht eine Beteiligung der Stadtwerke mit einem Anteil von 25% an der Betreibergesellschaft des Container-Terminals der Frankenbach Container Terminals GmbH. Die Flächen des Container-Terminals sind Eigentum der Betreibergesellschaft. Etwa 50% der Serviceflächen der Frankenbach Container Terminals GmbH gehören den Stadtwerken. Die Stadtwerke sind zudem Eigentümer der Wasserflächen im Industriefhafen.

### Erreichbarkeit

Der Hafen ist durch die Lage am Rhein gut per Binnenschiff erreichbar. Hinsichtlich der Schiffsgrößen bestehen im Stromhafen keine Beschränkungen. Den Industriefhafen können Schiffe bis zu einer Länge von 110 m erreichen. Die Abladebedingungen sind vom Wasserstand des Rheins abhängig. Im Containerverkehr können bei optimalen Wasserständen bis zu 5 Lagen transportiert werden.

Der Hafen ist über die Hafensbahn direkt an das DB-Netz angebunden. Der Übergang zur Hafensbahn erfolgt direkt von der Hauptstrecke im Mainzer Hbf. Durch Abbau des Mainzer Güterbahnhofs fehlen die Abstellkapazitäten eines Übergabebahnhofs. Daher wird der Hafen teilweise durch Zubringer vom entfernten Güterbahnhof Bischofsheim bedient. Mit Realisierung der geplanten Umgestaltung des Nordkopfs des Mainzer Hauptbahnhofs und Modernisierung der Hafensbahn wird sich die Situation verbessern.

Gleisanschlüsse stellen den Anschluss des Containerterminals und des Industriefhafens an das DB-Netz her. Das Containerterminal Frankenbach wird durch regelmäßige Ganzzugverbindungen im Container-Seehafenhinterlandverkehr durch DB Cargo bedient. Zudem verkehrt der Rhein-Saar-Mosel Containerexpress als Bahn-Shuttle zur Bedienung von Beckingen und Kirkel im Hinterland. Der Bahn-Shuttle wird von der Hessischen Eisenbahn GmbH betrieben.

Der Industriefhafen und das Containerterminal auf der Ingelheimer Aue sind über die Anschlussstelle Mainz-Mombach der BAB 643 an das Autobahnnetz angeschlossen. Die Entfernung zur Autobahn beträgt etwa 2 km. Die Bauarbeiten zum Neubau der Schiersteiner Brücke beeinträchtigen die Anbindung und machen Umwege erforderlich. Die Zufahrt verläuft vornehmlich entlang der vierstreifigen Rheinallee. Dabei werden nur Industrie- und Gewerbegebiete durchquert.

### Hafenstruktur und Bedeutung

Der Mainzer Hafen umfasst nach Umwidmung des Zollhafens das GVZ Ingelheimer Aue mit dem Stromhafen und den Industriefhafen. Das Frankenbach Containerterminal auf der Ingelheimer Aue umfasst eine Fläche von 100.000 qm. Hinzu kommen ein 50.000 qm Leerdepot und 20.000 qm Verkehrsflächen. Der Industriefhafen umfasst eine Wasserfläche von gut 150.000 qm. Der Hafensbetreiber Stadtwerke Mainz ist im Industriefhafen nur Eigentümer der Wasserflächen. Die Landflächen gehören in der Regel dem jeweiligen Nutzer.

Das Containerterminal ist planfestgestellt. Die Flächen des Terminals und angrenzende Bereiche sind im Bebauungsplan als Güterverkehrszentrum ausgewiesen. Die Flächen im Industriefhafen entlang der



Rheinallee sind im Flächennutzungsplan als Sondergebiet Hafen ausgewiesen. Für die Flächen im Industriebinnenhafen ist im Bebauungsplan ein Gebot zur Durchführung wasserseitigen Umschlags enthalten. Das Terminal hat eine Betriebserlaubnis für 24-Stundenbetrieb 7 Tage die Woche.

Der Zollhafen wurde nach Beendigung der Hafentätigkeiten im Jahr 2012 städtebaulich erschlossen und steht nicht mehr für Umschlag- und Logistikaktivitäten zur Verfügung.

Die Umschlagskapazität des Containerterminals mit 5 leistungsfähigen Brücken wird mit 490.000 TEU angegeben. Das Terminal verfügt mit Liniendiensten der Binnenschifffahrt und Zugverbindungen über gute Verbindungen mit den Seehäfen. Abgesehen von Shuttle-Verkehren zur Bedienung des Mains sind Quelle bzw. Ziel der Containerverkehre der Binnenschifffahrt die Seehäfen Rotterdam und Antwerpen. 5% der wasserseitigen Containertransporte entfallen auf die Shuttleverkehre, die in Kooperation mit den Bayernhäfen durchgeführt werden. Neben den regelmäßigen Schiffsverkehren besteht eine Ganzzugverbindung mit dem Hafen Rotterdam. Der Zug verkehrt viermal wöchentlich in beide Richtungen.

Von Mainz aus wird im Containerverkehr ein überregionales Einzugsgebiet mit dem wirtschaftsstarken Rhein-Main-Gebiet als ein Schwerpunkt im Hinterland bedient. Das Terminal hat eine große Bedeutung für die Wirtschaft in der Region Mainz. 30% der Container haben Quelle oder Ziel in Mainz. 65% entfällt auf ein Einzugsgebiet in einem Radius von bis 75 km. 15% werden über größere Distanzen im Hinterland transportiert. Zur Größe des Bedienungsgebietes tragen die Bahn-Shuttleverkehre nach Kirkel im Saarland bei.

Mit dem großen Einzugsgebiet und der Nähe zu den Metropolregionen Rhein-Main und Rhein-Neckar besteht eine Überlappung mit Bedienungsgebieten anderer Containerterminals. Dazu gehören die naheliegenden Containerhäfen und auch bimodale Terminals wie insbesondere auf der rechten Rheinseite in Hessen und im Frankfurter Raum. Mit dem integrierten Angebot aus einer Hand hat das Frankenbach Containerterminal in Mainz eine gute Position im Wettbewerb.

Der konventionelle Umschlag im Mainzer Hafen ist durch die Schließung der Ölmühle mit hohem Umschlagvolumen eingebrochen. Es ist nur der Umschlag von Baustoffen und flüssigen Massengütern verblieben.

Angrenzend an das Container-Terminal erfolgt der Umschlag von Baustoffen durch die Firma Beyer auf einer Fläche von ca. 5.000 qm. Der Mietvertrag des ansässigen Unternehmens läuft bis zum Jahr 2030. Die Fläche ist die einzige Erweiterungsmöglichkeit des Container-Terminals mit direkter Wasserlage.

Das flüssige Massengut wird im Industriebinnenhafen für das örtliche Tanklager und den Chemiestandort der Ineos Paraform im Güterverkehr der Binnenschifffahrt umgeschlagen. Das örtliche Tanklager mit einer Kapazität von 20.000 m<sup>3</sup> dient zur regionalen Versorgung mit Mineralölerzeugnissen. Ineos Paraform produziert am Standort mit etwa 150 Beschäftigten Formaldehyd.

Im Bereich der ehemaligen Ölmühle plant die Firma Frankenbach das Angebot konventioneller Umschlagsleistungen für die Binnenschifffahrt auf einer Fläche von etwa 20.000 qm. Die Baugenehmigung wurde beantragt. Mit einem Mobilkran soll der konventionelle Umschlag einer breiten Palette von Trockengütern durchgeführt werden. Die Anlage eines Schwerlastkais soll auch den Umschlag von Schwergut ermöglichen. Die angrenzende Hallenfläche gehört auch der Firma Frankenbach und wird als Lagerfläche genutzt.

Das Angebot konventioneller Umschlagsleistungen bietet Potenzial, da es in der Region kaum Möglichkeiten zum wasserseitigen Umschlag konventioneller Güter gibt. Außer dem Hafen in Ingelheim wäre



Mainz die einzige öffentliche Umschlagstelle zwischen Koblenz/Lahnstein und Worms. Der aktuelle Umschlag steht in direktem Zusammenhang mit der örtlichen Produktion bzw. Distribution durch die Anlieger.

Darüber hinaus sind verschiedene industrielle Nutzungen ohne Hafenbezug wie ein Kraftwerk und Einzelhandel im Hafengebiet angesiedelt. Nach der Schließung des ansässigen Nestle-Werks werden die Flächen vermarktet. Im Randbereich besteht eine Freizeitnutzung durch Sportvereine.

### **Flächenreserven und Umstrukturierungspotenzial**

Die angrenzend an das Terminal gelegenen Flächen der Firmen Werner & Merz und Beyer bieten Entwicklungspotenzial. So besteht mittelfristig Umstrukturierungspotenzial der benachbarten Werner & Merz Fläche von etwa 30.000 qm. In der Nähe des Hafens wird ein Ersatz für das alte Werk gebaut. Durch die Existenz zweier Brunnen und Altlasten ist der Entwicklungsaufwand für die Fläche hoch. Der Mietvertrag der Firma Beyer der 5.000 qm Fläche in Uferlage läuft bis zum Jahr 2030.

Die Firma Mogat hat Überlegungen verworfen, an einen neuen Standort außerhalb des Hafens umzuziehen. Aufgrund der Anwohnerbeschwerden am vorgesehenen neuen Standort ist eine Umsiedlung gescheitert. Damit verbundene Flächenpotenziale von etwa 20.000 qm angrenzend an das Terminal werden sich vorerst nicht realisieren lassen.

Zudem bieten die Flächen des ehemaligen Nestle-Werks und der Ölmühle Potenzial. Die Fläche der Ölmühle hat die Firma Frankenbach erworben und plant dort konventionellen Umschlag anzubieten. Eine Baugenehmigung für den Bau einer Umschlagfläche wurde gestellt. Die angrenzende mit einer Lagerhalle bebaute Fläche ist bereits im Eigentum von Frankenbach.

Die Nestle-Fläche wird durch einen Immobilienvermarkter vermarktet. Dabei ist grundsätzlich das im Bebauungsplan verankerte Gebot zur Durchführung wasserseitigen Umschlags zu beachten. Es ist aber nicht klar, inwiefern eine hafenauffine Nutzung mit Wasserumschlag bei der Vergabe von Bedeutung ist und ob ggf. Zugeständnisse gemacht werden. Mit Nestle hat Mainz einen großen Arbeitgeber verloren für den ein möglichst gleichwertiger Ersatz gesucht wird. Durch die Entdeckung von Altlasten auf der Fläche könnte sich die Neuansiedlung verzögern.

Im übrigen Bereich des Industriebhafens bietet die Einzelhandelsfläche Potenzial für eine hafenauffine Umnutzung. Die kürzliche Modernisierung eines Marktes ist ein Hemmnis für eine mögliche Umsiedlung und hafenauffine Nutzung der Fläche mit wasserseitigem Umschlag. Dies würde den Vorstellungen des Bebauungsplans, der eine hafenauffine Nutzung mit wasserseitigem Umschlag vorsieht, entsprechen.

### **Nutzungskonflikte**

Im Hafengebiet bestehen keine Nutzungskonflikte und keine Probleme mit Anwohnerbeschwerden. Der Abstand zur Wohnbebauung und zur Stadtentwicklung im Zollhafen ist ausreichend groß. Der Hafenbetrieb ist ohne Einschränkungen genehmigt. Die direkte Anbindung an die Autobahn trägt dazu bei, dass es keine Beschwerden hinsichtlich der Verkehrsbelastung gibt.

Die Umsiedlung der angrenzend an das Containerterminal auf einer Fläche von 20.000 qm gelegenen Firma Mogat zur Erweiterung des Container-Terminals wurde durch Anwohnerbeschwerden am neuen Standort verhindert. Die Anwohner haben Sorge vor den Geruchsemissionen und wehren sich gegen die Ansiedlung. Dies behindert die Umstrukturierung im Hafengebiet.



## Entwicklungsperspektiven

Der Containerumschlag im Mainzer Terminal und bei Wettbewerbern entwickelt sich besser als erwartet. Das Terminal bietet noch freie Kapazitäten. Zur Vorbereitung auf das erwartete Umschlagwachstum ist eine Erweiterung der Terminalflächen geplant. Aufgrund der zunehmenden Abstelldauer der Container werden vor allem die Flächen zum Engpass. Grundsätzlich besteht bei Engpässen die Option, die Flächen im Industriehafen auch zur Zwischenabstellung von Containern zu nutzen. Die Umfuhren wären allerdings mit Mehrkosten verbunden.

Es bietet sich langfristig insgesamt ein Flächenpotenzial von bis zu 50.000 qm durch Umstrukturierungen. Nutzungskonflikte im Zusammenhang mit der Verlagerung eines auf diesen Flächen ansässigen Unternehmens erschweren die Entwicklung eines Teils der Flächen. Für den Grundflächenerwerb plant die Firma Frankenbach die Beantragung von Fördermitteln.

Durch die begrenzten Erweiterungsflächen wird ein Schwerpunkt auf eine Effizienzsteigerung im Terminalbetrieb gelegt. So tragen technologische Entwicklungen insbesondere der Digitalisierung wie die automatische Containerlagerung zu einer Erhöhung der Kapazität bei. Mit Hilfe von Fördermitteln aus dem Programm zur Förderung innovativer Hafentechnologien wird eine Optimierung der Terminalsysteme (Digitalisierung) angestrebt.

Es wird eine Verbesserung der Eisenbahnanbindung angestrebt. Ein Umbau des Mainzer Hauptbahnhofs für 700 m Züge würde die Erreichbarkeit des Terminals im Zugverkehr verbessern.

Die Entwicklung einer Fläche für den konventionellen Umschlag auf dem ehemaligen Gelände der Ölmühle bietet Potenzial für den Industriehafen. Frankenbach hat vor allem im Schwergut- und Schüttgutbereich positive Geschäftserwartungen. Die bestehenden Umschlaggeschäfte flüssiger Massengüter und Baustoffe der angesiedelten Umschlagbetriebe bieten kein Entwicklungspotenzial. Zumal eine Umstrukturierung der angrenzend an das Containerterminal gelegenen Flächen des Betreibers von Baustoffumschlag als Option angesehen wird.

Darüber hinaus ist die Umschlagentwicklung von der Ansiedlungsentscheidung auf der Fläche des ehemaligen Nestle-Werks abhängig. Eine hafenauffine Nutzung mit wasserseitigem Umschlag würde die wirtschaftliche Unterhaltung des Industriehafens erleichtern. Aufgrund des Wegfalls des Umschlags der Ölmühle wird die Unterhaltung des Hafens durch den Betreiber Stadtwerke zunehmend zu einer wirtschaftlichen Herausforderung.



## Umschlagaufkommen 2016 und Prognose 2030

**Tabelle 47: Umschlag im konventionellen Verkehr der Binnenschifffahrt 2016 und Prognose 2030 im Hafen Mainz (in Tonnen)**

Gütergruppe	2016	2030
Ölsaaten	325.000	0
Steine und Erden	248.000	265.000
<b>Trockenes Massengut insgesamt</b>	<b>573.000</b>	<b>265.000</b>
Kraftstoffe und Heizöl	122.000	119.000
Chemische Erzeugnisse	84.000	95.000
<b>Flüssiges Massengut insgesamt</b>	<b>206.000</b>	<b>214.000</b>
<b>Gesamt</b>	<b>779.000</b>	<b>479.000</b>

Quelle: Angaben des Hafenbetreibers zum Umschlagaufkommen und eigene Berechnungen auf Grundlage der Verkehrsverflechtungsprognose 2030 des Bundes.

Aufgrund der Schließung der Ölmühle ist der Umschlag von Ölsaaten entfallen. Inwiefern der geplante konventionelle Umschlag der Firma Frankenbach und die Neuansiedlung auf der ehemaligen Nestle-Fläche zu einer Kompensation der Umschlagverluste führen werden, wird sich nach deren Realisierung zeigen. Ein Potenzial für konventionellen Umschlag besteht. Die Firma Frankenbach geht von bis zu 500.000 t Umschlag p.a. aus.

**Tabelle 48: Umschlag im Containerverkehr der Binnenschifffahrt 2016 und Prognose 2030 im Hafen Mainz (in TEU)**

	2016	2030
<b>Container</b>	111.000	182.000

Quelle: Angaben des Hafenbetreibers zum Umschlagaufkommen und eigene Berechnungen auf Grundlage der Verkehrsverflechtungsprognose 2030 des Bundes.

**Tabelle 49: Gesamtumschlag der Binnenschifffahrt 2016 und Prognose 2030 im Hafen Mainz (in Tonnen)**

Gütergruppe	2016	2030
<b>Gesamt</b>	<b>1.889.000</b>	<b>2.299.000</b>

Quelle: Angaben des Hafenbetreibers zum Umschlagaufkommen und eigene Berechnungen auf Grundlage der Verkehrsverflechtungsprognose 2030 des Bundes.

Für die Abschätzung des Gesamtumschlags in Tonnen wird ein durchschnittliches Ladungsgewicht im Containerverkehr von 10 t/TEU zugrunde gelegt.



**Tabelle 50: Umschlag im Containerverkehr der Eisenbahn 2016 und Prognose 2030 im Hafen Mainz (in TEU)**

	2016	2030
<b>Container</b>	36.000	83.000

Quelle: Angaben des Hafensbetreibers zum Umschlagaufkommen und eigene Berechnungen auf Grundlage der Verkehrsverflechtungsprognose 2030 des Bundes.

**Tabelle 51: Gesamtumschlag der Eisenbahn 2016 und Prognose 2030 im Hafen Mainz (in Tonnen)**

Gütergruppe	2016	2030
<b>Gesamt</b>	360.000	830.000

Quelle: Angaben des Hafensbetreibers zum Umschlagaufkommen und eigene Berechnungen auf Grundlage der Verkehrsverflechtungsprognose 2030 des Bundes.

Für die Abschätzung des Gesamtumschlags in Tonnen wird ein durchschnittliches Ladungsgewicht im Containerverkehr von 10 t/TEU zugrunde gelegt.

## Stärken-Schwächen-Analyse

### Stärken

Das moderne Containerterminal verfügt über eine hohe technologische Ausstattung und bietet umfangreiche freie Kapazitäten. Ein Fokus liegt auf der Digitalisierung des Terminalbetriebs.

Es bestehen gute Verbindungen mit den Seehäfen.

Das Container-Terminal bedient ein überregionales Einzugsgebiet. Zur Bedienung des Hinterlandes verkehrt ab Mainz unter anderem ein Bahnshuttle.

Der Bebauungsplan sieht eine hafenauffine Nutzung der Flächen des ehemaligen Nestle-Werkes vor. Damit ist die Hoffnung auf die Ansiedlung eines hafenauffinen Unternehmens und zusätzliches Umschlaggeschäft verbunden.

Durch die abgelegene Lage des Containerterminals auf der Ingelheimer Aue kommt es nicht zu Anwohnerbeschwerden.

### Schwächen

Es wird kein öffentlicher konventioneller Umschlag angeboten. Im Industriehafen ist eine Wiederaufnahme dieses Geschäfts in Vorbereitung.

Der Umschlag im konventionellen Umschlag im Industriehafen ist nach Schließung der Ölmühle stark eingebrochen.

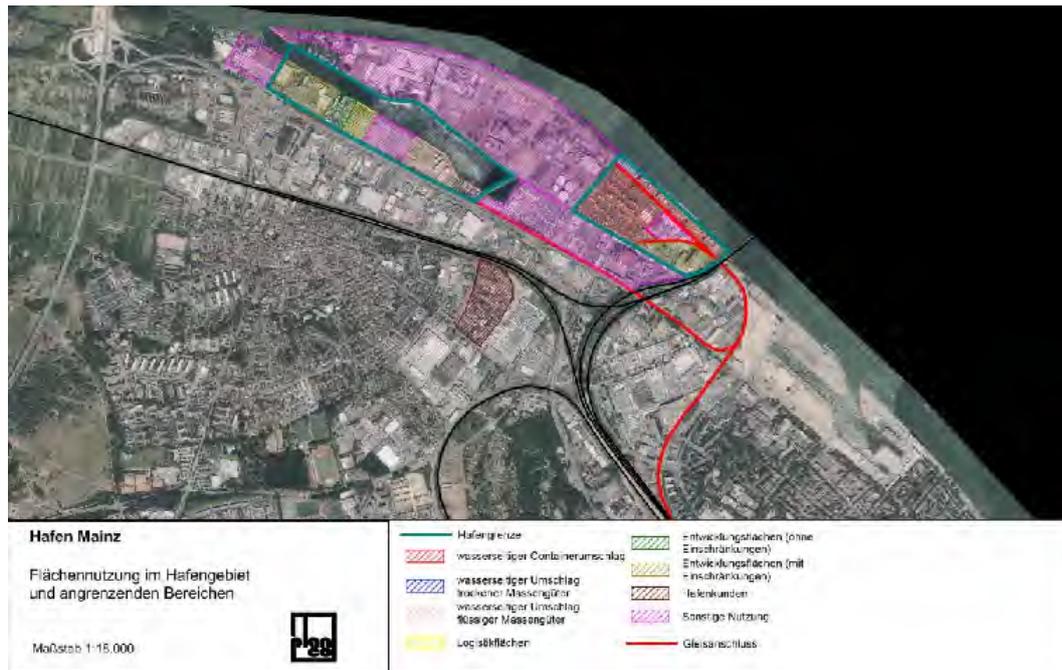
Die bahnseitige Anbindung leidet unter dem Fehlen von Abstellkapazitäten im Bereich Mainz Hbf. Zudem bestehen Beschränkungen der Zuglänge auf der Hafensbahn und auf der letzten Meile ist die Bespannung mit Diesellok erforderlich.



Die Unterhaltung des Industriedhafens stellt für die Stadtwerke aufgrund des Umschlagrückgangs eine wirtschaftliche Herausforderung dar.

Flächenreserven zur Erweiterung des Container-Terminals bestehen keine und es sind nur begrenzte Umstrukturierungspotenziale zu erkennen. Anwohnerbeschwerden gegen die Ansiedlung eines bisher im Hafen ansässigen Unternehmens an einem anderen Standort haben eine Umnutzung des Areals zur Erweiterung des Terminals verhindert.

Abbildung 24: Flächennutzung im Hafen Mainz



Quelle: GeoBasis-DE / LVermGeoRP (2018), dl-de/by-2-0, <http://www.lvermgeo.rlp.de> (Markierungen durch Planco)

## 5.2.9 Hafen Speyer

### Lage und Betreiber

Der Hafen Speyer liegt bei Rhein-km 399,6 und ist umgeben vom Industriegebiet Süd und einem Flugplatz. Betreiber sind die Verkehrsbetriebe Speyer GmbH, eine 100%-Tochter der Stadtwerke Speyer GmbH. Alleingesellschafter der Stadtwerke Speyer GmbH ist die Stadt.

Der Alte Hafen rheinabwärts gelegen steht nicht für hafenwirtschaftliche Zwecke zur Verfügung. Hier sind seit der Umwidmung Wohn- und Freizeitnutzungen angesiedelt.

### Erreichbarkeit

Der Hafen ist durch die direkte Lage am Rhein gut über die Wasserstraße erreichbar. Die Größe des Hafenbeckens erlaubt den Anlauf von Schiffen mit einer Länge von bis zu 135 m. Die zulässige Abladetiefe ist wasserstandsabhängig und entspricht den Bedingungen auf dem Rhein.

Der Hafen ist über ein Industriegleis an das DB-Netz angebunden. Die modernisierten Gleisanlagen mit Gleisgruppe erlauben eine parallele Abfertigung von Zügen. Die Modernisierungsmaßnahme wurde mit öffentlichen Mitteln gefördert.

Der Hafen ist über die etwa 1 km entfernte B 39 an die BAB 61 angebunden. Die Anschlussstelle der Autobahn ist etwa 6 km entfernt. Auf der Zufahrt werden Gewerbe- und Mischgebiete durchquert. Ab 2019 wird es aufgrund der Sanierung der Rheinbrücke Speyer im Zuge der B 39 vorübergehend zu Verkehrsproblemen in der Region kommen.

### Hafenstruktur und Bedeutung

Der Hafen umfasst eine Gesamtfläche von 345.000 qm. Davon entfallen 158.000 qm auf Wasserflächen. Im Flächennutzungsplan der Stadt Speyer sind die Hafengebiete als Bestandteil des Industriegebietes Süd als Gewerbeflächen ausgewiesen. Die Wasserflächen sind als Hafen gekennzeichnet. Der Hafen hat eine Genehmigung für 24-Stunden-Betrieb an 7 Tagen die Woche.

Der Hafen hat eine große Bedeutung für die ansässigen Umschlagbetreiber. Das Tanquid Tanklager und das Chemieunternehmen Haltermann sind Eigentümer der Lager- bzw. Produktionsflächen und schlagen im Hafen flüssige Massengüter wasser- und bahnseitig um. Insgesamt werden 139.000 qm für den Massengutumschlag genutzt. Dabei profitiert der Hafen im Mineralölgeschäft vom Pipeline-Anschluss Speyers.

Der Standort des Herstellers von Spezialchemikalien Haltermann hat eine enge Bindung zum Hafen. Haltermann produziert Vorprodukte für die chemische Industrie. In großem Umfang werden sowohl Rohstoffe als auch verarbeitetes Material auf Schiff und Eisenbahn umgeschlagen. Dies verdeutlicht die Hafenabhängigkeit des Raffineriebetriebes mit etwa 100 Mitarbeitern.

Umschlagbezogen hat das Tanklager eine größere Bedeutung. Das große Tanklager mit 56 Tanks unterschiedlicher Größe bietet insgesamt eine Lagerkapazität von knapp 800.000 m<sup>3</sup>. Das Umschlaggeschäft wird stark von Ölpreisentwicklungen beeinflusst. Das Tanklager versorgt die Region mit Mineralölerzeugnissen und weist überregionale Verkehre auf.



Verkehre der Binnenschifffahrt und Eisenbahn verbinden Speyer mit einer breiten Palette überregionaler Quellen und Zielen. Dies hängt sowohl mit dem Tanklagergeschäft als auch mit der chemischen Produktion zusammen.

Vereinzelte wird in Speyer Projektladung wie etwa Portalkräne des örtlichen Herstellers Tobis verladen. Der Umschlag erfolgt mit einem Mobilkran an der Hafenterrasse.

Angrenzend an den Hafen befindet sich das Industriegebiet Süd mit einer Reihe von Logistikansiedlungen wie insbesondere dem Daimler Consolidation Center. Durch die Fokussierung des Hafens auf den Umschlag flüssiger Massengüter nutzen die Logistiker den Hafen nicht.

Durch das unmittelbar anliegerbezogene Umschlaggeschäft steht der Hafen kaum im Wettbewerb mit anderen Standorten. Hinsichtlich möglicher Entwicklungen in anderen Bereichen wie etwa dem Containerumschlag stünde Speyer im Wettbewerb mit anderen Standorten.

Speyer ist ein traditionsreicher Wertstandort. Der Standort verfügt über eine der wenigen Werften am Oberrhein. Ein großes Areal von etwa 5 ha im Hafen beansprucht die Schiffswerft. Die Flächen sind überwiegend im Eigentum der Werft.

Als touristisch attraktiver Ort weist Speyer eine hohe Zahl von Anläufen der Kreuzfahrtschifffahrt auf. Der Hafen hat mit dem Bau einer modernen Anlegestelle günstigen Voraussetzungen zur Weiterentwicklung der Kreuzfahrtschifffahrt in Speyer geschaffen.

### **Flächenreserven und Umstrukturierungspotenziale**

Im vorderen Teil des Hafens haben die Verkehrsbetriebe eine 7.400 qm Fläche mit Entwicklungsperspektive erworben. Sie schließt an eine verfügbare 11.500 qm Fläche an. Damit stehen zusammenhängend knapp 2 ha als gewerbliche Baufläche ausgewiesene Flächen zur Verfügung. Auf den als Betriebsparkplatz für die angrenzend an den Hafen gelegenen Flugzeugwerke genutzten bzw. zwischenzeitlich zur Lkw-Abstellung vermarkteten Flächen bestehen als Umstrukturierungspotential Grobplanungen für ein Containerterminal. Das Terminal würde etwa eine Umschlagkapazität von 50.000 TEU p.a. bieten. Die Verfügbarkeit dieser Flächen ist allerdings nicht sicher, da es auch Überlegungen zur Stadtentwicklung in diesen Bereich gibt.

Im Hafen kann das Dupré-Gelände mit einer Fläche von 19.500 qm als Flächenreserve betrachtet werden. Der Wasserzugang dieser Fläche ist durch die Steiger für den Flüssiggutumschlag versperrt. Die Fläche wird vom Bauunternehmen Dupré vorwiegend als Lagerfläche genutzt. Die Fläche bietet mittel- bis langfristige Entwicklungspotenziale. Zusammenhängend mit der von der Werft genutzten Fläche würden sich größere Entwicklungsperspektiven bieten.

Das Industriegebiet Süd im Umfeld des Hafens bietet umfangreiche Flächenreserven von etwa 10 ha. Gerade bei Einrichtung eines Container-Terminals könnte sich die Ansiedlung containerbezogener Logistik anbieten. Angrenzend an den Hafen bestehen bereits einige Logistik-Ansiedlungen.

### **Nutzungskonflikte**

Der Hafen Speyer ist Nutzungskonflikten ausgesetzt. Dies betrifft die Flächen zur Planung und Entwicklung für ein Containerterminal aber grundsätzlich auch den Gleisanschluss der Hafenbahn. So gibt es in Konkurrenz zu den Planungen eines Container-Terminals Überlegungen zum touristischen Ausbau dieses Geländes.



Nutzungskonflikte bestehen auch hinsichtlich der Freizeitnutzung in der Nähe des Hafens. Die Ausweitung des Hafenbetriebs in den vorderen Teil etwa durch die Realisierung des geplanten Container-Terminals könnte hinsichtlich des Sport- und Erlebnisbades und der Jugendherberge problematisch sein. Dabei ist aber zu bedenken, dass angrenzend auch der Flugplatz Lärmemissionen verursacht.

Ein Container-Terminal wird hinsichtlich der Lärmbelastung als nicht so gravierend angesehen und für vereinbar mit den bestehenden Nutzungen gehalten. Andere Anfragen zur Nutzung der Fläche im Massengutumschlag wurden unter anderem aus Lärmgesichtspunkten abgelehnt.

Es bestehen keine Anwohnerbeschwerden hinsichtlich des bestehenden Hafenbetriebs.

Hinsichtlich der Kreuzfahrtschiffahrt kommt es zu keinen Konflikten mit dem Umschlaggeschäft und der Industrie im Hafengebiet.

### **Entwicklungsperspektiven**

Es liegen Grobplanungen der Verkehrsbetriebe Speyer zum Bau eines Containerterminals auf einer Fläche von 2 ha im vorderen Teil des Hafens vor. Hintergrund ist, dass das Daimler Consolidation Center für Pkw-Teile im Industriegebiet Süd ein hohes Aufkommen im Containerverkehr generiert. Diese Verkehre laufen überwiegend über das Container-Terminal in Ludwigshafen. Damit sind bereits täglich 200 Lkw-Bedienfahrten verbunden. Mit der weiteren Auslastung der Anlage wird eine Zunahme der Lkw-Verkehre erwartet. Dieses Aufkommen bietet Potenzial für die Entwicklung eines Containerterminals im Hafen Speyer in der Nähe des Daimler-Standorts. Dies würde die Lkw-Fahrten erheblich verkürzen. Eine Förderung der mit 10 Mio. € kalkulierten Terminalinvestitionen aus Mitteln der KV-Richtlinie wäre notwendig.

Das Umschlaggeschäft mit flüssigem Massengut wird als stabil angesehen. So ist das Umschlagvolumen des Tanklagers zwar abhängig von Ölpreisschwankungen, Veränderungen hinsichtlich der Bedeutung des Tanklagers in der Mineralöllogistik werden aber nicht erwartet. Auch bei Produktion und Umschlag der Firma Haltermann wird von einer stabilen Entwicklung ausgegangen. Das Volumen chemischer Erzeugnisse wird von den Anlageinvestitionen der Firma Haltermann profitieren und sich nach dem erheblichen Einbruch im Jahr 2015 wieder erholen. Zudem wird erwartet, dass die Raffinerie bei möglichen Marktveränderungen erfolgreich neue Geschäftsfelder finden würde.

Im Zusammenhang mit einem Erdölreservoir nördlich von Speyer könnte sich Umschlagpotenzial für den Hafen ergeben. Bei Ausbau der Förderung wird der Bau einer Pipeline in den Hafen erwogen. Die Erdöllogistik könnte dann über den Hafen per Binnenschiff und Eisenbahn organisiert werden.

Das Kreuzfahrtgeschäft wird sich mit der Errichtung des neuen Anlegers weiter positiv entwickeln.



## Umschlagaufkommen 2016 und Prognose 2030

**Tabelle 52: Umschlag im konventionellen Verkehr der Binnenschifffahrt 2016 und Prognose 2030 im Hafen Speyer (in Tonnen)**

Gütergruppe	2016	2030
Kraftstoffe und Heizöl	694.000	785.000
Chemische Erzeugnisse	3.000	30.000
Flüssiges Massengut insgesamt	697.000	788.000
Eisen/Stahl	100	100
Konventionelles Massengut insgesamt	100	100
<b>Gesamt</b>	<b>697.100</b>	<b>788.100</b>

Quelle: Angaben des Hafensbetreibers zum Umschlagaufkommen und eigene Berechnungen auf Grundlage der Verkehrsverflechtungsprognose 2030 des Bundes.

In Folge der Anlageinvestitionen der Firma Haltermann wird sich das Aufkommen chemischer Erzeugnisse wieder erholen. Aufgrund der verhaltenen Wachstumsprognosen für den Güterverkehr der Binnenschifffahrt chemischer Erzeugnisse in Speyer wird konservativ ein Aufkommen von 30.000 Tonnen für 2030 prognostiziert. Im Jahr 2014 wurden noch 60.000 Tonnen Paraffin und Butanol umgeschlagen.

**Tabelle 53: Gesamtumschlag der Binnenschifffahrt 2016 und Prognose 2030 im Hafen Speyer (in Tonnen)**

Gütergruppe	2016	2030
<b>Gesamt</b>	<b>697.100</b>	<b>788.100</b>

Quelle: Angaben des Hafensbetreibers zum Umschlagaufkommen und eigene Berechnungen auf Grundlage der Verkehrsverflechtungsprognose 2030 des Bundes.

**Tabelle 54: Umschlag im konventionellen Verkehr der Eisenbahn 2016 und Prognose 2030 im Hafen Speyer (in Tonnen)**

Gütergruppe	2016	2030
Kraftstoffe und Heizöl	254.000	263.000
Flüssiges Massengut insgesamt	254.000	263.000
<b>Gesamt</b>	<b>254.000</b>	<b>263.000</b>

Quelle: Angaben des Hafensbetreibers zum Umschlagaufkommen und eigene Berechnungen auf Grundlage der Verkehrsverflechtungsprognose 2030 des Bundes.

**Tabelle 55: Gesamtumschlag der Eisenbahn 2016 und Prognose 2030 im Hafen Speyer (in Tonnen)**

Gütergruppe	2016	2030
<b>Gesamt</b>	<b>254.000</b>	<b>263.000</b>

Quelle: Angaben des Hafensbetreibers zum Umschlagaufkommen und eigene Berechnungen auf Grundlage der Verkehrsverflechtungsprognose 2030 des Bundes.

## Stärken-Schwächen-Analyse

### **Stärken**

Es bestehen Grobplanungen für die Entwicklung eines Container-Terminals im Hafen Speyer. Durch die Anbindung des angrenzenden Industriegebietes mit Logistiksiedlungen wie insbesondere dem Daimler Consolidation Center besteht Potenzial für Containerumschlag im Hafen Speyer.

Speyer ist ein großer Umschlagpunkt in der Mineralöllogistik. Es bestehen überregionale Verbindungen per Schiff, Bahn und Pipeline. Dies trägt zur großen Bedeutung im Umschlag der Eisenbahn bei.

Es besteht eine enge Beziehung mit den im Hafen ansässigen Unternehmen.

Es stehen umfangreiche und leistungsfähige Gleisanlagen zur Verfügung.

Mit mobilem Umschlaggerät wird Projektladung der örtlichen Industrie umgeschlagen.

Der Hafen ist ein traditionsreicher Werftstandort.

Es ist eine moderne Anlegestelle für Kreuzfahrtschiffe vorhanden. Zahlreiche Kreuzfahrtschiffe laufen das touristisch attraktive Ziel Speyer an.

### **Schwächen**

Der Hafen ist abhängig von den zwei angesiedelten Unternehmen und allein auf den Umschlag flüssiger Massengüter ausgerichtet.

Der Hafen ist durch die Fokussierung auf den Mineralölumschlag im Zuge des Energiewandels von Umschlagverlusten bedroht.

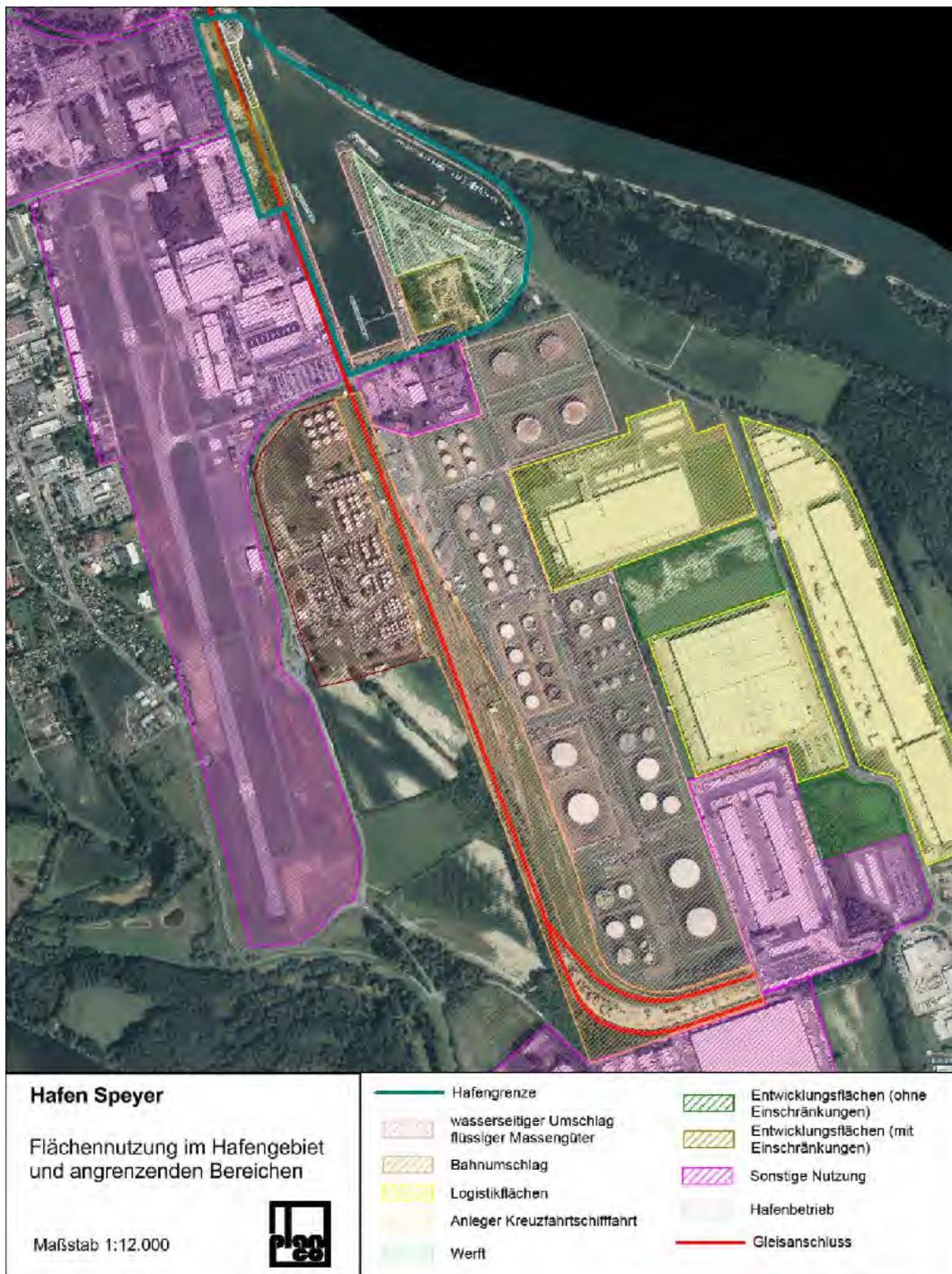
Es sind nur beschränkt Flächenpotenziale vorhanden. Teile der verfügbaren Freiflächen bieten keinen direkten Wasserzugang.

Der Hafen ist Nutzungskonflikten ausgesetzt. Es gibt Überlegungen Teile des Hafengeländes touristisch auszubauen.

Die notwendige Sanierung der Rheinbrücke im Zuge der B 39 wird die straßenseitige Erreichbarkeit des Hafens vorübergehend behindern.



Abbildung 25: Flächennutzung im Hafen Speyer



Quelle: GeoBasis-DE / LVermGeoRP (2018), dl-de/by-2-0, <http://www.lvermgeo.rlp.de> (Markierungen durch Planco)

## 5.2.10 Hafen Trier

### Lage und Betreiber

Der Hafen ist an Mosel-km 184 im Güterverkehrszentrum Hafen Trier gelegen. Betreiber ist die Trierer Hafengesellschaft mbH. Der Hafenbetreiber agiert als Landlord und ist für Infrastrukturunterhaltung sowie Flächenvermarktung zuständig. Gesellschafter des Landeshafens ist neben dem Land Rheinland-Pfalz der Landkreis Trier-Saarburg. Das Land ist mit 83,92 % der Anteile Hauptgesellschafter der Hafengesellschaft.

### Erreichbarkeit

Wasserseitig ist der Hafen entsprechend der Befahrbarkeitsstandards auf der Mosel mit Schiffen mit einer Länge von bis zu 135 m bzw. Schubverbänden mit einer Länge von bis zu 172 m zu erreichen. Begrenzender Faktor sind die Schleusenabmessungen. Auf der staugeregelten Mosel und im Hafengebiet ist die Schifffahrt mit einer Abladetiefe von bis zu 3,0 m möglich. Wasserstandsabhängig beschränken die verfügbaren Tiefen am Rhein die Abladung der Schiffsverkehre entlang des Rheinkorridors. Im Containerverkehr kann der Hafen über die Mosel mindestens zweilagig bedient werden.

Der Hafen ist über die Hafenbahn an das DB-Netz angebunden. Das Hafenbahnnetz mit einer Gleislänge von 7 km Gleise bedient das Hafengebiet. Anschluss an das DB-Netz besteht über den Knotenpunktbahnhof Trier-Ehrang.

Der Hafen ist straßenseitig über die 500 m entfernte Anschlussstelle der B 53 angebunden. Über die B 53 besteht Anschluss an das überregionale Straßennetz mit E 44, A 602 und A 1. Auf der Hafenzufahrt werden Industrie- und Gewerbegebiete durchquert.

### Hafenstruktur und Bedeutung

Der Hafen ist Umschlagpunkt für Container und konventionelle Massen- und Stückgüter. Als einziger öffentlicher Moselhafen des Landes Rheinland-Pfalz stellt der Hafen eine wichtige Anbindung für die Region dar. Der Hafen ist eingebettet in das Industriegebiet und es bestehen enge Beziehungen mit den Ansiedlern und der regionalen Wirtschaft. Die Hafenflächen sind planfestgestellt und im Flächennutzungsplan als Sonderbaufläche ausgewiesen. Angrenzend sind gewerbliche Bauflächen und in nordöstlicher Richtung Landwirtschaftsflächen ausgewiesen. Angrenzend in südlicher Richtung besteht im Bereich Trier-Pfalzel Wohnnutzung.

Der Hafen ist ohne Einschränkungen für den Betrieb 7 Tage / 24 Stunden die Woche zugelassen. Insgesamt stehen 900 m Kailänge für den wasserseitigen Umschlag zur Verfügung.

Das gemeinschaftlich von den Firmen Am Zehnhoff-Söns (AZS) und der Theo Steil GmbH betriebene Containerterminal erstreckt sich auf eine Fläche von gut 26.000 qm. Für den Umschlag stehen eine Containerbrücke und Reachstacker zur Verfügung. Der Containerportalkran hat eine Tragfähigkeit von 47 t. Die Jahresumschlagkapazität wird mit 45.000 TEU angegeben. Der Neubau eines Containerkrans zur Steigerung der Leistungsfähigkeit und Kapazität ist geplant. Dazu sollen Fördermittel gemäß KV-Richtlinie beantragt werden.

Containerverkehre über die Häfen in Antwerpen und Rotterdam laufen über das Containerterminal im Trierer Hafen. Mit den regelmäßigen Binnenschiffsverkehren und seit dem Jahr 2017 auch Bahnverbindungen sind wasserseitiger und zunehmend auch bahnseitiger Umschlag von Containern verbun-



den. Die Schiffsverkehre laufen über das Hub-Terminal des Betreibers AZS in Bonn. Damit wird eine Bündelung mit Transportströmen entlang des Rheins erreicht. Ein Anteil von 5% des Containerverkehrs hat Quelle bzw. Ziel im Hafengebiet. Auf Trier entfällt ein Anteil von 15% und auf das regionale Einzugsgebiet in einem Umkreis von bis zu 75 km ein Anteil von 75%. 10% der Containerverkehre über Trier haben überregionale Ziele bzw. Quellen.

Kraftstoffe und Stahl sind wasserseitig die umschlagstärksten Güter im konventionellen Umschlag. Im konventionellen Bahnumschlag dominieren Stahl, Schrott und Kraftstoffe.

Umschlag trockener Massengüter erfolgt durch das Entsorgungs-/ Recyclingunternehmen Theo Steil. Das Unternehmen ist führender Umschlagbetreiber und größter Flächennutzer im Hafen mit einer genutzten Fläche von mehr als 12 ha. Der Umschlag bezieht sich vor allem auf Schrott bzw. Metallabfälle und Stahl/NE-Metalle. Der Schrott wird per Lkw, Bahn und Binnenschiff angeliefert. Die Auslieferung der Metalle erfolgt zu einem Großteil per Binnenschiff. Ein Kunde ist die RIVA-Gruppe mit dem Stahlwerk im französischen Neuves-Maisons und dem angrenzend zum Hafen gelegenen Betrieb ehemals Sotralentz.

AZS betreibt neben dem Container-Terminal konventionellen Umschlag etwa von Stahl. Dafür wird eine Fläche von 22.600 qm genutzt. Der Stahlumschlag steht im Zusammenhang mit dem angrenzend an den Hafen angesiedelten Moselstahlwerk. Neben dem wasserseitigen Umschlag entfällt ein Großteil auf Bahnumschlag.

Entsprechend der Ansiedlungen haben 95% des Trockengutumschlags Quelle bzw. Ziel im Hafengebiet. 5% entfallen auf das regionale Einzugsgebiet. Binnenstandorte in Deutschland und im Ausland sind Quelle und Ziel der Trockenguttransporte.

Ein Sondergeschäft mit Schwerpunkt im Jahr 2016 war der Umschlag von Baustoffen für den Bau der Schleuse Trier.

Der Flüssiggutumschlag steht im Zusammenhang mit dem örtlichen Tanklager der VARO Energy Storage GmbH. Das Tanklager bietet auf einer Fläche von gut 22.000 qm eine Lagerkapazität von 33.000 m<sup>3</sup>. Von dort aus wird die Region per Lkw mit Mineralölerzeugnissen versorgt. Das Tanklager wird etwa jeweils zur Hälfte per Schiff aus ZARA-Seehäfen und deutschen Raffineriestandorten beliefert. Im Hinterland wird ein Einzugsgebiet im Umkreis von 75 km bedient. 75% entfällt auf Ziele außerhalb Triers.

Weitere Ansiedlungen mit jeweils etwa 4 ha sind das Transport-/Logistikunternehmen DB Schenker, das Baustoffunternehmen Basalt AG, das Entsorgungs-/Recyclingunternehmen EU-REC und der Maschinenbauer Comes Maschinenbau. Abgesehen von vereinzeltem Getreideumschlag durch DB Schenker und Sandanlieferungen für die Basalt AG findet auf diesen Flächen kein Umschlag statt. So wird das zu DB Schenker gehörende Getreidesilo mit einer Lagerkapazität von 17.000 t kaum genutzt.

Der Hafen bietet insgesamt 44.000 qm Freilagerflächen und 15.000 qm Hallenlagerflächen. Außerhalb des planfestgestellten Hafengebietes gehört eine Fläche im angrenzenden Gewerbegebiet zur Hafengesellschaft. Dort werden Hallenlagerflächen angeboten.

Der Hafen Trier ist einziger öffentlicher Hafen an der deutschen Mosel und im konventionellen Umschlag kaum Wettbewerb ausgesetzt. Moselaufwärts stellt der Hafen Mertert (Luxemburg) eine Alternative dar. Durch den großen Anteil der im Hafengebiet angesiedelten Ladungsquellen und -zielen kommen Alternativen zum Hafen Trier insbesondere im konventionellen Verkehr aber kaum in Frage. Das Einzugsgebiet des Trierer Hafens überlappt im Containerverkehr mit dem Bedienungsgebiet des Hafens Mertert. Die nahegelegenen bimodalen Terminals in Athus und Bettembourg sind weitere Alter-



nativen. Die Einrichtung von Ganzzugverbindungen nach Antwerpen und Rotterdam und die Einbindung der Schiffsverkehre in die Transportketten des Terminalbetreibers über das Hub Bonn stärken die Marktposition der KV-Angebote in Trier. Grundsätzlich sind aber die geographisch bedingt günstigen Voraussetzungen für Lkw-Direktverkehre zur Bedienung der Seehäfen eine Herausforderung zur Etablierung kombinierter Verkehre per Schiff und Bahn.

Der Hafen hat eine große Bedeutung für die regionale Wirtschaft. Industriebetriebe und zahlreiche Unternehmen der regionalen Wirtschaft nutzen den Hafen. Eine Studie des Trierer Hafens hat kürzlich die regionalwirtschaftliche Bedeutung des Hafens analysiert. Die Untersuchung verdeutlichte, dass gut 2.300 Beschäftigte einen direkten Bezug zu hafenauffinen Ansiedlungen im Trierer Hafen haben. Mit den übrigen Ansiedlungen im Trierer Hafen sind weitere knapp 1.200 Arbeitsplätze verbunden.

### **Flächenreserven und Umstrukturierungspotenziale**

Der Hafen bietet keine Flächenreserven. Kurzfristiges Umstrukturierungspotenzial besteht bei einer Umnutzung der Siloanlage und der angrenzenden Flächen.

Die Umstrukturierung der für das Recyclinggeschäft genutzten Flächen der Theo Steil GmbH könnte die Schaffung einer zusätzlichen Umschlagfläche ermöglichen. Langfristig ist die Umnutzung der Fläche der Basalt AG mit einer Fläche von 42.500 qm denkbar. Auf der an der Hafeneinfahrt von der Mosel gelegenen Fläche befindet sich ein Asphaltmischwerk. Perspektivisch bietet auch die angrenzende Fläche der A.R.T. Abfallberatungs- und Verwertungsgesellschaft mbH Umstrukturierungspotenzial. Eine Verlagerung des Abfallverwertungsgeschäfts im Rahmen der dualen Systeme auf die Deponie Mertersdorf könnte Flächenpotenziale für hafenzugehörige Ansiedlungen schaffen.

Die Hafengesellschaft beobachtet die Flächensituation im angrenzenden Gewerbe- und Industriegebiet. Bei entsprechenden Angeboten besteht Interesse an der Übernahme weiterer Flächen, insbesondere angrenzend zum Hafengebiet. Im direkten Hafenumfeld innerhalb eines 2 km Umkreises bieten das Michellingelände und die Bahnhofflächen des Güterbahnhofs Trier-Ehrang Entwicklungspotenzial. Allein auf dem Gelände des Güterbahnhofs stehen bis zu 20 ha zur Verfügung. Im Umkreis bis zu 5 km steht zudem eine private Fläche für Entwicklungen zur Verfügung. Der Entwicklungsaufwand dieser Flächen ist hoch. In weiterer Entfernung von bis zu 15 km zum Hafen sind Entwicklungsfelder im Industriepark Region Trier vorhanden.

### **Nutzungskonflikte**

Es bestehen Nachbarschaftskonflikte des Hafens mit dem naheliegenden Stadtteil Trier-Pfalzel. Dort befindet sich eine Wohnbebauung. Die Anwohner klagen über die Verkehrs-, Lärm- und Umweltbelastung durch den Hafenbetrieb.

Mit der Planung eines Neubaugebietes und Kindergartens am Rande Pfalzels in einem Bereich, der zwar mit den vorgeschriebenen Abstandsregelungen korrespondiert aber unter Einfluss von Hafenzuglärm steht, könnte sich der Konflikt verschärfen. Es bestehen berechnete Sorgen der Hafengesellschaft, dass die dortigen Ansiedlungen zumindest mittelfristig Einschränkungen für den Hafenbetrieb nach sich ziehen werden.

Die planerische Sicherung des Hafens und angrenzender Bereiche ist ein wichtiger Aspekt, um künftige Einschränkungen im Zuge der städtischen Bauleitplanung für den Hafen zu vermeiden.



## Entwicklungsperspektiven

Entwicklungspotenziale bestehen vor allem im Containerumschlag. Die Weiterentwicklung der Schiffs- und insbesondere Bahnverbindungen mit den Seehäfen, sowie die geplante Errichtung eines zweiten Containerkrans stärken die Position des Trierer Hafens. Für den Bau des zweiten Containerkrans sollen Fördermittel gemäß KV-Richtlinie beantragt werden. Die Entwicklung des Container-Terminals wird die Erschließung bestehender Verlagerungspotenziale in der Region erleichtern.

Im konventionellen Verkehr wird eine positive Entwicklung mit moderatem Wachstum der bestehenden Geschäfte erwartet. Es wird eine Steigerung des Umschlags durch Umstrukturierung mit hafenaufinen Ansiedlungen im Hafengebiet angestrebt.

Für Umstrukturierungen bietet sich kurz- bis mittelfristig die DB Schenker Fläche mit dem Getreidesilo an. Es bestehen Überlegungen zum Abriss des Getreidesilos und zur Neuentwicklung der Gesamtfläche von ca. 21.000 qm für alternative Umschlaggeschäfte insbesondere für den Containerumschlag. Der Entwicklungsaufwand hierfür wird auf bis zu 10 Mio. € eingeschätzt.

Zur besseren Gleisanbindung des Stahlwerks im angrenzend an den Hafen gelegenen Gewerbegebiet ist der Neubau einer Gleisanlage im Hafennetz geplant. Hierzu ist beabsichtigt, Fördermittel beim Eisenbahn-Bundesamt zu beantragen.

Mittelfristig ist eine Erweiterung des Tanklagers mit zusätzlichen Lagerkapazitäten vorstellbar. In diesem Zusammenhang könnte durch den Betreiber VARO die Ergänzung der Produktpalette um Otto-Kraftstoffe erfolgen.

## Umschlagaufkommen 2016 und Prognose 2030

**Tabelle 56: Umschlag im konventionellen Verkehr der Binnenschifffahrt 2016 und Prognose 2030 im Hafen Trier (in Tonnen)**

Gütergruppe	2016	2030
Getreide	4.000	5.000
Steine und Erden	39.000	43.000
Trockenes Massengut insgesamt	43.000	48.000
Kraftstoffe und Heizöl	425.000	391.000
Flüssiges Massengut insgesamt	425.000	391.000
Eisen/Stahl	367.000	426.000
Konventionelles Massengut insgesamt	367.000	426.000
<b>Gesamt</b>	<b>835.000</b>	<b>865.000</b>

Quelle: Angaben des Hafenbetreibers zum Umschlagaufkommen und eigene Berechnungen auf Grundlage der Verkehrsverflechtungsprognose 2030 des Bundes.

**Tabelle 57: Umschlag im Containerverkehr der Binnenschifffahrt 2016 und Prognose 2030 im Hafen Trier (in TEU)**

	2016	2030
<b>Container</b>	9.000	15.000

Quelle: Angaben des Hafenbetreibers zum Umschlagaufkommen und eigene Berechnungen auf Grundlage der Verkehrsverflechtungsprognose 2030 des Bundes.

**Tabelle 58: Gesamtumschlag der Binnenschifffahrt 2016 und Prognose 2030 im Hafen Trier (in Tonnen)**

Gütergruppe	2016	2030
<b>Gesamt</b>	915.000	998.000

Quelle: Angaben des Hafenbetreibers zum Umschlagaufkommen und eigene Berechnungen auf Grundlage der Verkehrsverflechtungsprognose 2030 des Bundes.

**Tabelle 59: Umschlag im konventionellen Verkehr der Eisenbahn 2016 und Prognose 2030 im Hafen Trier (in Tonnen)**

Gütergruppe	2016	2030
Futtermittel, Ölsaaten	6.000	8.000
Schrott	126.000	177.000
Trockenes Massengut insgesamt	132.000	185.000
Kraftstoffe und Heizöl	43.000	45.000
Flüssiges Massengut insgesamt	43.000	45.000
Eisen/Stahl	448.000	628.000
Konventionelles Massengut insgesamt	448.000	628.000
<b>Gesamt</b>	<b>623.000</b>	<b>858.000</b>

Quelle: Angaben des Hafenbetreibers zum Umschlagaufkommen und eigene Berechnungen auf Grundlage der Verkehrsverflechtungsprognose 2030 des Bundes.

**Tabelle 60: Umschlag im Containerverkehr der Eisenbahn 2016 und Prognose 2030 im Hafen Trier (in TEU)**

	2016	2030
<b>Container</b>	0	10.000

Quelle: Angaben des Hafenbetreibers zum Umschlagaufkommen und eigene Berechnungen auf Grundlage der Verkehrsverflechtungsprognose 2030 des Bundes.

Im Jahr 2017 ist eine Zugverbindung mit dem Seehafen Rotterdam im Containerverkehr gestartet. Im Jahr 2019 erfolgt die Aufnahme einer Verbindung mit dem Seehafen Antwerpen. Daher wird trotz des fehlenden Containerumschlags der Eisenbahn im Jahr 2016 bis 2030 ein Aufkommen von 10.000 TEU p.a. zusätzlich zum wasserseitigen Containerumschlag erwartet.

**Tabelle 61: Gesamtumschlag der Eisenbahn 2016 und Prognose 2030 im Hafen Trier (in Tonnen)**

Gütergruppe	2016	2030
<b>Gesamt</b>	623.000	948.000

Quelle: Angaben des Hafenbetreibers zum Umschlagaufkommen und eigene Berechnungen auf Grundlage der Verkehrsverflechtungsprognose 2030 des Bundes.



Für die Abschätzung des Gesamtumschlags in Tonnen der Eisenbahn wird ein mittleres Ladungsgewicht im Containerverkehr von 9 t/TEU zugrunde gelegt. Dieser Wert entspricht dem durchschnittlichen Ladungsgewicht im Containerverkehr der Binnenschifffahrt im Hafen Trier im Jahr 2016.

## **Stärken-Schwächen-Analyse**

### **Stärken**

Das Containerterminal und die Binnenschiffs- sowie Bahnverbindungen in die Seehäfen entwickeln sich positiv.

Der Hafen ist mit dem umfangreichen Schrott- und Stahlumschlag eng in die Supply Chain der Stahlindustrie eingebunden. Ein Großteil des Umschlags entfällt auf Eisenbahnverkehre.

Es bestehen Umstrukturierungspotenziale im Hafen. Der Hafen strebt eine hafenauffine Entwicklung mit dem Ziel der Steigerung des Umschlaggeschäfts an.

In Hafennähe bestehen Entwicklungspotenziale. So bietet etwa der ehemalige Güterbahnhof Trier-Ehrang Entwicklungspotenzial.

Der Hafen ist eng mit der regionalen Wirtschaft verbunden und bedient durch die Randlage im deutschen Wasserstraßennetz an der Mosel ein großes Einzugsgebiet.

### **Schwächen**

Der Hafen bietet keine Flächenreserven. Zumindest freie Ansiedlungsflächen sind nur in großer Entfernung zum Hafen verfügbar. Es besteht Umstrukturierungspotenzial im Hafengebiet.

Anwohnerbeschwerden richten sich gegen den Hafenbetrieb. Mit der Stadtentwicklung im angrenzenden Trier-Pfalzel können die Nutzungskonflikte zunehmen.

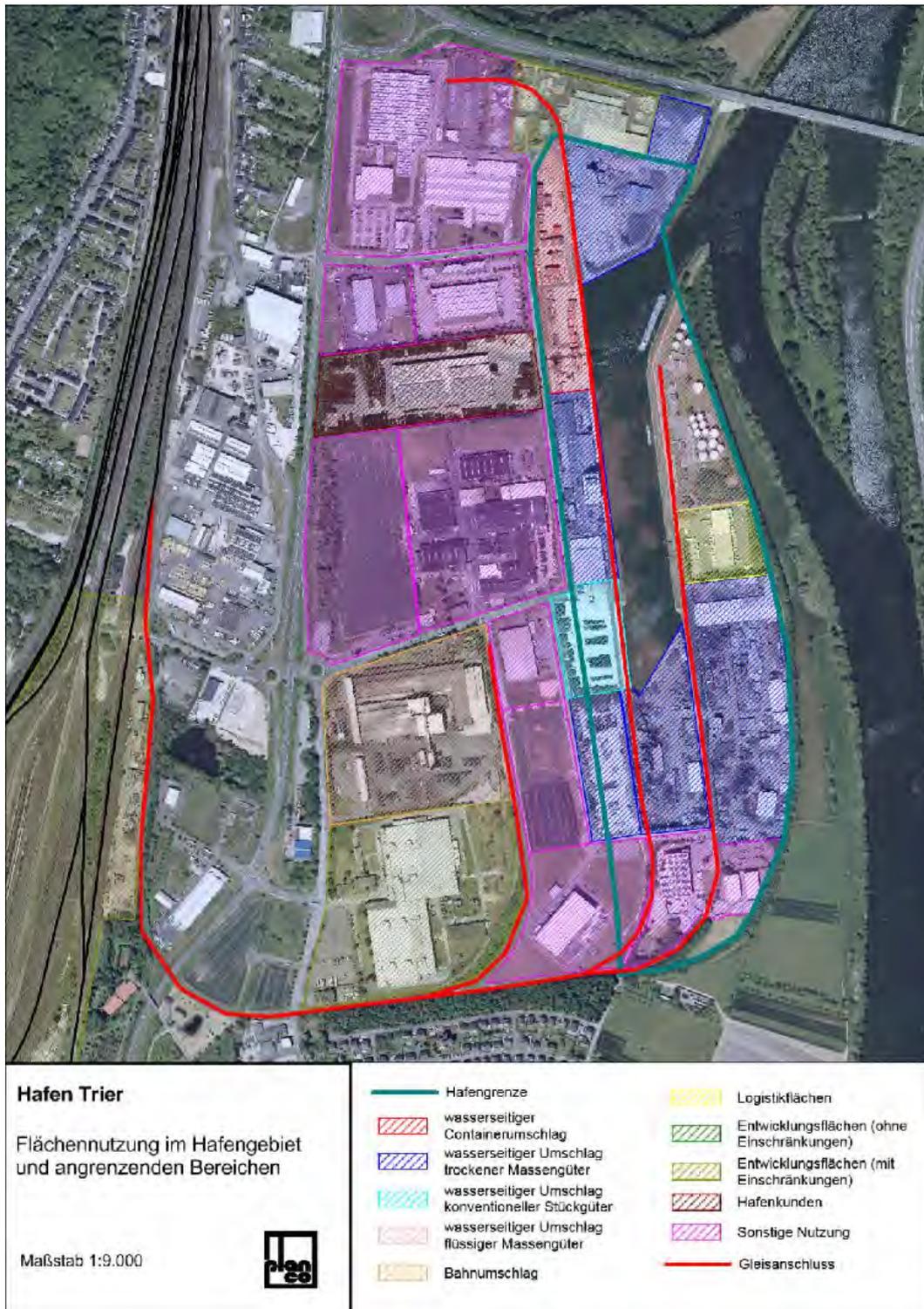
Die mit dem Getreidesilo verbundenen Potenziale im Getreideumschlag werden derzeit nicht in vollem Umfang ausgeschöpft.

Die Wartezeiten an den Moselschleusen erschweren die Etablierung von zusätzlichen Schiffsverkehren über den Trierer Hafen, insbesondere im Containersegment. Die erheblichen Verzögerungen beim geplanten Neubau der zweiten Moselschleusen sowie die Erhebung von Schifffahrtsabgaben auf der Mosel wirken zudem hemmend auf die Verlagerung von Güterverkehren auf die Binnenschifffahrt.

Die Entwicklung der Containerverkehre über den Trier Hafen wird durch die geographisch bedingt günstigen Bedingungen für eine Direktbedienung der Seehäfen per Lkw erschwert.

Es sind planerische Festlegungen zur Sicherung des Hafenbetriebs vor Einschränkungen erforderlich.

Abbildung 26: Flächennutzung im Hafen Trier



Quelle: GeoBasis-DE / LVermGeoRP (2018), dl-de/by-2-0, <http://www.lvermgeo.rlp.de> (Markierungen durch Planco)

### 5.2.11 Hafen Weißenthurm

#### Lage und Betreiber

Der Hafen Weißenthurm ist linksrheinisch an Rhein-km 607 gelegen. Der Hafen ist im Eigentum der Stadt Weißenthurm. Die Stadt hat den Hafen langfristig an die Rheinische Provinzial- Basalt- und Lavawerke (RPBL) Sinzig als Hafengebeter verpachtet. Die RPBL Sinzig führt den Umschlag eigenständig durch.

#### Erreichbarkeit

Der Stromhafen ist durch die Lage am Rhein gut per Schiff erreichbar. Die Hafeneinrichtungen erlauben die Abfertigung von Schiffen mit einer Länge von bis zu 110 m. Die Ablademöglichkeiten für die Schifffahrt sind wasserstandsabhängig und entsprechen den Bedingungen auf dem Rhein.

Straßenseitig ist der Hafen etwa 1 km von der autobahnähnlich ausgebauten Bundesstraße B 9 entfernt. Auf der Zufahrt werden Wohn-, Misch und Gewerbegebiete durchquert. Das Aufkommen im Straßenverkehr ist im Zusammenhang mit der begrenzten Größe des Hafens aber relativ gering.

Ein Gleisanschluss ist nicht vorhanden.

#### Hafenstruktur und Bedeutung

Der Hafen Weißenthurm umfasst eine Gesamtfläche von knapp 6.000 qm. Dazu kommen gut 3.500 qm Verkehrsflächen. Die Stadt Weißenthurm hat gemeinsam mit dem Pächter RPBL in die Instandsetzung der Infrastruktur investiert.

Der Hafen ist im Flächennutzungsplan als „Landesplanerische Vorrangfläche“ ausgewiesen. Er ist zudem Bestandteil des Bebauungsplans Hafenstraße. Für ansässige Firmen besteht Bestandsschutz. Der Hafengebeter verfügt über eine Genehmigung zur Beladung von Schiffen. Ein Löschen von Ladung ist nicht Bestandteil der Betriebsgenehmigung.

Aufgrund der abnehmenden Bedeutung des Umschlaggeschäfts am Standort Weißenthurm (insbesondere Wegfall Bims-Umschlag) wird nur noch ein geringer Teil des ursprünglich im Flächennutzungsplan ausgewiesenen Sondergebietes Hafen für hafengewirtschaftliche Aktivitäten genutzt. Die übrigen Flächen sind zurückgebaut worden und werden städtisch genutzt.

Von den Hafengebieten entfallen 2.300 qm auf Wasserflächen. 2.500 qm werden für den Umschlag der Massengüter Lava/Basalt genutzt. Die im Hinterland des Hafens abgebauten Steine werden per Lkw in den Hafen transportiert. Dort erfolgen die Konsolidierung und die Auslieferung per Schiff. Für den Umschlag steht ein Kran zur Verfügung. Die Jahresumschlagkapazität wird mit 150.000 t angegeben. Wasserseitig werden kontinentale Ziele in Rheinland-Pfalz, im übrigen Bundesgebiet und im Ausland bedient.

Aufgrund der Kostensensibilität der Steintransporte wird der Hafen Weißenthurm von Steingruben der Lava Union und Basalt Union aus einem frachtoptimalen Einzugsgebiet in der Osteifel bedient. Alternativ erfolgt der wasserseitige Umschlag von Lava/Basalt durch die RPBL in den Häfen Andernach und Koblenz.



## Flächenreserven und Umstrukturierungspotenziale

Nennenswerte Flächenreserven mit Entwicklungspotenzial sind im Hafen Weißenthurm nicht vorhanden. Es stehen gut 1.000 qm Freiflächen zur Verfügung. Diese könnten allenfalls zur Erweiterung der vorhandenen Lagerkapazitäten genutzt werden. Der kleine Hafen bietet keine Umstrukturierungspotenziale.

## Nutzungskonflikte

Es bestehen begrenzte Nutzungskonflikte hinsichtlich der vom Hafenbetrieb ausgehenden Emissionen. Diese resultieren aus der unweit des Hafens bestehenden Wohnbebauung. So ist laut Genehmigung kein Umschlag von staubförmigen Stoffen zulässig und es gibt Beschwerden einzelner Anwohner hinsichtlich der Lärmbelastung beim Steinumschlag. Die Stadt steht hinter dem Hafen und hält den Lärm für zumutbar. Zudem wurde eine Lärmschutzwand gebaut. Der Hafentreiber steht im Austausch mit den Anwohnern.

## Entwicklungsperspektiven

Die Verpachtung des Hafens an die RPBL hat den Standort gesichert und trägt zu stabilen Umschlagserwartungen im Steingeschäft bei. Es wird von einem Fortbestand der Steintransporte über den Hafen Weißenthurm und einem moderatem Umschlagwachstum ausgegangen. Darüber hinausgehende Entwicklungspotenziale bestehen nicht.

Von der geplanten Abladeoptimierung für die Binnenschifffahrt am Mittelrhein können neue Potenziale in dem kostensensiblen Geschäft ausgehen.

## Umschlagaufkommen 2016 und Prognose 2030

**Tabelle 62: Umschlag im konventionellen Verkehr der Binnenschifffahrt 2016 und Prognose 2030 im Hafen Weißenthurm (in Tonnen)**

Gütergruppe	2016	2030
Lava, Basalt	98.000	110.000
Trockenes Massengut insgesamt	98.000	110.000
<b>Gesamt</b>	<b>98.000</b>	<b>110.000</b>

Quelle: Angaben des Hafentreibers zum Umschlagaufkommen und eigene Berechnungen auf Grundlage der Verkehrsverflechtungsprognose 2030 des Bundes.

**Tabelle 63: Gesamtumschlag der Binnenschifffahrt 2016 und Prognose 2030 im Hafen Weißenthurm (in Tonnen)**

Gütergruppe	2016	2030
<b>Gesamt</b>	<b>98.000</b>	<b>110.000</b>

Quelle: Angaben des Hafentreibers zum Umschlagaufkommen und eigene Berechnungen auf Grundlage der Verkehrsverflechtungsprognose 2030 des Bundes.

## Stärken-Schwächen-Analyse

### **Stärken**

Der Hafen ist langfristig an die RPBL verpachtet. Damit besteht eine Grundlage für einen stabilen Umschlag im Steingeschäft. Stadt und RPBL haben gemeinsam in die Instandsetzung der Infrastruktur investiert. Es stehen eine neue Spundwand und ein neuer Umschlagbagger zur Verfügung.

Der Hafen hat eine wichtige Funktion für den Steinabbau in der Osthälfte.

Im kostensensiblen Steingeschäft können sich aus der geplanten Abladeoptimierung für die Binnenschifffahrt am Mittelrhein neue Potenziale ergeben.

Die Stadt steht hinter dem Hafen. Anwohnerbeschwerden gegen die Lärmbelastung werden nicht zu Einschränkungen für den Hafen führen.

### **Schwächen**

Im Zusammenhang mit dem abnehmenden Umschlaggeschäft ist der Hafen in Weißenthurm zurückgebaut worden. Es ist ein kleiner Bereich mit begrenztem Umschlaggeschäft verblieben.

Die Betriebsgenehmigung lässt nur die Beladung von Schiffen zu. Das Löschen von Ladung ist nicht vorgesehen.

Der Hafen ist nicht trimodal erschlossen. Ein Gleisanschluss ist nicht vorhanden.

Der Hafen ist auf den Umschlag von Steinen spezialisiert. Es besteht eine Abhängigkeit von dem kostensensiblen Geschäft.

Entwicklungspotenziale sind aufgrund fehlender Flächenreserven und des wenig dynamischen Steinumschlag kaum zu erkennen.

Vereinzelte Anwohnerbeschwerden richten sich gegen die Lärmemissionen des Hafens.



Abbildung 27: Flächennutzung im Hafen Weißenthurm



Quelle: GeoBasis-DE / LVermGeoRP (2018), dl-de/by-2-0, <http://www.lvermgeo.rlp.de> (Markierungen durch Planco)

## 5.2.12 Hafen Wörth

### Lage und Betreiber

Der Hafen Wörth liegt linksrheinisch bei Rheinkilometer 365. Der Landeshafen wird von der Hafengebiete Rheinland-Pfalz GmbH betrieben.

Der Hafen gehört zum BLAW Betrieb Landeseigene Anlagen an Wasserstraßen des Landes Rheinland-Pfalz. Betreiber sind die Hafengebiete Rheinland-Pfalz GmbH. Der Hafengebiete ist für die Unterhaltung der Infrastruktur sowie Flächenvermarktung zuständig. Die Hafengebiete richten in Abstimmung mit dem jeweiligen Anlieger die Flächen entsprechend der Anforderungen her und installieren das erforderliche Equipment.

### Erreichbarkeit

Wasserseitig ist der am Rhein gelegene Hafen Wörth gut erreichbar. Hafenseitig bestehen keine Einschränkungen und alle auf dem Rhein zugelassenen Schiffstypen können den Hafen Wörth anlaufen. Die maximale Abladetiefe korrespondiert mit dem Rheinpegel. Im Containerverkehr der Binnenschifffahrt sind bis zu fünf Lagen möglich.

Der Wörther Hafen verfügt über den nahe des Hafens gelegenen Bahnhof Wörth über einen Anschluss zum Netz der Deutschen Bahn. Die Anbindung bzw. die Güterverkehrsgleise im Bahnhof Wörth stellen perspektivisch einen Engpass dar. Aufgrund der hohen ÖPNV-Lastigkeit des Bahnhofs Wörth stehen aktuell nur zwei Gleise für den Güterverkehr zur Verfügung, die wiederum nicht am Zuführungsgleis zum Hafen liegen, sondern genau auf der anderen Seite. Die Querung des ÖPNV-Verkehrs ist und wird auf Grund der hohen Taktfrequenz immer problematischer. Ein weiterer Rückbau der Gleis-, Rangier- und Abstellkapazitäten im Eisenbahnverkehr ist daher zu vermeiden.

Die Eisenbahninfrastruktur der Hafenbahn hat eine Gleislänge von 5,1 Kilometern. Es besteht ein direkter Gleisanschluss der Hafengebiete. Der Gleisanschluss wird regelmäßig im kombinierten und konventionellen Verkehr bedient. Für die Instandhaltung der Hafenbahn sind Fördermittel beantragt worden.

Straßenseitig ist der Hafen in 1,5 km Entfernung an die B 9 angebunden. Mit der B 9 besteht ein direkter Anschluss an das Autobahnkreuz Wörth. Dort geht die BAB 65 in die B 10 über. Die Entfernung zur Autobahn beträgt etwa 5 km. Auf der Zufahrt werden keine Wohn- und Mischgebiete durchquert. Geplant ist der Bau einer neuen Umfahrungsstraße, die parallel zur Hafenstraße verläuft. Dadurch wird ermöglicht, dass die Hafenstraße zukünftig ausschließlich für das Container-Terminal nutzbar sein wird. Bisher kommt es zu Beeinträchtigungen, insbesondere durch Radfahrer und Fußgänger, auf der Hafenstraße. Ein Gerichtsurteil ermöglicht es zukünftig, die Nutzung der Straße durch Fußgänger, Radfahrer und Pkw zu untersagen. Kommunalpolitisch wurde bislang die Offenhaltung der bestehenden Hafenstraße angestrebt. Das angrenzende Natur- und Vogelschutzgebiet erfordert sorgfältige Planungen für den Bau der alternativen Umfahrungsstraße.

Die straßenseitige Anbindung des rechtsrheinischen Raumes wird durch den schlechten Erhaltungszustand und die unzureichende Kapazität der Rheinbrücke im Zuge der B 10 beeinträchtigt. Die Verzögerung beim geplanten Bau der 2. Rheinquerung zwischen Wörth und Karlsruhe wirkt sich erschwerend auf die problematische Anbindung des rechtsrheinischen Raumes aus.



## Hafenstruktur und Bedeutung

Der Hafen mit einer Fläche von 186 ha liegt in direkter Nachbarschaft zum Lkw-Werk der Daimler AG. Davon umfasst das Hafenbecken eine Wasserfläche von 1.461.000 qm.

Der Hafenbereich ist im Flächennutzungsplan festgelegt. Der Hafen ist durch einen Bebauungsplan planerisch gesichert. Aktuell werden für die geplante Erweiterung des Container-Terminals die Planfeststellungsunterlagen vorbereitet.

Es stehen 1.900 Meter an bebautem und unbebautem Ufer zur Verfügung. Allgemein besteht ein enger Zusammenhang des Umschlags mit der angrenzend an den Hafen gelegenen Industrie. Das Lkw-Werk in Wörth ist ein wichtiger Kunde im Container- und Fahrzeugumschlag. Fahrzeuge werden über den Hafen ausgeliefert und Komponenten werden im Container nach Übersee exportiert. Der Standort des Lkw-Werks mit über 11.000 Mitarbeitern wird durch die vorhandene Teststrecke sowie über den Ausbau und die Konzentration der Entwicklungs- und Testarbeiten in Wörth inklusive der Verlagerung der LKW-Test-Aktivitäten aus Stuttgart gestärkt.

Betreiber des Container-Terminals ist die Contargo Wörth Karlsruhe GmbH. Nach Anmietung der bisher für den Fahrzeugumschlag (Pkw) und als Betonwerk genutzten Flächen hat Contargo ca. 147.000 qm Fläche im Hafen angemietet. Dazu gehören neben dem bestehenden Terminalbereich von etwa 76.000 qm umfangreiche Entwicklungsflächen. Neben dem Containerumschlag werden Nutzfahrzeuge verladen. Dafür steht eine RoRo-Rampe zur Verfügung.

Die Umschlagskapazität des Terminals wird durch die Erweiterung deutlich zunehmen. Für den Umschlag der Container stehen aktuell drei Containerbrücken und sechs mobile Umschlaggeräte bereit. Im Zuge der geplanten Erweiterung liegt der Schwerpunkt auf dem Ausbau der Anlagen für den Eisenbahnverkehr. Neben dem Neubau eines Bahnterminals sind bis zu zwei neue Schiffs Liegeplätze sowie eine Modernisierung der bestehenden Anlagen geplant.

Das Container-Terminal bedient neben dem Daimler Lkw-Werk auch ein regionales und überregionales Einzugsgebiet im Seehafen-Hinterlandverkehr. Die Container werden per Binnenschiff bzw. Eisenbahn im Hinterland der Seehäfen bedient. Dabei besteht in Wörth neben den Verbindungen mit den Seehäfen Rotterdam und Antwerpen traditionell auch eine Bahnverbindung mit den deutschen Nordseehäfen. 30% des örtlichen Containerumschlags werden über eine Distanz von mehr als 75 km im Hinterland Wörths transportiert.

Die im Terminal Wörth verladene Nutzfahrzeuge werden aus dem naheliegenden Lkw-Werk über den Hafen ausgeliefert. Es werden Schiffs- und Eisenbahnverkehre genutzt.

Angrenzend an das Container-Terminal betreibt eine Tochter der Rhenus AG für Daimler auf etwa 50.000 qm die Consolidation Center 1-3. Auf den freien Brachflächen von etwa 70.000 qm ist die Etablierung der Consolidation Center 4 und 5 geplant.

Die RoRo-Rampe für die Pkw-Verladung wird nach Wegfall des Geschäftes möglicherweise nicht mehr genutzt.

Im nördlichen Hafenbereich befindet sich die Papierfabrik Palm GmbH & Co. KG. Die Papierfabrik Palm nutzt den Hafen für den Umschlag von Papier. Das konventionelle Stückgut wird per Eisenbahn ausgeliefert. Es ist eine Umschlaganlage für die Verladung aufs Schiff vorhanden. Diese wurde in der Vergangenheit zur Verladung auf Küstenmotorschiffe genutzt. Die Anlieferung von Reststoffen aus Papier als Rohstoff für die Produktion wurde vor kurzem von der Eisenbahn auf Lkw umgestellt.



Durch die enge Bindung des Umschlags mit den örtlichen Industriestandorten Daimler Lkw-Werk und Palm ist der Hafen kaum Wettbewerb ausgesetzt. Es besteht eine Überlappung des Einzugsgebietes mit den anderen Terminals in der Region im Containerverkehr. Damit besteht mit dem nicht zum Contargo Netzwerk gehörenden Terminals wie insbesondere dem Terminal der DP World in Germersheim eine Wettbewerbsbeziehung. Abschwächend auf den Wettbewerb wirkt sich die Zusammenarbeit der Standorte im Contargo Netzwerk und die Kooperation der Häfen Wörth und Karlsruhe aus.

Der Häfen Wörth kooperiert mit dem Hafen Karlsruhe auf administrativer Ebene. Des Weiteren sind Kooperationen mit den Häfen Straßburg und Lauterburg angedacht und geplant, insbesondere vor dem Hintergrund des Gutachtens der Firma Railistics in Bezug auf eine Zugverbindung zwischen dem Containerterminal Wörth und dem aktuell eingeweihten Containerterminal Lauterburg.

Der Kiesabbau im Hafenbecken (ehemaliger Altrheinarm) wurde eingestellt. Die Vorkommen sind erschöpft.

### **Flächenreserven und Umstrukturierungspotenziale**

Die Flächen- bzw. Umstrukturierungspotenziale im Hafen Wörth sind für absehbare Entwicklungen verplant. So wird die Erweiterung des Container-Terminals um ca. 70.000 qm auf den ehemals von der BLG und der Heidelberger Sand & Kies genutzten Flächen vorangetrieben. Freie Brachflächen von etwa 70.000 qm im wasserabgewandten Bereich stehen für den geplanten Bau der Consolidation Center 4 und 5 bereit.

Darüber hinaus bestehen keine nennenswerten Umstrukturierungspotenziale.

### **Nutzungskonflikte**

Probleme aufgrund von Lärmbelastungen durch den Hafenbetrieb bestehen in Wörth nicht. Das Gebiet im und um den Hafen ist für gewerbliche Nutzungen vorgesehen, so dass keine Nutzungskonflikte mit Anliegern bestehen. Im Status quo bestehen keine Einschränkungen durch das angrenzende Natur- und Vogelschutzgebiet.

Nutzungskonflikte bestehen hinsichtlich des öffentlichen Verkehrs auf der Hafenstraße. Ein ehemaliger überregionaler Radweg lief mitten durch den Hafen. Diese Radwegverbindung wird trotz offizieller Verlegung der Radwegroute und entsprechender Beschilderung heute immer noch genutzt. Dies stellt ein hohes Sicherheitsrisiko dar. Ein Gerichtsurteil hat ermöglicht, die Nutzung durch Radfahrer, Fußgänger und Pkw zukünftig zu unterbinden. Hafen- und Umschlagbetreiber streben eine Sperrung der Hafenzufahrt für den Durchgangsverkehr an. Damit soll die Sicherheit beim Güterumschlag im Hafen erhöht werden. Gegen die Sperrung und den Neubau einer parallelen Hafenstraße regt sich Widerstand etwa von Seiten des nahe dem Hafen angesiedelten Wassersportvereins sowie von der Stadt Wörth selbst. Die Planung für den Bau der Umfahrungsstraße tangiert ein angrenzendes Natur- und Vogelschutzgebiet und erfordert deshalb hohe Sorgfalt bei der Durchführung der Baurechtsverfahren.

### **Entwicklungsperspektiven**

Der Hafen steht vor einem Ausbau des Containerumschlags. Die verfügbaren Flächen sind für die Erweiterung des Terminals und der containerbezogenen Logistikflächen der Daimler Consolidation



Center verplant. Mit der Erweiterung des Container-Terminals wird insbesondere ein Ausbau des Eisenbahnverkehrs angestrebt. Für die Erweiterung wird eine Förderung aus Mitteln der KV-Richtlinie angestrebt.

Das Daimler Lkw-Werk generiert das Basisgeschäft für den Hafen. Neben der Containerverkehre wird die Auslieferung von Nutzfahrzeugen über die vorhandene RoRo-Rampe ein wichtiges Geschäftsfeld bleiben.

Das Geschäft der Firma Palm wird sich stabil entwickeln. Die Auswirkungen auf den Umschlag im Hafen sind hingegen weniger stabil. Zumindest im Ausgang wird eine positive Entwicklung im Eisenbahnverkehr erwartet. Die Anlieferung der Reststoffe zur Papierproduktion ist hingegen auf Lkw umgestellt worden und eine Rückverlagerung auf Eisenbahn oder Schiff ist nicht zu erwarten.

Weggefallen sind ebenfalls der Pkw-Umschlag und der Umschlag von Sand und Kies. Mit der Übernahme der Flächen durch die Contargo zur Erweiterung des Container-Terminals ist perspektivisch eine Wiederaufnahme dieser Umschlaggeschäfte nicht zu erwarten.

### Umschlagaufkommen 2016 und Prognose 2030

**Tabelle 64: Umschlag im konventionellen Verkehr der Binnenschifffahrt 2016 und Prognose 2030 im Hafen Wörth (in Tonnen)**

Gütergruppe	2016	2030
Sand, Kies	65.000	0
Trockenes Massengut insgesamt	65.000	0
Fahrzeuge	128.000	92.000
Konventionelles Stückgut insgesamt	128.000	92.000
<b>Gesamt</b>	<b>183.000</b>	<b>92.000</b>

Quelle: Angaben des Hafenbetreibers zum Umschlagaufkommen und eigene Berechnungen auf Grundlage der Verkehrsverflechtungsprognose 2030 des Bundes.

Mit der Schließung des Beton- und Kieswerks und der Anmietung dieser Flächen durch Contargo, wurde der Umschlag von Sand und Kies eingestellt. Eine Wiederbelebung des Geschäfts ist nicht zu erwarten. Dies gilt ebenfalls für den Pkw-Umschlag.

**Tabelle 65: Umschlag im Containerverkehr der Binnenschifffahrt 2016 und Prognose 2030 im Hafen Wörth (in TEU)**

	2016	2030
Container	128.000	190.000

Quelle: Angaben des Hafenbetreibers zum Umschlagaufkommen und eigene Berechnungen auf Grundlage der Verkehrsverflechtungsprognose 2030 des Bundes.

**Tabelle 66: Gesamtumschlag der Binnenschifffahrt 2016 und Prognose 2030 im Hafen Wörth (in Tonnen)**

Gütergruppe	2016	2030
<b>Gesamt</b>	<b>927.000</b>	<b>1.292.000</b>



Quelle: Angaben des Hafentreibers zum Umschlagaufkommen und eigene Berechnungen auf Grundlage der Verkehrsverflechtungsprognose 2030 des Bundes.

**Tabelle 67: Umschlag im konventionellen Verkehr der Eisenbahn 2016 und Prognose 2030 im Wörth (in Tonnen)**

Gütergruppe	2016	2030
Papier, Reststoffe	140.000	0
Trockenes Massengut insgesamt	140.000	0
Papier	58.000	75.000
Konventionelles Stückgut insgesamt	58.000	75.000
<b>Gesamt</b>	<b>198.000</b>	<b>75.000</b>

Quelle: Angaben des Hafensbetreibers zum Umschlagaufkommen und eigene Berechnungen auf Grundlage der Verkehrsverflechtungsprognose 2030 des Bundes.

Die Anlieferung der Reststoffe für die Papierproduktion wurde im Jahr 2017 auf Lkw umgestellt. Es wird nicht erwartet, dass dieser Verkehr wieder auf die Eisenbahn verlagert wird. Zudem werden seit dem Jahr 2017 Nutzfahrzeuge per Eisenbahn ausgeliefert. Diese Verkehre könnten das Aufkommen im Eisenbahnverkehr perspektivisch erhöhen. In dieser Untersuchung bleiben die Verkehre noch unberücksichtigt.

**Tabelle 68: Umschlag im Containerverkehr der Eisenbahn 2016 und Prognose 2030 im Hafen Wörth (in TEU)**

	2016	2030
<b>Container</b>	0	65.000

Quelle: Angaben des Hafensbetreibers zum Umschlagaufkommen und eigene Berechnungen auf Grundlage der Verkehrsverflechtungsprognose 2030 des Bundes.

Nach der vorübergehenden Einstellung der kombinierten Verkehre der Eisenbahn im Jahr 2016 wurde im Jahr 2017 ein Aufkommen von 37.000 TEU erreicht. Aufgrund dieser Entwicklung und der Planungen eines Bahnterminals wird auf Grundlage der Erwartungen der Verkehrsverflechtungsprognose 2030 des Bundes ein Aufkommen im Containerverkehr von 65.000 TEU im Jahr 2030 erwartet.

**Tabelle 69: Gesamtumschlag der Eisenbahn 2016 und Prognose 2030 im Hafen Wörth (in Tonnen)**

Gütergruppe	2016	2030
<b>Gesamt</b>	198.000	452.000

Quelle: Angaben des Hafensbetreibers zum Umschlagaufkommen und eigene Berechnungen auf Grundlage der Verkehrsverflechtungsprognose 2030 des Bundes.

Für die Abschätzung des Gesamtumschlags in Tonnen im Eisenbahnverkehr im Hafen Wörth wird ein mittleres Ladungsgewicht im Containerverkehr von 5,8 t/TEU zugrunde gelegt. Dieser Wert entspricht dem mittleren Ladungsgewicht im Containerverkehr der Binnenschifffahrt im Hafen Wörth im Jahr 2016.

## Stärken-Schwächen-Analyse

### **Stärken**

Das Containerterminal im Hafen wird erweitert und modernisiert. Damit wird das Terminal auf das erwartete Wachstum des Containerumschlags vorbereitet. Mit dem Bau eines Bahnterminals sollen der kombinierte Verkehr der Eisenbahn gestärkt werden.

Durch die Einbindung in das Netzwerk der Contargo bietet das Container-Terminal gute Verbindungen mit den Seehäfen.

Der Hafen Wörth dient als Logistikpartner des weltweit größten Lkw-Werks.

Das Container-Terminal bietet eine RoRo-Rampe für die Verladung von Nutzfahrzeugen auf das Schiff. Ein Teil der im nahegelegenen Daimler-Werk produzierten Nutzfahrzeuge wird per Binnenschiff ausgeliefert.

Die geplante Erweiterung des Container-Terminals verläuft parallel mit dem geplanten Ausbau der containerbezogenen Logistik in den Daimler Consolidation Centern.

Der Hafen liegt weit abgelegen von bewohnten Gebieten und ist keinen Anliegerbeschwerden bzw. konkurrierenden Entwicklungsinteressen ausgesetzt.

Der Hafen Wörth kooperiert mit dem Hafen Karlsruhe. Des Weiteren sind Kooperationen mit den Häfen Straßburg und Lauterburg angedacht und geplant.

### **Schwächen**

Der Hafen Wörth ist sehr stark von dem Daimler Lkw-Werk abhängig. Es werden mit Ausnahme der Verkehre der Firma Palm nur Container und Nutzfahrzeuge umgeschlagen.

Ein konventioneller Umschlag im Schiffsverkehr erfolgt aktuell abgesehen von Nutzfahrzeugen nicht.

Die Gleisanbindung über den Bahnhof Wörth ist ein Engpass. Der Bahnhof wird überwiegend durch den ÖPNV genutzt. Für die Bedienung des Hafens ist eine Kreuzung der Nahverkehrsstrecke erforderlich. Gerade hinsichtlich der Entwicklung des Bahnterminals ist die Erhaltung der vorhandenen Gleisanbindung von besonderer Bedeutung.

Es bestehen Konflikte mit Anliegern (Vereine) und Radfahrern hinsichtlich der Schließung der Hafensstraße für den öffentlichen Verkehr. Der öffentliche Verkehr durch das Terminal stellt ein hohes Sicherheitsrisiko dar.

Die Nähe des Natur- und Vogelschutzgebietes kann zu Beeinträchtigungen bei baulichen Erweiterungen führen.

Der Kapazitätsengpass auf der Rheinbrücke im Zuge der B 10 und perspektivisch erforderliche Unterhaltungsmaßnahmen beeinträchtigen die Anbindung des Hafens, aus dem rechtsrheinischen Hinterland Karlsruhe und Umgebung. Der geplante Bau einer zweiten Rheinquerung verzögert sich.

Es stehen abgesehen von den verplanten Flächenpotenzialen keine weiteren Flächenreserven und Umstrukturierungspotenziale für Ansiedlungen zur Verfügung.



Abbildung 28: Flächennutzung im Hafen Wörth



Quelle: GeoBasis-DE / LVermGeoRP (2018), dl-de/by-2-0, <http://www.lvermgeo.rlp.de> (Markierungen durch Planco)

### 5.2.13 Hafen Worms

#### Lage und Betreiber

Der Hafen Worms mit seinen vier Hafenteilen befindet sich zwischen Rhein-km 442 und 450. Betreiber ist die Hafenbetriebe Worms GmbH. Die 100% Tochter der Stadt ist allein für die Infrastrukturunterhaltung und Flächenvermarktung zuständig. Öffentlicher Umschlagbetreiber ist die Rhenania Worms AG, ein Joint Venture der Stadt Worms und der Rhenus Logistics GmbH. Beide Partner halten 50% der Anteile.

#### Erreichbarkeit

Der Hafen Worms ist durch die Lage am Rhein gut auf der Wasserstraße zu erreichen. Im Hafen bestehen keine Einschränkungen der wasserseitigen Erreichbarkeit. Alle auf dem Rhein verkehrenden Schiffstypen können den Hafen anlaufen. Die Abladung ist wasserstandabhängig und entspricht den Bedingungen auf dem Rhein.

Der Hafen verfügt über umfangreiche Gleisanlagen. Floßhafen, Handelshafen und der angrenzende Stromhafen sind angebunden. Damit besteht ein Gleisanschluss der dortigen Anlieger zum Umschlag von Containern, Stückgütern und Massengütern. Die Bedienung erfolgt durch das zur Rhenus Gruppe gehörende Eisenbahnverkehrsunternehmen Rhenus Rail. Ein Schwerpunkt der Gleisanlagen und Eisenbahnaktivitäten befindet sich im Handelshafen. Perspektivisch wird die Elektrifizierung der Hafenbahn erwogen.

Der Floß- und Handelshafen sind jeweils etwa 8 km von der Anschlussstelle der BAB 61 entfernt. Die straßenseitige Anbindung erfolgt über die B 9 / B 47 bzw. Landesstraßen. Auf der Zufahrt werden Misch-, Gewerbe- und Industriegebiete durchquert. Die Zufahrt über die durch die Altstadt verlaufende B 9 ist nicht unproblematisch. Etwas größer ist die Distanz zur Autobahn in den nördlich gelegenen Stromhäfen. Alternativ besteht über die Rheinbrücke im Zuge der B47 rechtsrheinisch Anschluss an die BAB 67 und 5.

#### Hafenstruktur und Bedeutung

Der Hafen Worms besteht aus vier Bereichen. Dies sind von Süd nach Nord der Floßhafen (Rhein-km 442-443; Hafenbereich 01), Handelshafen und Stromhafen Evonik (Rhein-km 443-446; Hafenbereich 02), der Stromhafen (Rhein-km 447-448; Hafenbereich 03) und der Stromhafen Schill Malz (Rhein-km 449-450; Hafenbereich 04).

Die Hafenbereiche sind im Flächennutzungsplan als gewerbliche Bauflächen ausgewiesen. Im Bebauungsplan für den nördlichsten Hafenbereich 04 ist explizit die Hafennutzung für Güterumschlag festgelegt. Der Hafen verfügt über eine Betriebsgenehmigung für den Betrieb 24 Stunden an 7 Tagen in der Woche.

Die überwiegenden Grundstücke im Hafengebiet sowie einzelne Objekte (Hallen) am Rheinufer gehören den Hafenbetrieben. Die Flächen sind an die Ansiedler vermietet bzw. verpachtet.

Schwerpunkt des Umschlaggeschäfts ist der Handelshafen (Hafenbereich 02). Dort ist die Rhenania auf etwa 10 ha Fläche angesiedelt und bietet ein vielfältiges Leistungsangebot in Umschlag und Logistik. Dabei sind die einzelnen Flächenbereiche bestimmten Geschäftsfeldern zugeordnet. Im südlichen Bereich befinden sich Hallenlagerflächen.



Im rheinzugewandten Bereich liegt das Container-Terminal mit einer Fläche von 22.500 qm. Nördlich schließt sich der Umschlag konventioneller Stückgüter an. Im rheinabgewandten Bereich ist der Getreideumschlag angesiedelt. Daneben befindet sich dort eine Abstellfläche für Trailer und Container. Nördlich des Rhenania-Geländes befindet sich der Hafenbahnhof mit umfangreichen Gleisanlagen.

Rhenania weist mit 60 Mitarbeitern eine breite Palette an Umschlaggeschäften aus. Dazu gehört das Containerterminal mit einem Schwerpunkt auf dem wasserseitigen Umschlag von Tankcontainern der chemischen Industrie im Seehafen-Hinterlandverkehr und dem bahnseitigen Umschlag von Trailern im kontinentalen kombinierten Verkehr. Das Container-Terminal wurde im Jahr 2015 modernisiert. Die Maßnahme mit der Installation eines neuen leistungsfähigen Krans wurde aus Mitteln der KV-Förderrichtlinie gefördert.

Wichtige Geschäftsfelder der Rhenania sind zudem der Umschlag von Getreide und konventioneller Stückgüter wie Eisen/Stahl sowie Papier/Pappe. Im Floßhafen führt Rhenania den Umschlag von Schüttgut durch. Dabei handelt es sich überwiegend um Steine und Erden, zum Teil auch unmittelbar für das im Hafen ansässige Betonwerk der Heidelberger Beton GmbH.

Neben dem Umschlaggeschäft haben Logistik-Dienstleistungen eine große Bedeutung für die Rhenania. Die Aktivitäten im Hafen Worms werden ausgebaut. Im Floßhafen ist es der Rhenania gelungen, die bisher als Sportanlage genutzte Fläche für eine Erweiterung zu erwerben. Dort hat sie zwei jeweils 10.000 qm große Hallen gebaut, in denen vor allem Palettenware umgeschlagen wird. Diese Flächen ergänzen die bestehenden Logistikflächen der Rhenania im Handelshafen. Angrenzend an das Rhenania-Gelände befindet sich eine nur noch sporadisch genutzte Umschlaganlage für Bitumen.

Daneben betreibt eine Reihe anderer Hafenanlieger Umschlag. Ein Großteil entfällt auf den Hafenbereich 02. Dort erfolgt der Umschlag flüssiger Massengüter durch das örtliche Evonik Werk im Stromhafen. Am Standort Worms stellt Evonik Methacrylate her, die etwa für die Herstellung von Farben, Lacken und Klebstoffen genutzt werden. Auf dem etwa 50 ha umfassenden Werksgelände sind etwa 1.000 Mitarbeiter beschäftigt.

Der Umschlag von landwirtschaftlichen Erzeugnissen hat eine große Bedeutung. In großem Umfang werden in einem Einzugsgebiet von etwa 30 km Umkreis geerntetes Getreide über den Hafen ausgeliefert. Zudem werden landwirtschaftliche Erzeugnisse für die örtliche Industrie angeliefert. Dabei sind die Strukturen wetter- bzw. ernteabhängig. Neben der Rhenania schlagen die Raiffeisen-Waren-Zentrale Rhein-Main (RWZ) und der Logistiker Massoth Getreide in ihren Anlagen am Stromhafen um. Durch die Übernahme der Anlagen des Mischfutterherstellers Deutsche Tiernahrung Cremer verfügt RWZ über eine modernere Umschlaganlage und größere Kapazitäten. Damit ist künftig auch wieder der Umschlag von Getreide im Eisenbahnverkehr möglich. Das nahe der RWZ gelegene Mischfutterwerk wurde Ende 2017 geschlossen. Zwischen den Standorten ist ein Betrieb der chemischen Industrie ohne Hafenbezug angesiedelt.

Mit der Ludwigsmühle befindet sich ein weiterer Umschlagpunkt für Getreide nördlich der Eisenbahnbrücke. Dort verlädt die Firma Massoth geerntetes Getreide auf Schiffe. Der Umschlag landwirtschaftlicher Erzeugnisse dominiert im nördlichsten Hafenbereich 04. Dort sind die Firmen Bamberger Mälzerei GmbH und Proland Agrarhandel angesiedelt. Der örtliche Getreideumschlag steht überwiegend im Zusammenhang mit deren Betrieb.

Im Hafenbereich 03 sind allein im nördlichen Bereich wasserseitige Umschlagmöglichkeiten gegeben. Das ansässige Recyclingunternehmen mit Schwerpunkt in der Altholzentsorgung nutzt diese gegenwärtig nicht. Die Flächen der angesiedelten Logistik- und Chemieunternehmen haben keinen direkten Wasserzugang. Der Hafenbereich 03 ist durch eine Gleisanbindung erschlossen.



Der Hafen Worms ist ein Bahnknoten. In großem Umfang wird Mineralwasser aus Frankreich angeliefert. Das angrenzend an den Hafen gelegene Logistik-Zentrum der Trans Service Team GmbH wird über die Hafenbahn bedient. Im Logistik-Zentrum wird die Ware kommissioniert und von dort per Lkw an den Handel ausgeliefert. Weitere Umschlaggeschäfte im Eisenbahnbereich sind der kombinierte Verkehr mit Sattelauflegern auf kontinentalen Verbindungen sowie der Transport von Walzdraht.

Der Hafen Worms hat eine enge Beziehung zur örtlichen Industrie. Dies gilt auch für das Containerterminal mit einem regionalen Einzugsgebiet. Die Verflechtung des Hafenbetreibers mit der Rhenania, dem in Worms dominierenden Umschlagbetreiber, stärkt die Position des Standorts. Rhenania ist zudem Bestandteil des Rhenus-Netzwerks.

Das Einzugsgebiet des Wormser Hafens im Containerverkehr wird durch die großen Terminals in Mainz und im Raum Ludwigshafen/Mannheim eingeschränkt. Im konventionellen öffentlichen Umschlag kommt es ebenfalls zu einer Überlappung mit dem Einzugsgebiet der Häfen Ludwigshafen/Mannheim, in nördlicher Richtung bestehen hingegen keine nennenswerten Alternativen. Damit verbunden ist der Wettbewerb mit anderen Hafenstandorten in Worms wenig ausgeprägt. Dennoch stehen einzelne Geschäfte wie der Umschlag der Trailer im kontinentalen kombinierten Verkehr im Wettbewerb mit anderen Standorten.

Der Wormser Hafen hat sich an der Erhebung der Arbeitsgemeinschaft öffentlicher Binnenhäfen Rheinland-Pfalz zu den von Binnenhäfen ausgehenden Beschäftigungseffekten beteiligt. Die Untersuchung hat ergeben, dass der Hafen Worms eine Gesamtzahl von etwa 1.350 Arbeitsplätzen sichert. Davon entfallen 786 auf direkte Arbeitsplätze, 338 auf indirekte und 244 auf induzierte. Aufgrund fehlender Angaben der Hafenvirtschaft stellen diese Werte der Studie zufolge eine Untergrenze da, die deutlich überschritten wird.

Positiv für die Stadt Worms stellt sich ebenfalls der positive Jahresüberschuss dar, den die Hafenbetriebe erwirtschaften. Zudem werden die Gewerbesteuererinnahmen der angesiedelten Hafenunternehmen wie insbesondere der Rhenania als Faktor angesehen.

Der Floßhafen verfügt über Liegeplätze und Slipanlage für den Wassersport. Hafenbetrieb und Freizeitnutzung haben sich arrangiert, so dass keine Nutzungskonflikte bestehen.

### **Flächenreserven und Umstrukturierungspotenziale**

Der Hafen Worms verfügt über keine Flächenreserven. Auch in angrenzenden Bereichen sind nach einer Reihe von Ansiedlungen in Worms kaum Freiflächen vorhanden.

Umstrukturierungspotenzial wird bereits genutzt wie etwa hinsichtlich des Getreideumschlags. Die Übernahme der freiwerdenden Fläche und Anlagen durch die RWZ stärkt deren Geschäft.

Die früher für den Umschlag von Bitumen genutzte Fläche der Bitumina bietet Umstrukturierungspotenzial im Handelshafen. Bei einem möglichen Verkauf dürfte die Rhenania mit ihren angrenzenden Anlagen ein Interessent sein. Bei Wegfall des Bitumenumschlags wird die Fläche weiterhin hafenvirtschaftlich genutzt. Im Hafensbereich 03 bietet die Fläche eines Recycling-Unternehmens möglicherweise Umstrukturierungspotenzial. Es werden bereits andere Verwendungsmöglichkeiten geprüft. Eine Entwicklung ist nicht ausgeschlossen, aber die Potenziale der Fläche etwa aufgrund der Anbindung sind begrenzt. Grundsätzlich können Stadt bzw. Hafenbetreiber eine hafenauffine Nutzung nicht sicherstellen. Zudem ist die Lage des Uferstreifens im Überschwemmungsgebiet ein Hemmnis für Entwicklungen mit wasserseitigem Umschlag.



Für in Uferlage ungenutzte oder landwirtschaftlich genutzte Flächen bestehen aufgrund der Lage im Überschwemmungsgebiet Entwicklungshemmnisse. Zudem müsste die Verfügbarkeit der Flächen geklärt werden. Für die Herrichtung der Flächen zur hafenwirtschaftlichen Nutzung wäre ein hoher Aufwand erforderlich.

### **Nutzungskonflikte**

Der Hafenbetrieb genießt in Worms eine hohe Akzeptanz. Er wird als zur Stadt gehörend wahrgenommen und die Stadt ist sich der wirtschaftlichen Bedeutung bewusst. Daher sind Nutzungskonflikte grundsätzlich kein Thema. Diese Haltung hat die politische Entscheidung gegen eine Entwicklung von Wohnen am Wasser im Floßhafen bestätigt. Die Gefahr eines Heranrückens der Wohnbebauung ist abgewendet worden. In anderen Bereichen sind keine Interessen der Stadtentwicklung zu erkennen.

Es kommt allerdings im Handelshafen zu Beschwerden eines Anwohners. Eine „Werkwohnung“ in der Hafenstraße wird missbräuchlich als herkömmliche Wohnung genutzt. Der Bewohner beklagt sich über die Lärmbelastung durch die Hafenbahn. Die Lärmbelastung durch den Hafenbetrieb ist weniger problematisch, da die Wohneinheit einen doch recht „sicheren“ Lärmabstand zum Handelshafen hat. Zur Vermeidung von möglichen Einschränkungen für den Hafenbetrieb wird gegen die missbräuchliche Wohnnutzung geklagt. Zudem ist der Hafenbetrieb bemüht die Lärmbelastung möglichst gering zu halten und vermeidet unnötige Bedienungsfahrten im Hafenbahnnetz.

Im Floßhafen ist die Wohnnutzung historisch gewachsen. Der Hafenbetrieb und andere Nutzungen (Freizeit, Wohnen) haben sich dort arrangiert. Es bestehen keine Nutzungskonflikte.

Eine Gefahr durch Anwohnerbeschwerden von der gegenüberliegenden Rheinseite wird nicht erwartet. So wird im Bereich des Handelshafens auf der anderen Rheinseite Wein angebaut.

Die Zufahrt zu Handels- und Floßhafen verläuft über die B 9 durch die Stadt. Daher können bei wachsendem Verkehrsaufkommen auf der Straße (etwa mehr LKW aus Bahnverladung) Konflikte mit allen an die B9 heranreichenden Wohneinheiten entstehen. Dies gilt entsprechend im Zusammenhang mit dem durch die Errichtung der Hallen im Floßhafen wachsenden Lkw-Verkehr.

### **Entwicklungsperspektiven**

Die Perspektiven im Bestandsgeschäft sind für den Hafen Worms gut. Der große Anteil angesiedelter Unternehmen am Umschlaggeschäft trägt dazu bei. Dies gilt trotz der Schließung des Mischfutterwerks. Der Umschlagsrückgang dürfte durch die Übernahme der Anlagen durch die RWZ zum Ausbau ihres Umschlags kompensiert werden. Damit wird eine kontinuierliche Weiterentwicklung der bestehenden Umschlaggeschäfte mit – abgesehen von Sondereffekten wie der Schließung des Mischfutterwerks – moderatem Umschlagwachstum erwartet.

Der Hafenbetreiber ist an einer Weiterentwicklung der Hafenwirtschaft über die bestehenden Ansiedlungen und Verkehre hinaus interessiert. Es besteht die Zielsetzung zur Verlagerung von Verkehren auf die Wasserstraße. Der Hafenbetreiber erwägt die Beantragung von Fördermitteln für „förderfähige“ Entwicklungsmaßnahmen.

Durch das Fehlen von Erweiterungsflächen und Umstrukturierungspotenzialen sind die Entwicklungsmöglichkeiten aber beschränkt. Ein der wenigen Umstrukturierungspotenziale besteht im Hafenbereich 03. Dort ist eine Etablierung von wasserseitigem Umschlag langfristig denkbar.



## Umschlagaufkommen 2016 und Prognose 2030

**Tabelle 70: Umschlag im konventionellen Verkehr der Binnenschifffahrt 2016 und Prognose 2030 im Hafen Worms (in Tonnen)**

Gütergruppe	2016	2030
Getreide, Futtermittel, Ölsaaten	363.000	467.000
Kohle	37.000	30.000
Steine und Erden	143.000	163.000
Düngemittel u.a.	127.000	145.000
<b>Trockenes Massengut insgesamt</b>	<b>670.000</b>	<b>805.000</b>
Kraftstoffe und Heizöl	22.000	25.000
Chemische Erzeugnisse	155.000	183.000
<b>Flüssiges Massengut insgesamt</b>	<b>177.000</b>	<b>208.000</b>
Eisen, Stahl einschl. Halbzeug	124.000	150.000
Papier, Pappe	127.000	175.000
Keramik u.a.	86.000	123.000
<b>Konventionelles Stückgut insgesamt</b>	<b>337.000</b>	<b>448.000</b>
<b>Gesamt</b>	<b>1.184.000</b>	<b>1.461.000</b>

Quelle: Angaben des Hafenbetreibers zum Umschlagaufkommen und eigene Berechnungen auf Grundlage der Verkehrsverflechtungsprognose 2030 des Bundes.

**Tabelle 71: Umschlag im Containerverkehr der Binnenschifffahrt 2016 und Prognose 2030 im Hafen Worms (in TEU)**

	2016	2030
Container	13.000	18.000

Quelle: Angaben des Hafenbetreibers zum Umschlagaufkommen und eigene Berechnungen auf Grundlage der Verkehrsverflechtungsprognose 2030 des Bundes.

**Tabelle 72: Gesamtumschlag der Binnenschifffahrt 2016 und Prognose 2030 im Hafen Worms (in Tonnen)**

Gütergruppe	2016	2030
<b>Gesamt</b>	<b>1.452.000</b>	<b>1.836.000</b>

Quelle: Angaben des Hafenbetreibers zum Umschlagaufkommen und eigene Berechnungen auf Grundlage der Verkehrsverflechtungsprognose 2030 des Bundes.

**Tabelle 73: Umschlag im konventionellen Verkehr der Eisenbahn 2016 und Prognose 2030 im Hafen Worms (in Tonnen)**

Gütergruppe	2016	2030
<b>Gesamt</b>	<b>347.000</b>	<b>535.000</b>

Quelle: Angaben des Hafenbetreibers zum Umschlagaufkommen und eigene Berechnungen auf Grundlage der Verkehrsverflechtungsprognose 2030 des Bundes.

**Tabelle 74: Umschlag im Containerverkehr der Eisenbahn 2016 und Prognose 2030 im Hafen Worms (in TEU)**

	2016	2030
<b>Container, Sattelaufleger</b>	5.000	15.000

Quelle: Angaben des Hafenbetreibers zum Umschlagaufkommen und eigene Berechnungen auf Grundlage der Verkehrsverflechtungsprognose 2030 des Bundes.

**Tabelle 75: Gesamtumschlag der Eisenbahn 2016 und Prognose 2030 im Hafen Worms (in Tonnen)**

Gütergruppe	2016	2030
<b>Gesamt</b>	460.000	852.000

Quelle: Angaben des Hafenbetreibers zum Umschlagaufkommen und eigene Berechnungen auf Grundlage der Verkehrsverflechtungsprognose 2030 des Bundes.

## Stärken-Schwächen-Analyse

### Stärken

Die Verflechtung zwischen Hafenbetreiber und örtlichem Umschlagbetreiber stärkt den Hafenstandort.

Der Hafen bietet eine breite Palette von Umschlag- und Logistikaktivitäten.

Der Güterverkehr der Eisenbahn hat eine große Bedeutung. Worms ist etwa für die Mineralwasserlogistik und im Trailerverkehr ein wichtiger Bahnknoten.

Es besteht eine enge Beziehung zur örtlichen Industrie und Logistik.

Im Floßhafen gelingt das Nebeneinander von Hafenbetrieb und Freizeitnutzung.

Die Stadt bekennt sich zum Hafenbetrieb. Zudem sind weite Teile des Hafens mit Industrie/Gewerbeansiedlungen sowie einem Festplatz umgeben. Daher bestehen keine Nutzungskonflikte durch das Heranrücken von Wohnbebauung oder anderer städtischer Entwicklungsplanungen im Hafengebiet.

Der Hafen hat eine wichtige Bedeutung im Getreideumschlag mit verschiedenen Umschlagbetrieben. Durch die Umstrukturierungen nach Schließung des Deuka Standorts besteht eine größere Flexibilität hinsichtlich der Transportmöglichkeiten.

### Schwächen

Der Hafen verteilt sich auf vier Hafenbereiche und erstreckt sich auf eine große Distanz.

Es besteht eine gewisse Abhängigkeit von wenigen industriellen Großkunden.

Das relativ kleine Containerterminal weist recht geringe Umschlagzahlen auf. Aufgrund fehlender Flächenpotenziale bestehen kaum Entwicklungsmöglichkeiten.

Es sind keine Flächenreserven und kaum Umstrukturierungspotenziale im Hafen und in angrenzenden Bereichen vorhanden. Die Lage im Überschwemmungsgebiet stellt ein Entwicklungshemmnis für Flä-

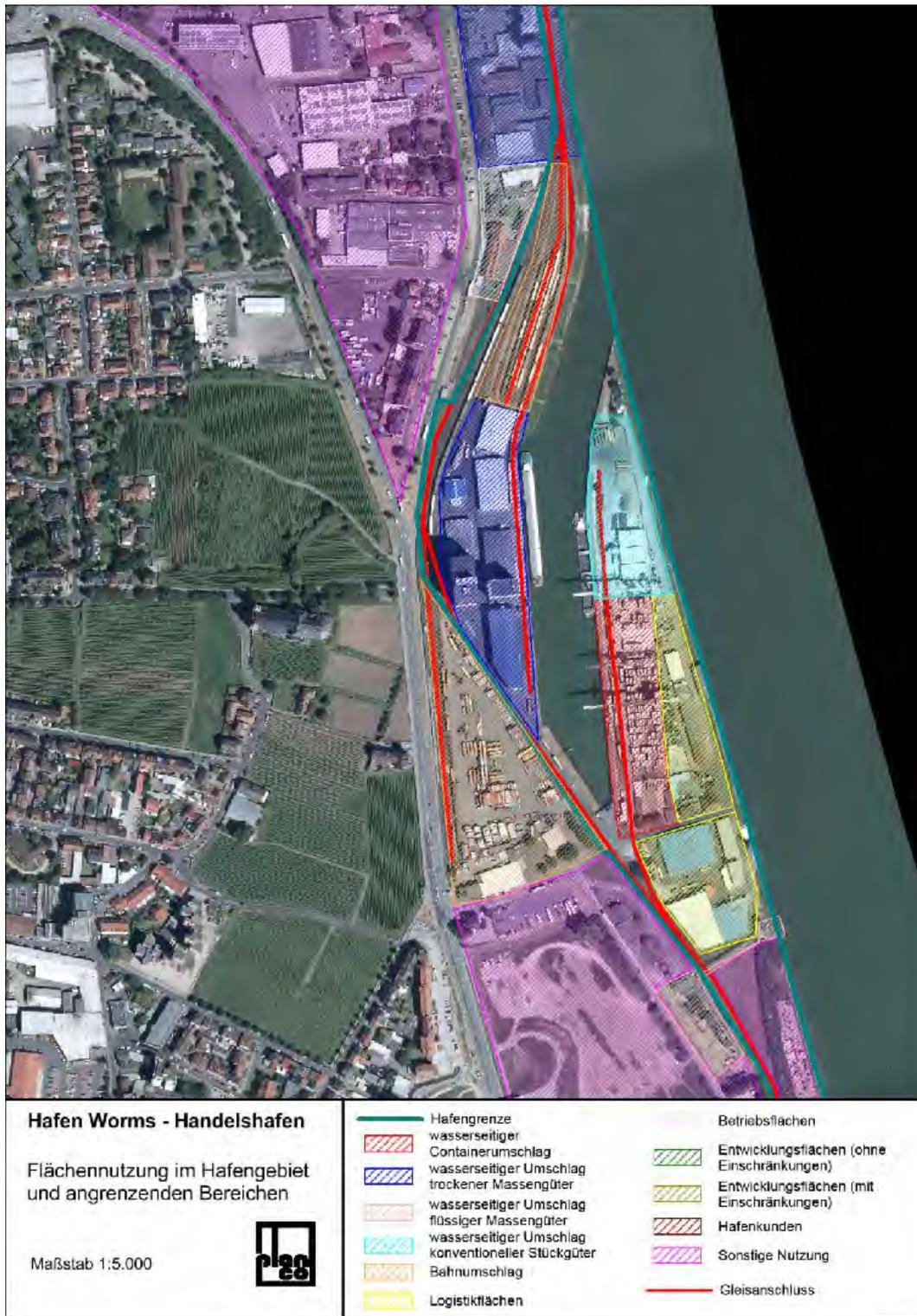
chenpotentiale in Uferlage dar. Zudem ist die Verfügbarkeit der Flächen für hafenwirtschaftliche Entwicklungen unklar.

Im Handelshafen kommt es zu Lärmbeschwerden durch den Anwohner einer „Werkwohnung“. Bei wachsendem Verkehrsaufkommen sind Konflikte aufgrund der Nähe der Zufahrt zur Altstadt nicht ausgeschlossen.

Ein Teil der wasserseitigen Umschlaganlagen wie etwa in Hafenbereich 03 wird kaum genutzt.



Abbildung 29: Flächennutzung im Hafen Worms - Handelshafen



Quelle: GeoBasis-DE / LVermGeoRP (2018), dl-de/by-2-0, <http://www.lvermgeo.rlp.de> (Markierungen durch Planco)

Abbildung 30: Flächennutzung im Hafen Worms - Floßhafen



Quelle: GeoBasis-DE / LVermGeoRP (2018), dl-de/by-2-0, <http://www.lvermgeo.rlp.de> (Markierungen durch Planco)

Abbildung 31: Flächennutzung Hafen Worms - Hafenbereich 02 Stromhafen



Quelle: GeoBasis-DE / LVermGeoRP (2018), dl-de/by-2-0, <http://www.lvermgeo.rlp.de> (Markierungen durch Planco)

Abbildung 32: Flächennutzung Hafen Worms - Hafenbereich 03 Stromhafen



Quelle: GeoBasis-DE / LVermGeoRP (2018), dl-de/by-2-0, <http://www.lvermgeo.rlp.de> (Markierungen durch Planco)

Abbildung 33: Flächennutzung Hafen Worms - Hafenbereich 04 Stromhafen



Quelle: GeoBasis-DE / LVermGeoRP (2018), dl-de/by-2-0, <http://www.lvermgeo.rlp.de> (Markierungen durch Planco)

## 6 FLÄCHENANALYSE

### 6.1 Flächenbedarf

Die Verfügbarkeit ausreichender Flächen ist eine wesentliche Voraussetzung für eine positive Entwicklung der Häfen in Rheinland-Pfalz. Ohne ausreichende Flächen für Umschlag und Logistik kann es keine Verlagerung von Verkehren von der Straße auf die Wasserstraße geben.

Der lokale Flächenbedarf ergibt sich aus der aktuellen Geschäftssituation und den Entwicklungsperspektiven der Häfen. Dabei orientiert sich der Bedarf am prognostizierten Umschlagwachstum bis zum Jahr 2030. Hinzu kommen die Auswirkungen absehbarer struktureller Anpassungen wie etwa Neuan siedlungen, Geschäftsverlagerungen und Betriebseinstellungen. Diese können aber nur dann berücksichtigt werden, wenn ein bestimmter Planungsstand erreicht ist und es sich nicht lediglich um Vorüberlegungen handelt.

Der Flächenbedarf variiert nach Ladungskategorien. Während für den Containerumschlag allgemeingültige Kennziffern des Flächenbedarfes je Umschlagseinheit definiert werden können, ist der Bedarf im Bereich des konventionellen Umschlags sehr spezifisch und muss an jedem Standort gesondert betrachtet werden. Der Bedarf hängt häufig an einzelnen Unternehmen und ist insofern von der Geschäfts- und Logistikentwicklung dieser Unternehmen abhängig. Das insgesamt geringe Wachstum in diesem Bereich führt allerdings dazu, dass kaum zusätzlicher Flächenbedarf entsteht.

Im Containerbereich besteht über den Umschlag hinaus ein Bedarf an Flächen für containernahe Logistikdienstleistungen. Je mehr Logistik in Wassernähe angesiedelt wird, desto größer ist die Chance die Wasserstraße in die Logistikketten einzubinden.

#### 6.1.1 Flächenbedarf im Containerumschlag

Der Fokus der weiteren Betrachtung liegt zunächst auf dem Containerumschlag, weil in diesem Segment einerseits weiterhin ein dynamisches Wachstum erwartet wird und andererseits über den Umschlag hinaus Flächenbedarf für logistische Dienstleistungen besteht.

Zur Abdeckung von Nachfragespitzen und zur Berücksichtigung über die Prognose hinausgehender Verlagerungspotentiale wird im Containerverkehr ein Aufschlag von 20% auf die für das Jahr 2030 prognostizierten Umschlagaufkommen der Binnenschifffahrt und Eisenbahn angesetzt. Damit ergeben sich Kapazitätsbedarfe von rund 1,5 Mio. TEU pro Jahr für die Container-Terminals in den rheinland-pfälzischen Häfen.

Im Containerumschlag ist eine standortübergreifende Betrachtung benachbarter Häfen sinnvoll, da die Einzugsgebiete überlappen. Damit können Kapazitätsdefizite in begrenztem Umfang durch Kapazitäten benachbarter Standorte substituiert werden. Diesem wird durch eine ergänzende Betrachtung der verfügbaren Flächen bzw. Kapazitäten in Standorträumen Rechnung getragen.



**Tabelle 76: Kapazitätsbedarf für Containerumschlag in den rheinland-pfälzischen Binnenhäfen bis 2030 (in TEU)**

Hafen / Standortraum	Prognose Containerumschlag 2030 TEU p.a.	Zusätzlicher Bedarf zum Abfangen von Nachfragespitzen (20%) TEU p.a.	Kapazitätsbedarf 2030 TEU p.a.
Andernach	125.000	25.000	150.000
Koblenz	57.000	11.000	68.000
Standortraum Mittelrhein	182.000	36.000	218.000
Mainz	265.000	53.000	318.000
Standortraum Mainz	265.000	53.000	318.000
Ludwigshafen	163.000	33.000	196.000
Worms	33.000	7.000	40.000
Standortraum Ludwigshafen	196.000	40.000	236.000
Germersheim	307.000	61.000	368.000
Wörth	255.000	51.000	306.000
Standortraum Oberrhein	562.000	112.000	674.000
Trier	25.000	5.000	30.000
Standortraum Trier	25.000	5.000	30.000
<b>Gesamt</b>	<b>1.230.000</b>	<b>246.000</b>	<b>1.476.000</b>

Quelle: Eigene Berechnungen auf Grundlage der hafenbezogenen Umschlagprognose 2030 (Kapitel 5.2).

Die Umschlagkapazität ist nicht nur von der Fläche, sondern auch von anderen Parametern wie dem Flächenzuschnitt, der Leistungsfähigkeit der Kräne und mobilen Umschlaggeräte sowie der durchschnittlichen Verweildauer der Container abhängig. In der Regel geben die Terminalbetreiber unter Berücksichtigung der örtlichen Verhältnisse eine Umschlagkapazität an. Auf dieser Grundlage ergeben sich unterschiedliche Flächenintensitäten an den Standorten.

**Tabelle 77: Flächenintensität der Containerterminals in den rheinland-pfälzischen Binnenhäfen**

Hafen	Fläche qm	Jahresumschlagkapazität TEU	Flächenintensität qm/TEU
Andernach	45.000	90.000	0,50
Germersheim	142.000	450.000	0,32
Koblenz	25.900	120.000	0,22
Ludwigshafen	107.000	k.A.	-
Mainz	150.000	490.000	0,31
Trier	26.000	45.000	0,58
Wörth	147.000	k.A.	-
Worms	22.500	k.A.	-

Quelle: Angaben der Hafentreiber und eigene Berechnungen.

Die Kapazitätsangaben der Terminalbetreiber ergeben eine Flächenintensität zwischen 0,6 und 0,2 TEU pro qm. Dabei werden Größenvorteile deutlich. So fällt abgesehen von den Werten des Koblenzer Terminals die Flächenintensität größerer Terminals geringer aus. Auch schwankt die Kapazität, wenn sich etwa die Lagerdauer verändert. Der Wertebereich korrespondiert mit dem Bedarfskennwert von 0,4 qm Flächenbedarf pro TEU Jahresumschlag, der im Wasserstraßenverkehrs- und Hafenkonzzept für das Land Nordrhein-Westfalen zugrunde gelegt wird.<sup>13</sup> Die Größenordnung des Flächenkoeffizienten wird durch modellhafte Berechnungen der Umschlagkapazität und Sensitivitätsbetrachtungen unter Berücksichtigung der wesentlichen Parameter für die rheinland-pfälzischen Terminals bestätigt.

Dementsprechend wird im Folgenden bei der rechnerischen Bedarfsermittlung mit einem Durchschnittswert von 0,4 qm pro TEU kalkuliert. Die flächenmäßige Abschätzung der Kapazität blendet örtliche Bedingungen wie etwa eine hohe Lagerdauer der Container und begrenzte Krankapazitäten aus. Dennoch sind die Berechnungen mit einem einheitlichen Richtwert eine solide Grundlage zur Bestimmung des Flächenbedarfs im Containerumschlag.

<sup>13</sup> Vgl. Planco Consulting, Wasserstraßenverkehrskonzept Nordrhein-Westfalen, Essen, 2015.

**Tabelle 78: Flächenbedarf für Containerumschlag in den rheinland-pfälzischen Binnenhäfen bis 2030**

Hafen / Standortraum	Kapazitätsbedarf Containerumschlag TEU p.a.	Flächenbedarf Containerumschlag qm
Andernach	150.000	60.000
Koblenz	68.000	27.000
Standortraum Mittelrhein	218.000	87.000
Mainz	318.000	127.000
Standortraum Mainz	318.000	127.000
Ludwigshafen	196.000	78.000
Worms	40.000	16.000
Standortraum Ludwigshafen	236.000	94.000
Germersheim	368.000	147.000
Wörth	306.000	122.000
Standortraum Oberrhein	674.000	269.000
Trier	30.000	12.000
Standortraum Trier	30.000	12.000
<b>Gesamt</b>	<b>1.476.000</b>	<b>589.000</b>

Quelle: Eigene Berechnungen auf Grundlage der havenbezogenen Umschlagprognose 2030 (Kapitel 5.2).

Der Kapazitätsbedarf der rheinland-pfälzischen Häfen im Containerumschlag bis zum Jahr 2030 summiert sich auf knapp 1,5 Mio. TEU. Dies bedeutet einen rechnerischen Flächenbedarf von 589.000 qm. Dabei sind Germersheim, Mainz und Wörth die umschlagstärksten Häfen mit einem Kapazitätsbedarf von jeweils mehr als 300.000 TEU. Unter den Standorträumen fällt dementsprechend der Kapazitätsbedarf in den Räumen Oberrhein und Mainz am größten aus.

Zu dem Bedarf an Umschlagflächen kommt vor allem im Containergeschäft ein Bedarf an umschlagbezogenen Logistikflächen hinzu. Dies ist mit der vielfach recht hohen logistischen Leistungstiefe in diesem Marktsegment verbunden, die sich in der Vergangenheit verstärkt aus den Seehäfen in die Binnenhäfen verlagert hat. Dabei kann analog zu vergleichbaren Untersuchungen für Nordrhein-Westfalen mit einem Flächenbedarf für umschlagbezogene Logistik im Containergeschäft von 0,6 qm pro TEU Jahresumschlag gerechnet werden. Die Flächen werden für Leistungen wie Lagerung, Veredelung und Konsolidierung benötigt. Dabei trägt die örtliche Verbindung von Umschlag- und Logistikflächen zur Leistungsfähigkeit der Hafenstandorte bei und wird von Kunden erwartet. Es ist davon auszugehen, dass die Logistikstrukturen für den bestehenden Containerumschlag vorhanden sind und entsprechende Flächenbedarfe gedeckt sind. Zusätzliche Logistikflächenbedarfe erwachsen im Zusammenhang mit dem Wachstum des Containerumschlags. Bei einem prognostizierten Anstieg des

Containerumschlags in rheinland-pfälzischen Binnenhäfen von 689.000 TEU im Jahr 2016 um insgesamt 541.000 TEU auf 1.230.000 TEU im Jahr 2030 bedeutet dies einen zusätzlichen Logistikflächenbedarf von gut 32 ha in den Containerhäfen und deren Umfeld. Dabei sind besonders die umschlag- bzw. wachstumsstarken Standorte betroffen.

**Tabelle 79: Flächenbedarf für containerbezogene Logistik in den rheinland-pfälzischen Binnenhäfen bis 2030**

Hafen	Wachstum Containerumschlag 2016-2030 TEU p.a.	Flächenbedarf für containerbezogene Logistik qm
Andernach	67.000	40.200
Germersheim	110.000	66.000
Koblenz	21.000	12.600
Ludwigshafen	67.000	40.200
Mainz	118.000	70.800
Trier	16.000	9.600
Wörth	127.000	76.200
Worms	15.000	9.000
<b>Gesamt</b>	<b>541.000</b>	<b>324.600</b>

Quelle: Eigene Berechnungen auf Grundlage der hafenbezogenen Umschlagprognose 2030 (Kapitel 5.2).

Es ergibt sich somit insgesamt ein Flächenbedarf von 59 ha für den Umschlag und 32 ha für Logistik.

### 6.1.2 Flächenbedarf im konventionellen Umschlag

Der Flächenbedarf im konventionellen Umschlag orientiert sich an den Strukturen in den jeweiligen Häfen. Mit dem begrenztem Umschlagwachstum ist verbunden, dass in der Regel die vorhandenen Flächen auch bis 2030 ausreichend dimensioniert sind. Der folgende Abschnitt beschreibt die Situation in den einzelnen rheinland-pfälzischen Häfen.

Im Hafen **Andernach** entfällt der weit überwiegende Teil des konventionellen Umschlags mit dem Umschlag von Steinen und Erden sowie Kraftstoffen und Heizöl auf unmittelbar im Hafen angesiedelte Unternehmen mit eigenen Umschlagbereichen. Hinzu kommt der Umschlag von Eisen/Stahl und Getreide in den öffentlichen Umschlagbereichen des Hafenbetreibers. Die Nähe der Verloader zum Hafen trägt zu einer kurzen Verweildauer im Hafen und entsprechend relativ geringen Flächenbedarfen bei. Eine Zunahme des Umschlags wird bis 2030 etwa in den Gütergruppen Steine und Erden sowie Eisen/Stahl erwartet. Der Anstieg bleibt aber moderat und wird sich auf private und öffentliche Umschlagbereiche verteilen.

Die umschlagbezogenen Flächenbedarfe im **Bendorfer** Hafen beziehen sich auf die im Hafen angesiedelten Unternehmen. Der Flüssiggut- bzw. Trockengutumschlag entfällt jeweils auf die Umschlag-

bereiche der Unternehmen. Dabei handelt es sich im Trockengutumschlag um einen allgemeinen Umschlagdienstleister mit dem Schwerpunkt auf Steinen und Erden sowie Eisen/Stahl. Es wird ein begrenzter Anstieg des Trockengutumschlags bis 2030 erwartet.

Der konventionelle Umschlag im Hafen **Germersheim** entfällt vollständig auf den im Hafengebiet angesiedelten Umschlagdienstleister. Schwerpunkte des Umschlags sind Steine und Erden, Metalle und Recyclinggüter für im Hafen und angrenzend angesiedelte Unternehmen. Der Umschlag wird bis 2030 nur leicht ansteigen und auf einem moderaten Niveau bleiben.

Der konventionelle Trockengutumschlag im Hafen **Ingelheim** wird sich mangels Erweiterungsoptionen bis zum Jahr 2030 im Wesentlichen auf dem bisherigen Niveau bewegen. Der Schwerpunkt des Hafens liegt beim Umschlag von Baustoffen für im Hafen angesiedelte Unternehmen.

Im **Koblenzer** Hafen entfällt der konventionelle Umschlag weit überwiegend auf spezifische Umschlagbereiche angesiedelter Unternehmen. Dies gilt etwa für den aufkommensstarken Umschlag von Kraftstoffen und Heizöl, NE-Metallen und Getreiden. Allein der Umschlag von NE-Metallen steht bis 2030 vor einem substantziellen Anstieg.

Der Umschlag im **Lahnsteiner** Hafen mit einem Schwerpunkt im Baustoffbereich entfällt auf die Umschlagbereiche der angesiedelten Unternehmen. Der überwiegende Teil des Umschlags entfällt auf den Oberlahnsteiner Hafenteil. Dabei handelt es sich unter anderem um einen allgemeinen Umschlagdienstleister. Das Umschlagaufkommen wird bis zum Jahr 2030 auf dem bisherigen Niveau fortgeschrieben. In Abhängigkeit von der zukünftigen Nutzung des Tanklagers sind Umschlagszuwächse möglich.

Im Hafen **Ludwigshafen** entfällt der konventionelle Umschlag auf die spezifischen Umschlagbereiche der ansässigen Unternehmen. Dabei entfällt der weit überwiegende Teil des konventionellen Umschlags auf die Bereiche der ansässigen chemischen Industrie. Daneben sind weitere Unternehmen mit nennenswertem Umschlagaufkommen etwa im Mineralöl-, Baustoff- und Recyclingbereich im Hafen angesiedelt. Das Umschlagaufkommen wird bis 2030 deutlich zunehmen. Dabei entfällt der Großteil des Wachstums auf die chemische Industrie. Im Zusammenhang mit anstehenden Straßenbaumaßnahmen droht dem Hafen ein Flächenverlust im Unteren Stromhafen.

Der konventionelle Umschlag im **Mainzer** Hafen erfolgt mit einer Ausnahme ausschließlich im Industriefhafen. Dort verfügen noch zwei angesiedelte Unternehmen über spezifische Umschlagbereiche. Zudem führt ein angrenzend an das Containerterminal im Stromhafen angesiedeltes Baustoffunternehmen Umschlag durch. Nach Schließung der Ölmühle ist der Umschlag eingebrochen. Die konventionelle Umschlagentwicklung hängt von der Entwicklung des geplanten Umschlaggeschäfts durch die Firma Frankenbach auf den Flächen der ehemaligen Ölmühle sowie von dem mit der Ansiedlung auf der Fläche des ehemaligen Nestle-Werks verbundenen Umschlag ab.

Der Flüssiggutumschlag im Hafen **Speyer** erfolgt in spezifischen Umschlagbereichen der angesiedelten Unternehmen. Bis zum Jahr 2030 wird ein Umschlagwachstum erwartet. Dabei handelt es sich teilweise um eine Geschäftserholung und Wiedererreichung früherer Aufkommenswerte.

Im **Trierer** Hafen werden spezifische Umschlagbereiche der angesiedelten Unternehmen für den konventionellen Umschlag genutzt. Dabei handelt es sich neben Flächen in Uferlage auch um wasserabgewandte Bereiche für den Umschlag der Eisenbahn. Der Umschlag erfolgt teilweise in Bereichen des allgemeinen Umschlagdienstleisters. Bis zum Jahr 2030 wird im Trierer Hafen ein deutliches Umschlagwachstum – schwerpunktmäßig im Eisenbahnverkehr – erwartet.

Der Hafen **Weißenthurm** wird ausschließlich durch das ansässige Unternehmen genutzt. Der begrenzte Umschlag von Lava und Basalt wird bis zum Jahr 2030 leicht zunehmen.

Konventioneller Umschlag im Hafen **Wörth** beschränkt sich auf die RoRo-Rampe im Container-Terminal und spezifische Umschlagbereiche eines ansässigen Unternehmens. Verluste im konventionellen Umschlaggeschäft können bis zum Jahr 2030 durch Zuwächse beim Containerumschlag kompensiert werden.

Der konventionelle Umschlag im **Wormser** Hafen erfolgt auf spezifischen Flächen der angesiedelten Unternehmen. Darunter sind allgemeine Umschlagbetriebe mit einer breiten Güterpalette und etwa im Umschlag chemischer Erzeugnisse sowie Getreide ansässige Produktionsstätten. Der Umschlag der Eisenbahn entfällt teilweise auf Standorte außerhalb des Hafens. Es wird ein deutliches Umschlagwachstum im Trockengutbereich bis zum Jahr 2030 erwartet.

Diese Umschlagflächen sind in der Regel für die Entwicklung der Umschlagaktivitäten ausreichend dimensioniert. Zusätzliche Flächenbedarfe entstehen auf Basis vorliegender Prognosen kaum. Daher wird auf eine Quantifizierung des aggregierten Flächenbedarfs hier verzichtet. Zusätzliche – nicht zu beziffernde – Flächenbedarfe entstehen, um über die von der Prognose abgebildeten Entwicklungen wie etwa Neuansiedlungen mit Umschlagbetrieb zu ermöglichen. Sofern sich an einigen Standorten derartige Bedarfe ergeben, sollten diese entsprechend befriedigt werden.

## 6.2 Flächenangebot

Die Bestandsaufnahme stellt die Hafensflächen und vorhandene Entwicklungsmöglichkeiten an den einzelnen Hafenstandorten zusammen. Im Fokus stehen die wasserseitigen Umschlagflächen, aber auch Flächen für den trockenen Umschlag und Logistikflächen werden berücksichtigt. Logistikflächen sind vielfach ein wichtiger Faktor zur Etablierung wertschöpfungsintensiver Dienstleistungen im Zusammenhang mit dem Umschlaggeschäft. Als Beschäftigungsfaktor an den Hafenstandorten sind sie von besonderem Interesse für die rheinland-pfälzische Landespolitik.

Für die einzelnen Hafenstandorte liegt das Flächenangebot differenziert nach Umschlagskategorien vor. Es wird weiterhin unterschieden zwischen Flächen in Uferlage für wasserseitigen Umschlag der Schifffahrt, sowie überwiegend abseits des Wassers gelegener Flächen, die etwa bei vorhandener Gleisanbindung für den Umschlag der Eisenbahn genutzt werden können.

Die Flächen für den Containerumschlag sind vor dem Hintergrund der allgemeinen Wachstumsperspektiven in diesem Segment von besonderer Bedeutung, zumal die Auslastung der Container-Terminals an vielen Standorten bereits recht hoch ist. Trotz vorhandener Erweiterungsmöglichkeiten wird der Ausbau der Umschlagskapazitäten auch langfristig ein Thema bleiben.

Das Flächenangebot wird durch kartographische Darstellungen der Nutzungen veranschaulicht (siehe Bestandsaufnahme). Dabei werden vor allem die Umschlagflächen nach Kategorien differenziert. Daneben werden Entwicklungsflächen gekennzeichnet, wobei zwischen Entwicklungsflächen unterschieden wird,

- die ohne größere Barrieren für hafensbezogene Entwicklungen nutzbar sind und
- für deren Nutzung größere Hemmnisse bestehen.

### 6.2.1 Flächenangebot im Containerumschlag

Das Flächenangebot und die rechnerische Jahresumschlagskapazität der Containerterminals in den rheinland-pfälzischen Häfen verdeutlicht die folgende Tabelle. Dabei werden anstehende Erweiterungen der Terminals berücksichtigt.

Die Kapazitäten der Terminals werden einheitlich auf Grundlage des angesetzten Bedarfskennwertes von 0,4 qm pro TEU Jahresumschlag berechnet. Dabei ist zu bedenken, dass die tatsächliche Kapazität von den örtlichen Gegebenheiten abhängig ist. Für diese allgemeine Flächenbetrachtung ist die Verwendung eines einheitlichen Bedarfskennwertes zur Vergleichbarkeit aber sinnvoll.

**Tabelle 80: Fläche und Umschlagkapazität der Container-Terminals**

Hafen / Standortraum	Fläche Containerumschlag qm	Rechnerische Jahresumschlagkapazität TEU p.a.
Andernach	45.000	113.000
Koblenz	25.900	65.000
Standortraum Mittelrhein	70.900	178.000
Mainz	150.000	375.000
Standortraum Mainz	150.000	375.000
Ludwigshafen	107.000	268.000
Worms	22.500	56.000
Standortraum Ludwigshafen	129.500	324.000
Germersheim	142.000	355.000
Wörth	147.000	368.000
Standortraum Oberrhein	289.000	723.000
Trier	26.000	65.000
Standortraum Trier	26.000	65.000
<b>Gesamt</b>	<b>665.400</b>	<b>1.665.000</b>

Quelle: Angaben der Hafentreiber und eigene Berechnungen.

Die rheinland-pfälzischen Häfen verfügen insgesamt über Flächen von knapp 670.000 qm für den Containerumschlag und einer rechnerischen Umschlagkapazität von rund 1,7 Mio. TEU.

Der Umfang an Logistikflächen für umschlagbezogene Logistikleistungen im Containergeschäft lässt sich nicht beziffern. Es ist aber davon auszugehen, dass der bestehende Bedarf für containerbezogene Logistik gedeckt wird. Für den im Zuge des wachsenden Containerumschlags zunehmenden Bedarf werden allerdings entsprechende Flächenpotentiale benötigt, um die Wettbewerbsfähigkeit der Hafenstandorte nicht zu schwächen. Zudem ist ein ausreichendes Flächenangebot die Voraussetzung mit den beschäftigungs- und wertschöpfungsintensiven Logistikknutzungen verbundene Potentiale zu

nutzen. Die identifizierten Entwicklungsflächen in den rheinland-pfälzischen Häfen können eventuell zur Bedarfsdeckung beitragen.

### 6.2.2 Flächenangebot im konventionellen Umschlag

Im konventionellen Umschlag ist neben dem Flächenumfang vor allem die Zuordnung der Flächen zu Umschlagbereichen einzelner Umschlagbetreiber bzw. -geschäfte von Bedeutung. Daher greift eine rein flächenbezogene Betrachtung zu kurz und eine Einzelbetrachtung der Häfen ist erforderlich. Der folgende Abschnitt verdeutlicht die Flächennutzung in den einzelnen Häfen.

Die konventionellen Umschlagbereiche im **Andernacher** Hafen umfassen insgesamt etwa 80.000 qm. Davon entfallen 17.000 qm im Flüssiggutumschlag und etwa 45.000 qm im Trockengutumschlag auf spezifische Umschlagbereiche der angesiedelten Unternehmen. In den anderen Segmenten verfügen die Verloader angrenzend an den Hafen über zusätzliche Lagerfläche. Dies gilt auch für eine 30.000 qm Fläche für den Umschlag von Stahlcoils im Eisenbahnverkehr angrenzend an das Hafengebiet.

Im **Bendorfer** Hafen stehen den Umschlagbetrieben 56.000 qm für den Trockengutumschlag und 30.000 qm für den Flüssiggutumschlag zur Verfügung.

Der konventionelle Umschlag im Hafen **Germersheim** erfolgt auf den Flächen des Umschlagbetreibers im Industriegebiet Halbinsel I am Nordufer von gut 100.000 qm und weiteren etwa 10.000 qm am Südkai.

Für den konventionellen Umschlag im Hafen **Ingelheim** stehen insgesamt etwa 10.000 qm Fläche in Bereichen der angesiedelten Unternehmen und des Hafensbetreibers zur Verfügung.

Unter Berücksichtigung des Tanklagers stehen im **Koblenzer** Hafen etwa 100.000 qm Fläche für den konventionellen Umschlag zur Verfügung. Davon entfällt der überwiegende Teil auf spezifische Umschlagbereiche der angesiedelten Unternehmen. Daneben stehen allgemeine Umschlagbereiche zur Verfügung.

Im **Lahnsteiner** Hafen erfolgt der konventionelle Trockengutumschlag auf einer Fläche von 90.000 qm. Der überwiegende Teil der genutzten Flächen von etwa 60.000 qm befindet sich im Oberlahnsteiner Hafenteil. Davon entfallen etwa 30.000 qm auf den allgemeinen Umschlagbetreiber. Es bestehen Planungen, im Niederlahnsteiner Hafenteil die Flächen der ehemaligen Ölmühle für allgemeine konventionelle Umschlaggeschäfte zu nutzen.

Der Hafen **Ludwigshafen** verfügt über umfangreiche Umschlagflächen in den spezifischen Bereichen der umschlagtreibenden Unternehmen. Dabei entfällt ein Großteil auf die Bereiche der BASF SE. Daneben stehen in spezifischen Umschlagbereichen etwa 15 ha Umschlagbereiche für den konventionellen Umschlag trockener Güter und etwa 10 ha für den konventionellen Umschlag flüssiger Güter zur Verfügung.

Die spezifischen Umschlagbereiche für den konventionellen Umschlag im **Mainzer** Hafen umfassen etwa 60.000 qm. Nach Schließung der Ölmühle und des Nestle-Werks werden nur noch ca. 45.000 qm genutzt. Davon entfällt mit etwa 5.000 qm nur ein geringer Teil auf den Stromhafen.

Im Hafen **Speyer** stehen ca. 139.000 qm für den Umschlag der Flüssiggüter zur Verfügung. Davon befinden sich aber nur etwa 5.000 qm in direkter Uferlage im Hafengebiet.



Der Hafen **Trier** verfügt über 23.000 qm Fläche für allgemeine Umschlagdienstleistungen. Weit größer sind die spezifischen Umschlagflächen in Uferlage mit knapp 300.000 qm. Dazu kommt Umschlag im Eisenbahnverkehr im wasserabgewandten Bereich.

Der Hafen **Weißenthurm** bietet 6.000 qm Fläche spezifisch für das örtliche Umschlaggeschäft.

Der Hafen **Wörth** verfügt flächenmäßig über kleine spezifische Bereiche für den konventionellen Umschlag im Container-Terminal und am Werk eines ansässigen umschlagtreibenden Unternehmens.

Im **Wormser** Hafen stehen etwa 30.000 qm Flächen des allgemeinen Umschlagdienstleisters für den konventionellen Umschlag zur Verfügung. Hinzu kommen spezifische Umschlagbereiche im Umfang von etwa 150.000 qm ohne Berücksichtigung des ansässigen Werks der chemischen Industrie.

### 6.2.3 Flächenpotentiale

Durch die Erschließung ungenutzter Flächen und durch Umstrukturierungen von Flächen versuchen die Häfen ihren Flächenbedarf zu decken. Bei der Beurteilung der Eignung der Flächen wird zunächst unterschieden zwischen Flächen in Uferlage und Flächen ohne direkten Wasserzugang. Es ist zudem von Bedeutung, ob die Flächen ohne größere Hemmnisse für Umschlag- und Logistiktutzungen zur Verfügung stehen, oder ob Entwicklungsbarrieren bestehen. Der folgende Abschnitt beschreibt die Flächenpotentiale in den einzelnen rheinland-pfälzischen Häfen.

Im **Andernacher** Hafen bietet eine knapp 45.000 qm große Fläche angrenzend an den öffentlichen Umschlagbereich im Stromhafen Entwicklungspotential für den wasserseitigen Umschlag. Durch Verbindung mit den Flächen in Uferlage besteht ein Flächenpotential in Uferlage von etwa 55.000 qm. Zudem steht rheinaufwärts angrenzend an den Hafen eine 40.000 m<sup>2</sup> Fläche ohne Wasserzugang eingeschränkt für hafenbezogene Entwicklungen zur Verfügung.

Rheinaufwärts vom bestehenden Hafen stehen in **Bendorf** 48.000 qm potentielle Erweiterungsfläche in Uferlage mit Entwicklungshemmnissen zur Verfügung. Zudem steht im wasserabgewandten Bereich ein Entwicklungspotential von 25.000 qm zur Verfügung.

In **Germersheim** ist auf der „Halbinsel Grün“ eine 40 ha Freifläche im Eigentum des Daimler Konzerns vorhanden. Die Nutzbarkeit der Fläche für Hafenenwicklungen ist unklar. DP World verfügt über ein Flächenpotential von 50.000 m<sup>2</sup> in Hafennähe.

Im Bereich des **Ingelheimer** Hafens sind keine Flächenpotentiale für hafenbezogene Entwicklungen vorhanden.

Im **Koblenzer** Hafen stehen 20.000 qm in Uferlage für hafenbezogene Entwicklungen zur Verfügung. Hinzu kommen 30.000 qm wasserabgewandte Entwicklungsfläche im Hafengebiet. In größerer Entfernung zum Hafen stehen zudem 40 ha Entwicklungsflächen etwa im Industriegebiet Rheinhafen und im Industriegebiet A 61 zur Verfügung.

In Oberlahnstein sind angrenzend an den Teil des Hafens **Lahnstein** Flächenpotentiale von 25.000 qm vorhanden. Durch Verbindung mit bestehenden Hafenflächen würde sich eine Entwicklungsfläche von bis zu 40.000 qm in Uferlage ergeben. Im Niederlahnsteiner Hafenteil steht im Bereich des Tanklagers mit einer Fläche von etwa 20.000 qm eine Wiederaufnahme des Umschlaggeschäfts bevor.

Flächenmäßig verfügt der Hafen **Ludwigshafen** durch Umstrukturierung über ein Flächenpotential in Uferlage von gut 30.000 qm. Darüber hinaus sind Flächenpotentiale ohne direkten Wasserzugang



bzw. Umschlagmöglichkeit vorhanden. Entwicklungshemmnisse bestehen hinsichtlich eines Flächenpotentials von 70.000 qm auf den Flächen der BK Giulini/ICL im Oberen Stromhafen. Eine hafengewirtschaftliche Nutzung der ehemaligen Brandfläche im Luitpoldhafen von etwa 20.000 qm wird durch die bestehende Veränderungssperre beeinträchtigt.

Im **Mainzer** Hafen steht die Firma Frankenbach im Bereich der ehemaligen Ölmühle auf 20.000 qm vor der Aufnahme allgemeiner konventioneller Umschlagleistungen. Zudem verfügt der Umschlagbetreiber über die angrenzende Hallenfläche mit etwa 15.000 qm Flächenpotential. Angrenzend an das Container-Terminal besteht zudem langfristig möglicher Weise ein Flächenpotential von 30.000 qm. Ein Flächenpotential von etwa 45.000 qm in Uferlage stellt das ehemalige Nestle-Werk dar. Die Fläche wird durch einen Immobilienmakler vermarktet und steht eventuell für hafengebogene Entwicklungen zur Verfügung.

Im Hafen **Speyer** stehen möglicherweise etwa knapp 2 ha Flächen in Uferlage für Hafentwicklungen zur Verfügung. Zudem ist eine etwa knapp 2 ha Fläche ohne Wasserzugang angrenzend an die Werft als Flächenreserve vorhanden.

Im **Trierer** Hafengebiet stehen keine Flächenreserven zur Verfügung. Es ist kurzfristig ein Umstrukturierungspotential von etwa 22.000 qm in Uferlage vorhanden. Möglicherweise stehen langfristig weitere 42.000 qm in Uferlage für Umstrukturierungen zur Verfügung. Zudem sind weitere Flächenpotentiale von 80.000 qm ohne direkten Wasserzugang im Hafengebiet vorhanden, deren Verfügbarkeit für hafengewirtschaftliche Entwicklungen nicht sicher ist. Dies gilt ebenfalls für die umfangreichen Flächenpotentiale des Güterbahnhofs Trier-Ehrang von 20 ha im direkten Hafenumfeld.

Der Hafen **Weißenthurm** bietet kein Flächenpotential.

Mit der anstehenden Erweiterung des Container-Terminals sind die vorhandenen Flächenreserven im **Wörther** Hafen erschöpft. Flächenpotentiale im wasserabgewandten Bereich von etwa 70.000 qm sind für die Erweiterung örtlicher Logistik-Ansiedlungen vorgesehen.

Im **Wormser** Hafen und angrenzenden Bereichen bestehen keine Flächenreserven. Möglicherweise ergibt sich Flächenpotential durch die Umstrukturierung bzw. Erschließung von etwa 75.000 qm Fläche in Uferlage. Die Lage im Überschwemmungsgebiet und die unklare Verfügbarkeit der Flächen stellen Entwicklungshemmnisse dar.

**Tabelle 81: Flächenpotential in den rheinland-pfälzischen Häfen**

Hafen	Flächenpotential Uferlage qm	Flächenpotential ohne direkten Wasserzugang qm
Andernach	55.000	
Bendorf		25.000
Germersheim		50.000
Ingelheim		
Koblenz	20.000	30.000
Lahnstein	40.000	
Ludwigshafen	34.000	39.000
Mainz	35.000	
Speyer		
Trier	22.000	
Weißenthurm		
Wörth		70.000
Worms		
<b>Gesamt</b>	<b>206.000</b>	<b>214.000</b>

Quelle: Eigene Darstellung auf Grundlage der Angaben der Hafengebtreiber.

In den rheinland-pfälzischen Häfen steht in Uferlage insgesamt ein Flächenpotential von knapp 21 ha zur Verfügung, das ohne größere Barrieren für Hafentwicklungen genutzt werden kann. Dabei handelt es sich ausschließlich um Umstrukturierungspotentiale von Flächen.

Freiflächen in Uferlage sind nicht vorhanden.

Weitere ohne größere Hemmnisse verfügbare Entwicklungsflächen im Umfang von gut 21 ha bieten keinen direkten Wasserzugang. Dabei sind die Flächen teilweise, wie etwa im Hafen Wörth, bereits für bestimmte Entwicklungen verplant.

Zudem sind in den Häfen bzw. im engeren Umfeld der Häfen weitere Flächenpotentiale vorhanden, deren Verfügbarkeit für hafenbezogene Entwicklungen etwa aufgrund der unklaren Verfügbarkeit und dem hohen Aufwand der Erschließung unklar ist. Insgesamt konnten über 70 ha solcher Flächen in Uferlage identifiziert werden. Hinzu kommen knapp 17 ha Fläche ohne die Voraussetzungen für wasserseitigen Umschlag. Ein Großteil der identifizierten Flächen entfällt auf den Hafenstandort Germersheim mit den Flächenpotentialen auf der Insel Grün.

**Tabelle 82: Flächenpotential mit eingeschränkter Verfügbarkeit in den rheinland-pfälzischen Häfen**

Hafen	Flächenpotential Uferlage qm	Flächenpotential ohne direkten Wasserzugang qm
Andernach		40.000
Bendorf	48.000	
Germersheim	400.000	
Ingelheim		
Koblenz		
Lahnstein		
Ludwigshafen	90.000	
Mainz	45.000	30.000
Speyer	18.900	19.500
Trier	42.000	80.000
Weißenthurm		
Wörth		
Worms	75.000	
<b>Gesamt</b>	<b>718.900</b>	<b>169.500</b>

Quelle: Eigene Darstellung auf Grundlage der Angaben der Hafengebtreiber.

## 6.3 Flächenbilanz

### 6.3.1 Flächenbilanz Containerumschlag und containerbezogene Logistik

Die Gegenüberstellung von Flächenbedarf und Flächenangebot einschließlich Entwicklungspotential zeigt die Flächenbilanz in den rheinland-pfälzischen Häfen. In der nachfolgenden Tabelle wird der Flächenbedarf für Containerumschlag in den Containerhäfen den Flächen der Containerterminals gegenübergestellt.

**Tabelle 83: Flächenbedarf und –angebot im Containerumschlag bis 2030**

Hafen / Standortraum	Flächenbedarf qm	Flächenangebot qm	Saldo qm
Andernach	60.000	45.000	-15.000
Koblenz	27.000	25.900	-1.100
Standortraum Mittelrhein	87.000	70.900	-16.100
Mainz	127.000	150.000	23.000
Standortraum Mainz	127.000	150.000	23.000
Ludwigshafen	78.000	107.000	29.000
Worms	16.000	22.500	6.500
Standortraum Ludwigshafen	94.000	129.500	35.500
Germersheim	147.000	142.000	-5.000
Wörth	122.000	147.000	25.000
Standortraum Oberrhein	269.000	289.000	20.000
Trier	12.000	26.000	14.000
Standortraum Trier	12.000	26.000	14.000
<b>Gesamt</b>	<b>589.000</b>	<b>665.400</b>	<b>76.400</b>

Quelle: Eigene Berechnungen auf Grundlage der hafengebundenen Umschlagprognose 2030 (Kapitel 5.2) und Angaben der Hafenebetreiber.

Die gesamten Containerumschlagflächen in den rheinland-pfälzischen Häfen sind größer als der rechnerische Flächenbedarf bis zum Jahr 2030. Auf Hafenebene zeigt sich allerdings in den Häfen Andernach, Koblenz und Germersheim ein containerbezogenes Flächendefizit. Das vorhandene Terminal in Andernach ist mit einem Flächendefizit von 15.000 qm unzureichend dimensioniert für den Umschlag des prognostizierten Bedarfs von 150.000 TEU im Jahr 2030. In Koblenz zeigt sich ein geringes rechnerisches Flächendefizit von 1.100 qm. Das rechnerische Flächendefizit in Germersheim bleibt mit 5.000 qm ebenfalls gering. In den übrigen Hafenstandorten sind die Containerumschlagflächen ausreichend. Dabei wirken sich an einzelnen Hafenstandorten für die Erweiterung der Containerumschlagflächen vorgehaltene Flächenreserven positiv aus.

Die erwarteten Flächendefizite in den Häfen Andernach und Koblenz wirken sich auf die Kapazitätsbilanz im Standortraum Mittelrhein aus. Es fehlen im Standortraum Mittelrhein bis zum Jahr 2030 16.100



qm Containerumschlagflächen. Im Standortraum Oberrhein können die geringen Flächendefizite in Germersheim durch Flächen in Wörth kompensiert werden.

Es ist zu prüfen, ob ausreichende Flächenpotentiale vorhanden sind, die ohne größere Hemmnisse für Entwicklungen zur Verfügung stehen. Dabei sind zur Deckung des Bedarfs an Containerumschlagflächen in einem Standortraum auch Entwicklungsflächen in Wasserlage mit einer Größe von mindestens 2 ha in anderen Häfen des Standortraumes von Bedeutung.

Zur Deckung des Defizits an Containerumschlagflächen in Andernach und Koblenz kommen grundsätzlich auch am Wasser gelegene Flächenpotentiale in anderen Häfen des Standortraums Mittelrhein infrage. Neben einer abseits des bestehenden Containerterminals gelegenen Fläche im Hafen Andernach bieten im Standortraum Mittelrhein die Häfen Koblenz und Lahnstein wasserseitige Flächenpotentiale für den Containerumschlag ohne größere Entwicklungshemmnisse. Langfristig können trotz der Entwicklungsbarrieren auch die Flächenpotentiale in Bendorf zur Bedarfsdeckung im Standortraum Mittelrhein beitragen. Im Standortraum Oberrhein sind keine ohne größere Hemmnisse zur Verfügung stehende Flächenpotentiale in Uferlage vorhanden.

Ob der Fehlbedarf in Andernach und Koblenz in der Praxis tatsächlich durch Flächen in dem jeweils anderen Hafen oder perspektivisch möglicher Weise in Lahnstein zu decken ist, ist zu prüfen und hängt von den spezifischen Verladestrukturen ab. Entsteht der Bedarf durch ein direkt in Andernach ansässiges Unternehmen, ist der entsprechende Vor-/bzw. Nachlauf zu berücksichtigen. Dies gilt analog für die Deckung des Fehlbedarfs in Germersheim durch Flächen in Wörth.

Zudem ist mit dem Containerumschlagwachstum ein zusätzlicher Bedarf an containerbezogenen Logistikflächen von gut 32 ha in den Containerhäfen verbunden. Hinzu kommt der Bedarf an allgemeinen Logistikflächen, der sich schwer abschätzen lässt.

Die Verfügbarkeit ausreichender Flächenpotentiale für die Ansiedlung containerbezogener Logistik in den Containerhäfen ist zu prüfen. Zur Deckung des Bedarfs mit den verfügbaren Entwicklungspotentialen ist zu berücksichtigen, dass Flächen in Uferlage in erster Linie für Entwicklungen mit wasserseitigem Umschlag vorgesehen sind. Zur Deckung des Flächenbedarfs für containernahe Logistik sind daher vornehmlich Flächenpotentiale ohne direkten Wasserzugang von Bedeutung. Die folgende Tabelle stellt Flächenbedarf und Flächenpotential für containerbezogene Logistik in den Containerhäfen gegenüber.



**Tabelle 84: Flächenbedarf und -potential für containerbezogene Logistik**

Hafen	Flächenbedarf qm	Flächenpotential wasserabgewandter Bereich qm	Saldo qm	Flächenpotential Uferlage qm	Saldo qm
Andernach	40.200		-40.200	40.000	-200
Germersheim	66.000	50.000	-16.000		-16.000
Koblenz	12.600	30.000	17.400	18.900	36.300
Ludwigshafen	40.200	39.000	-1.200	34.000	32.800
Mainz	70.800		-70.800	35.000	-35.800
Trier	9.600		-9.600	22.000	12.400
Wörth	76.200	70.000	-6.200		-6.200
Worms	9.000		-9.000		-9.000
<b>Gesamt</b>	<b>324.600</b>	<b>189.000</b>	<b>-135.600</b>	<b>149.900</b>	<b>14.300</b>

Quelle: Eigene Berechnungen auf Grundlage der hafenbezogenen Umschlagprognose 2030 (Kapitel 5.2) und Angaben der Hafentreiber.

Die Flächenpotentiale im wasserabgewandten Bereich sind in der überwiegenden Zahl an Containerhäfen nicht ausreichend zur Deckung des erwarteten Flächenbedarfs für containerbezogene Logistik. In Andernach, Germersheim, Mainz, Trier, Wörth und Worms bleibt bei Beschränkung auf wasserabgewandte Flächenpotentiale ein Defizit. Dies ist die Folge der geringen Flächenpotentiale von knapp 19 ha, die ohne größere Hemmnisse in den Containerhäfen verfügbar sind, und ihrer nicht bedarfsge rechten Verteilung auf die Containerhäfen.

Ohne Berücksichtigung der Flächen in Uferlage für logistische Nutzungen ergibt sich ein Defizit an Logistikflächen von rd. 13 ha.

Unter Berücksichtigung der nach Deckung des Bedarfs an Containerumschlagflächen verbleibenden Flächenpotentiale in Uferlage -was in der Regel nicht zu empfehlen ist- in den Containerhäfen von knapp 15 ha bleibt ein Flächendefizit in den Häfen Andernach, Germersheim, Mainz, Wörth und Worms. Damit zeigt sich, dass sich die ohne größere Hemmnisse zu entwickelnden Flächenpotentiale in den landesweiten Containerhäfen zwar auf rund 36 ha summieren, aber an den genannten Standorten hinter dem Bedarf zurückbleiben.

### 6.3.2 Flächenbilanz im konventionellen Umschlag

Die Kapazitäten im konventionellen Umschlag sind in den einzelnen Häfen ausreichend für die Entwicklung der bestehenden Geschäfte dimensioniert.

### 6.3.3 Zusammenfassung

Zusammenfassend zeigt sich ein rechnerisches Kapazitätsdefizit im Containerumschlag in den Häfen Andernach und Koblenz (Standortraum Mittelrhein) sowie im Hafen Germersheim (Standortraum Oberrhein). Vor dem Hintergrund der überlappenden Einzugsgebiete könnten die fehlenden Kapazitäten im Containerumschlag auch durch Kapazitätsreserven an anderen Standorten in einem Raum kompensiert werden. Dabei zeigen sich unter Berücksichtigung der Flächen in Wörth ausreichende Flächen im Standortraum Oberrhein. Im Standortraum Mittelrhein sind hingegen die insgesamt vorhandenen Containerumschlagflächen nicht ausreichend. Daher sind die vorhandenen Flächenpotentiale in Uferlage nicht nur in den Häfen Andernach und Koblenz, sondern auch im Hafen Lahnstein von Bedeutung. In den Häfen steht jeweils ein Flächenpotential in Uferlage von mindestens 2 ha für die Entwicklung von Bereichen für den Containerumschlag zur Verfügung.

Die Flächen in den anderen Häfen bzw. Standorträumen sind bis zum Jahr 2030 ausreichend dimensioniert, zumindest was das Umschlaggeschäft betrifft. Darüber hinaus bieten ohne größere Hemmnisse nutzbare Flächenpotentiale in Uferlage von gut 20 ha in den einzelnen Häfen Entwicklungsmöglichkeiten für Neuansiedlungen mit wasserseitigem Umschlag bzw. zur Verlagerung von Verkehren auf die Wasserstraße.

Der Flächenbedarf für containerbezogene Logistik wird nicht an allen Hafenstandorten mit Containerumschlag gedeckt. Unter Berücksichtigung der ohne größere Hemmnisse verfügbaren Flächenpotentiale im wasserabgewandten Bereich in den Containerhäfen von knapp 19 ha bleibt an der Mehrzahl der Standorte ein Defizit. Ein Flächendefizit besteht an vielen dieser Standorte auch unter Berücksichtigung der Flächenpotentiale in Uferlage. Die ufernahen Reserveflächen sollten nicht für logistische Aktivitäten genutzt werden, sondern zur Akquisition zusätzlichen Umschlaggeschäftes genutzt werden.

Die Flächenbilanz verdeutlicht die Flächenknappheit in den rheinland-pfälzischen Häfen und die Bedeutung zur Sicherung hafenwirtschaftlicher Entwicklungsflächen. Eine Sicherung sollte nach Möglichkeit auch die Flächenpotentiale mit eingeschränkter Verfügbarkeit von landesweit insgesamt knapp 90 ha umfassen. Daneben werden die Häfen weiterhin gefordert sein, zusätzliche hafenwirtschaftliche Flächenpotentiale zu erschließen.



**Tabelle 85: Flächenbilanz für Containerumschlag und containerbezogene Logistik**

Hafen	Flächenbilanz für Umschlag qm			Flächenbilanz für Logistik qm		
	Flächen- defizit Umschlag qm	Flächen- potential Uferlage qm	Saldo qm	Flächen- bedarf Logistik qm	Flächen- potential wasser- abge- wandter Bereich qm	Saldo qm
Standortraum Mittelrhein						
Andernach	15.000	55.000	40.000	40.200		-40.200
Koblenz	1.100	20.000	18.900	12.600	30.000	17.400
Lahnstein		40.000	40.000			
Standortraum Mainz						
Mainz		35.000	35.000	70.800		-70.800
Standortraum Ludwigshafen						
Ludwigshafen		34.000	34.000	40.200	39.000	-1.200
Worms				9.000		-9.000
Standortraum Oberrhein						
Germersheim	5.000		-5.000	66.000	50.000	-16.000
Wörth				76.200	70.000	-6.200
Standortraum Trier						
Trier		22.000	22.000	9.600		-9.600

Quelle: Eigene Berechnungen auf Grundlage der hafenbezogenen Umschlagprognose 2030 (Kapitel 5.2) und Angaben der Hafentreiber.

## 7 BEWERTUNG DER LANDESBEDEUTSAMKEIT DER HÄFEN

### 7.1 Grundsätze

Die Bewertung der Bedeutsamkeit der Häfen folgt dem erarbeiteten Kriterienkatalog. Die folgenden Kriterien werden zugrunde gelegt:

**Tabelle 86: Kriterien der Landesbedeutsamkeit**

Nr.	Beschreibung	Maßstab der Landesbedeutsamkeit
1	(Aktueller) Gesamtumschlag	wasserseitiger Umschlag $\geq 1$ Mio. t. p.a.
2	(Aktueller) Umschlag in dynamischen Teilbereichen	wasserseitiger Containerumschlag $\geq 25.000$ TEU p.a.
		In anderen Segmenten: $\geq 20\%$ des landesweiten wasserseitigen Umschlags bzw. Einzelfallbetrachtung
3	(Aktueller) Umschlag in Schlüsselindustrien des Landes	Unternehmen dieser Industrien mit $\geq 30\%$ des Umschlags über den Hafen/Hafengruppe
6	Besondere Bedeutung als Industrie- und Logistikstandort	$\geq 20$ ha Industrieansiedlungen mit Hafenbezug und Logistikflächen (exkl. Umschlagflächen)
7	Bedeutung als Bahnknoten	Umschlag im Güterverkehr der Eisenbahn $\geq 200.000$ t
9	Besondere standortpolitische Bedeutung	Einziger Hafen im Umkreis von 100km
10	Bedeutung zur Deckung des Kapazitätsbedarfs in Standorträumen	$\geq 2$ ha Entwicklungsfläche mit Uferlage in Standorträumen mit Kapazitätsengpässen

Quelle: Eigene Darstellung.

Die Bestandsaufnahme in den Häfen hat gezeigt, dass alle untersuchten Standorte eine Bedeutung für Güterverkehr und Wirtschaft haben. Eine Landesbedeutsamkeit ist gegeben, wenn zumindest eines der Kriterien erfüllt ist. Erfüllt ein Standort keines der Kriterien der Landesbedeutsamkeit ist die Bedeutung regional ausgerichtet.

Die Bewertung orientiert sich vornehmlich an Daten für das Jahr 2016. Es wird aber insbesondere bei den umschlagbezogenen Kriterien ein Zeitraum von fünf Jahren betrachtet, um kurzfristige Schwankungen zu berücksichtigen. Zudem können ggf. auch aktuelle Zahlen aus dem Jahr 2017 sowie absehbare zukünftige Entwicklungen in die Bewertung einfließen. Dies ist insbesondere der Fall, wenn ein Kriterium auf Grundlage aktueller Zahlen knapp verfehlt wird.

### 7.2 Bewertung der Kriterien

#### 7.2.1 (Aktueller) wasserseitiger Gesamtumschlag

Der aktuelle wasserseitige Gesamtumschlag wird als zentraler Indikator der Landesbedeutsamkeit herangezogen. Es besteht eine enge Korrelation zwischen Umschlagvolumen und hafenbezogener Wertschöpfung und Beschäftigung. Ab einem Schwellenwert von 1 Mio. t wasserseitigem Umschlag



erreichen die wirtschaftlichen Effekte einen landesbedeutsamen Umfang. Dies äußert sich sowohl in Höhe der hafenzugehörigen Wertschöpfung und Beschäftigung als auch im Wirkungsraum der wirtschaftlichen Effekte. Mit zunehmenden Umschlagvolumen wachsen das Einzugsgebiet und damit die wirtschaftliche Strahlkraft der Häfen.

Dementsprechend entfalten Häfen mit einem wasserseitigen Umschlagvolumen von mindestens 1 Mio.t pro Jahr eine landesweite Bedeutung. Um das kurzfristig maximal realistische Aufkommen im wasserseitigen Umschlag zu berücksichtigen wird der Maximalwert der letzten 5 Jahre (2012-2016) zugrunde gelegt. Im Jahr 2016 übertreffen die Häfen Andernach, Bendorf, Germersheim, Ludwigshafen, Mainz und Worms den Schwellenwert. Die Häfen Trier und Wörth erreichen den Schwellenwert im Jahr 2016 nicht, erfüllen das Kriterium aufgrund eines Umschlagvolumens größer 1 Mio. t zuletzt im Jahr 2014 bzw. 2012.

### **7.2.2 (Aktueller) Umschlag in dynamischen Teilbereichen**

Eine besondere Bedeutung wird dem Umschlag in dynamischen Teilbereichen beigemessen. Mit einer starken Position in einem dynamischen Segment wie dem Containerumschlag haben die Häfen großes Entwicklungspotential und müssen sich auf wachsende Umschlagzahlen einrichten. Damit verbunden sind zunehmende wirtschaftliche Effekte, die Grundlage für die Einstufung eines Hafens als landesbedeutsam sind. Neben dem Containerumschlag werden Recycling, Schwergut und Metalle als dynamische Marktsegmente der Binnenschifffahrt berücksichtigt. Dabei handelt es sich um Sektoren mit bedeutendem Aufkommen der Binnenschifffahrt und hohem Wachstum in den vergangenen Jahren (Container, Metalle) sowie Gütergruppen, in denen der Binnenschifffahrt ein großes Potential zugesprochen wird (Recycling, Schwergut). Neben diesen dynamischen Märkten zielt ein weiteres Kriterium auf die Bedeutung der Häfen für Schlüsselindustrien des Landes, wie insbesondere für die chemische Industrie, ab.

Eine Landesbedeutsamkeit durch die Bedeutung in dynamischen Marktsegmenten ist gegeben, wenn im wasserseitigen Containerumschlag ein Schwellenwert von mindestens 25.000 TEU erreicht wird bzw. in anderen dynamischen Marktsegmenten ein wasserseitiger Umschlag von mindestens 20% des landesweiten wasserseitigen Umschlages erreicht wird.

Die Häfen Andernach, Germersheim, Koblenz, Ludwigshafen, Mainz und Wörth weisen für das Jahr 2016 ein Containerumschlagvolumen von mehr als 25.000 TEU aus. Darüber hinaus haben die Häfen Ludwigshafen und Trier eine große Bedeutung im Bereich Recycling. Die Häfen Andernach und Trier sind führend im Bereich Metalle. Mit dem großen Anteil (>20%) am landesweiten wasserseitigen Umschlagvolumen in der Gütergruppe Maschinen und Ausrüstungen wird die Bedeutung von Koblenz und Wörth im Schwergutbereich deutlich.

### **7.2.3 (Aktueller) Umschlag in Schlüsselindustrien des Landes**

Schlüsselindustrien des Landes mit einem hohen Anteil an Beschäftigung bzw. Umsatz im Land verdienen eine besondere Aufmerksamkeit. Dies gilt auch für Häfen mit einem hohen Umschlagvolumen in einer der Schlüsselindustrien des Landes Rheinland-Pfalz. Damit sind Häfen, über die ein nennenswerter Verkehr dieser Sektoren läuft, landesbedeutsam. Ein nennenswerter Verkehr ist gegeben, wenn mindestens 30% des Güterverkehrs eines großen oder mehrerer kleiner Industriebetriebe über den Hafen läuft.



Als Schlüsselindustrien des Landes gelten Maschinenbau, Chemie und Automotive. Auf Grundlage der wasserseitigen Umschlagzahlen sowie der Anlieger- bzw. Kundenstrukturen der Häfen zeigt sich für fünf Häfen eine Landesbedeutsamkeit aufgrund des Umschlags in Schlüsselindustrien des Landes. Dazu gehören die Häfen Ludwigshafen, Speyer und Worms als wichtige Umschlagpunkte der chemischen Industrie sowie die Häfen Germersheim und Wörth mit einer großen Bedeutung für den Bereich Automotive.

#### **7.2.4 Besondere Bedeutung als Industrie- und Logistikstandort**

Die Häfen haben neben der Umschlagfunktion eine Bedeutung als Industrie- und Logistikstandort. Bei besonderer Bedeutung dieser Bereiche mit daraus resultierend hoher Wertschöpfung und Beschäftigung wird der Hafen als landesbedeutsam angesehen. Als Indikator wird die Fläche der hafenbezogenen Industrie und Logistik im Hafen zugrunde gelegt. Ein Flächenumfang von mindestens 20 ha wird als Kriterium der Landesbedeutsamkeit angesetzt. Dabei werden nur hafenbezogenen Industrieansiedlungen berücksichtigt, die mindestens 30% des Güterverkehrs im Hafen umschlagen. Im Zusammenhang mit der Hafenaaffinität von Logistiktutzungen ist hier nicht unbedingt ein Bezug zum Hafenumschlag erforderlich. Es werden aber weder Umschlagbereiche noch zu den Umschlagbereichen gehörige Lager- und Logistikflächen berücksichtigt.

Sechs Häfen in Rheinland-Pfalz erfüllen das Kriterium der Landesbedeutsamkeit. Aufgrund der umfangreichen Ansiedlungen haben sie eine herausragende Bedeutung als Industrie- und Logistikstandort. Dazu zählen die Häfen

- Andernach mit dem Werk der thyssenKrupp Rasselstein GmbH,
- Germersheim mit dem Mercedes-Benz Global Logistic Center,
- Ludwigshafen mit der BASF SE und anderen Ansiedlungen,
- Wörth mit dem Daimler Lkw-Werk sowie,
- Worms mit Evonik, TST und Rhenania.

#### **7.2.5 Bedeutung als Bahnknoten**

Die Häfen sind in der Regel trimodal ausgerichtet. Damit sind sie neben dem wasserseitigen Umschlag Umschlagpunkte für den Eisenbahnverkehr. Die Bedeutung als Bahnknoten bemisst sich anhand der Umschlagzahlen im Eisenbahnverkehr. Ein großes Umschlagvolumen deutet auf bedeutende wirtschaftliche Effekte und die Bedienung eines überregionalen Hinterlandes hin. Daraus kann die Landesbedeutsamkeit der Häfen erwachsen. Als Schwellenwert der Landesbedeutsamkeit wird ein Umschlagvolumen von mindestens 200.000 t pro Jahr angesetzt. Entsprechend dem wasserseitigen Umschlag wird der Zeitraum der letzten 5 Jahre vorliegender Umschlagdaten, d.h. 2012-2016, sowie ggf. vorliegende aktuellere Zahlen für das Jahr 2017 berücksichtigt.

Im Ergebnis zeigt sich auf Grundlage der Angaben der Hafenbetreiber, dass die Häfen Ludwigshafen, Mainz, Speyer, Trier, Wörth und Worms im Zeitraum 2012-2016 ein Umschlagvolumen von mehr als 200.000 t im Eisenbahnverkehr erreichen. Der Umschlag der Eisenbahn im Hafen Koblenz übertrifft den Schwellenwert im Jahr 2017.



### **7.2.6 Besondere standortpolitische Bedeutung**

Eine besondere standortpolitische Bedeutung haben Solitärstandorte unter den Häfen. Durch das Fehlen alternativer Häfen im Umkreis von 100 km haben diese Standorte eine besondere Bedeutung zur Erschließung der Region mit der Schifffahrt. Daraus resultiert eine Landesbedeutsamkeit unabhängig vom Umschlagaufkommen. Dabei werden Häfen im angrenzenden Ausland nicht als Alternative angesehen.

In Rheinland-Pfalz ist allein der Hafen Trier ein Solitärstandort. Damit hat der Hafen eine besondere standortpolitische Bedeutung.

### **7.2.7 Bedeutung zur Deckung des Kapazitätsbedarfs in Standorträumen**

Die Flächenknappheit gefährdet die Entwicklung der Häfen und der Binnenschifffahrt. Vor allem in Uferlagen sind kaum Flächenreserven vorhanden. Daher ist es im Interesse des Landes, dass langfristig ausreichende Kapazitäten und Entwicklungsflächen für das Wachstum des Hafenumschlags und die Erschließung weiterer Potentiale, insbesondere der Verlagerung von Güterverkehren auf Binnenschiff und Eisenbahn, zur Verfügung stehen. Dabei ist eine regionale standortübergreifende Betrachtung der Kapazitäts- und Flächensituation in Häfen sinnvoll. Durch die Überschneidung der Einzugsgebiete sind Häfen in einem Standortraum grundsätzlich als Alternativen anzusehen. Bei Engpässen können Entwicklungsmöglichkeiten in einem benachbarten Hafen für hafenbezogene Ansiedlungen und eine Verlagerung von Verkehren auf das Binnenschiff essentiell sein. Daher ist die Verfügbarkeit von Entwicklungsflächen mit Uferlage in Standorträumen mit absehbaren Kapazitäts- bzw. Flächenengpässen Anlass für die Einstufung eines Hafens als landesbedeutsam. Dabei wird auf Grundlage der Verkehrsverflechtungsprognose 2030 des Bundes und den vorhandenen Hafenumflächen ermittelt, ob in einem Standortraum ein Kapazitätsengpass zu erwarten ist. In Standorträumen mit Flächenmangel haben Häfen mit Entwicklungsflächen in Uferlage eine besondere Bedeutung. Eine Landesbedeutsamkeit besteht, wenn mindestens 2 ha in Uferlage vorhanden sind und damit auch größere Ansiedlungen möglich sind.

Die Flächenanalyse zeigt eine Engpasssituation im Standortraum Mittelrhein. Damit sind Entwicklungsflächen in Wasserlage in diesem Raum landesbedeutsam. Entwicklungsflächen in Uferlage mit einer Größe von mindestens 2 ha sind in den Häfen Andernach, Bendorf, Koblenz und Lahnstein vorhanden. Dementsprechend erfüllen diese Häfen das Kriterium der Landesbedeutsamkeit.

## **7.3 Identifikation der landesbedeutsamen Häfen**

Die Kriterien der Landesbedeutsamkeit berücksichtigen die für die Einstufung relevanten Merkmale der Häfen. Bei Erfüllung mindestens eines der Kriterien verfügt ein Hafen über eine überregionale Bedeutung und hat eine Landesbedeutsamkeit. Die folgende Übersicht stellt die Bewertung der Kriterien zusammen.



**Tabelle 87: Bewertung der Landesbedeutsamkeit der rheinland-pfälzischen Binnenhäfen**

Beschreibung	Maßstab der Landesbedeutsamkeit	Andernach	Bendorf	Germersheim	Ingelheim	Koblenz	Lahnstein	Ludwigshafen	Mainz	Speyer	Trier	Weißenthurm	Wörth	Worms
(Aktueller) wasserseitiger Gesamtumschlag	wasserseitiger Umschlag >= 1 Mio t. p.a.	2,6 Mio. t	2,0 Mio. t	1,5 Mio. t	0,1 Mio. t	0,8 Mio. t	0,1 Mio. t	6,9 Mio. t	3,1 Mio. t	0,7 Mio. t	0,96 Mio. t (2016) 1,2 Mio. t (2014)	0,1 Mio. t	0,94 Mio. t (2016) 1,3 Mio. t (2012)	1,5 Mio. t
(Aktueller) Umschlag in dynamischen Teilbereichen	wasserseitiger Containerumschlag >= 25.000 TEU p.a.  In anderen Segmenten: >= 20% des landesweiten wasserseitigen Umschlag bzw. Einzelfallbetrachtung	34.000 TEU	-	157.000 TEU	-	36.000 TEU	-	97.000 TEU	123.000 TEU	-	15.000 TEU	-	128.000 TEU	14.000 TEU
		Metalle				Maschinen		Recycling			Recycling, Metall		Maschinen	
(Aktueller) Umschlag in Schlüsselindustrien des Landes	Unternehmen dieser Industrien mit >=30% des Umschlags über den Hafen/Hafengruppe			Automotive				Chemie		Chemie			Automotive	Chemie
Besondere Bedeutung als Industrie- und Logistikstandort	>= 20ha hafengebundene Industrie- und Logistikflächen im Hafen	Rasselstein		Daimler		Aleris, Mälzerei		BASF etc.					Daimler	Evonik, TST, Rhenania
Bedeutung als Bahnknoten	Umschlag der Eisenbahn >= 200.000 t	163.000 t (2015)	183.000 t (2014)	40.000 TEU	-	279.000 t (2017)	-	614.000 t	36.000 TEU	254.000 t	623.000 t	-	ca. 400.000 t (2014)	347.000 t
Besondere standortpolitische Bedeutung	Einzigiger Hafen im Umkreis von 100km										einzigster deutscher Hafen an der Mosel			
Bedeutung zur Deckung des Kapazitätsbedarfs in Standorträumen	>= 2ha Entwicklungsfläche mit Uferlage in Standorträumen mit Kapazitätsengpässen	Engpass Standortraum Mittelrhein	Engpass Standortraum Mittelrhein			Engpass Standortraum Mittelrhein	Engpass Standortraum Mittelrhein							

Quelle: Eigene Darstellung auf Grundlage von Angaben der Hafenbetreiber, des Statistischen Landesamtes Rheinland-Pfalz und ergänzenden Erhebungen.



Die Übersicht zeigt, dass die folgenden Häfen jeweils mindestens ein Kriterium der Landesbedeutung erfüllen und als landesbedeutsam einzustufen sind:

- Andernach
- Bendorf
- Germersheim
- Koblenz
- Lahnstein
- Ludwigshafen
- Mainz
- Speyer
- Trier
- Wörth
- Worms

Die landesbedeutsamen Häfen sind von besonderer Bedeutung für das Land. Sie sind in ihrem Bestand zu sichern und in ihrer Entwicklung zu fördern, um durch leistungsfähige Transportangebote und logistische Kompetenz einen positiven Beitrag zur wirtschaftlichen Entwicklung des Landes und zur Entlastung des überörtlichen Straßennetzes zu leisten. Sie sind von vorrangiger Bedeutung hinsichtlich der Erschließung von Verlagerungspotentialen auf Binnenschiff und Eisenbahn im Güterverkehr. Dementsprechend sollten diese Häfen Eingang in die Landesplanung und deren Weiterentwicklung eine große Bedeutung in der Hafen- und Verkehrspolitik des Landes einnehmen.

Die Analysen haben zudem die Bedeutung der Häfen Ingelheim und Weißenthurm für die regionale Wirtschaft bestätigt. Ein Kriterium der Landesbedeutung erfüllen die Häfen allerdings nicht. Dies kann sich perspektivisch ändern und es sollten entsprechende Anreize zur Erschließung von Entwicklungspotentialen gesetzt werden. Vorrangige Bedeutung haben das Angebot leistungsfähiger Transportlösungen für die Region und die Erschließung regionaler Entwicklungspotentiale.



## 8 NUTZUNGSKONFLIKTE

Die Bestandsaufnahme hat Nutzungskonflikte mit städtebaulichen Interessen in den rheinland-pfälzischen Häfen gezeigt. Diese können den hafenwirtschaftlichen Interessen entgegenstehen und Hafенbetrieb bzw. –entwicklung beeinträchtigen. Damit sind vor allem in den landesbedeutsamen Häfen negative wirtschaftliche Auswirkungen verbunden. Mit einer landesplanerischen Sicherung der Hafенflächen in den landesbedeutsamen Häfen sollen solche Beeinträchtigungen vermieden werden.

Vor der Festlegung der zu sichernden Flächen in den landesbedeutsamen Häfen ist allerdings eine Analyse der Nutzungskonflikte erforderlich. Dabei geht es um die Bewertung der Nutzungskonflikte und Lösungsmöglichkeiten unter Berücksichtigung hafenwirtschaftlicher und städtischer Belange. Die Bewertung zeigt mögliche Konsequenzen der Nutzungskonflikte auf die Auswahl der Hafенflächen im Konzept zur Sicherung von Hafенflächen in landesbedeutsamen Häfen.

Die Bestandsaufnahme hat die folgenden Nutzungskonflikte in den landesbedeutsamen Häfen gezeigt:

**Tabelle 88: Nutzungskonflikte in den rheinland-pfälzischen Binnenhäfen**

Hafen	Nutzungskonflikte
Andernach	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Emissionsproblematik: Lärmbeschwerden von rechtsrheinischer Bevölkerung</li> <li>• Überlegungen der Stadtentwicklung in Richtung des Hafengebietes und heranrückender Bebauung sind zunehmend ein Thema</li> </ul>
Bendorf	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Emissionsproblematik: Lärmbeschwerden der Anwohner auf der gegenüberliegenden Rheinseite haben zu Einschränkungen hinsichtlich des nächtlichen Umschlagbetriebes geführt</li> <li>• Widerstand gegen erwogene Hafenerweiterung im Bereich der bestehenden Sportanlage</li> </ul>
Germersheim	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Es ist ein Heranrücken städtischer Nutzung an den Hafen zu erkennen</li> </ul>
Ingelheim	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Emissionsproblematik: Lärmbeschwerden der Anwohner konnten beigelegt werden</li> <li>• Sorge vor städtischen Entwicklungen (z.B. Wohnen am Wasser) im Hafengebiet</li> </ul>
Koblenz	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Schutz vor einem Heranrücken hafenfremder Nutzungen wird große Bedeutung beigemessen</li> </ul>
Lahnstein	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Emissionsproblematik: Lärm- und Staubbeschwerden der Anwohner im Zusammenhang mit problematischer Wohnnutzung im Hafengebiet</li> <li>• Sorge vor Nutzungskonflikten durch Bundesgartenschau 2029 im Oberen Mittelrheintal</li> <li>• Städtebauliche Planung einer Nutzungskombination aus Wohnen, Arbeiten und Freizeit im Hafengebiet Oberlahnstein</li> </ul>
Ludwigshafen	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Emissionsproblematik: Anwohnerbeschwerden hinsichtlich Lärm- und Staubemissionen</li> <li>• Städtische Entwicklungsinteressen auf Hafенflächen</li> </ul>

Mainz	<ul style="list-style-type: none"> <li>Keine Nutzungskonflikte</li> </ul>
Speyer	<ul style="list-style-type: none"> <li>Sorge vor Konflikten mit Freizeitnutzung in der Nähe des Hafens bei Ausweitung des Hafenbetriebs</li> <li>Überlegungen zum touristischen Ausbau, Konkurrenz zu Hafentwicklungsplanungen</li> </ul>
Trier	<ul style="list-style-type: none"> <li>Emissionsproblematik: Anwohner im naheliegenden Stadtteil Pfalzel klagen über Verkehrs-, Lärm- und Umweltbelastung</li> <li>Planung von Neubaugebiet und Kindertagesstätte in Nähe des Hafens</li> </ul>
Weißenthurm	<ul style="list-style-type: none"> <li>Emissionsproblematik: Lärmbeschwerden einzelner Anwohner (Minderung durch Errichtung von Lärmschutzwand und Dialog mit Anwohnern)</li> </ul>
Wörth	<ul style="list-style-type: none"> <li>Sicherheitsrisiko und betriebliche Behinderungen im Zusammenhang mit öffentlichem Verkehr durch das Hafengebiet</li> </ul>
Worms	<ul style="list-style-type: none"> <li>Emissionsproblematik: Lärmbeschwerden eines Anwohners im Zusammenhang mit rechtswidriger Wohnnutzung sowie allgemein Sorge vor Lärmbeschwerden bei wachsendem Verkehrsaufkommen</li> </ul>

Quelle: Eigene Darstellung auf Grundlage der Angaben der Hafentreiber.

Die in rheinland-pfälzischen Häfen ermittelten Konflikte korrespondieren mit Erkenntnissen einer von PLANCO in Zusammenarbeit mit dem Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung durchgeführten Untersuchung, die festgestellt hat, dass Binnenhäfen in einem zunehmenden Spannungsverhältnis konkurrierender Nutzungsinteressen stehen.<sup>14</sup> Die Errichtung und Erweiterung von Binnenhäfen stehen im Konflikt mit anderen Nutzungen. Einerseits gilt es, die Leistungsfähigkeit der Binnenhäfen zu erhalten bzw. zu fördern, andererseits sollen die städtebaulichen und architektonischen Potentiale von Hafenarealen genutzt werden. Bei Flächen, die gleichzeitig sowohl durch Hafenindustrie als auch für Büro und Wohnzwecke genutzt werden, drohen zudem Nutzungskonflikte insbesondere durch Lärmimmissionen. Demnach kann zwischen zwei verschiedenen Konflikttypen differenziert werden:

- Konflikte um konkrete Flächen,
- Konflikte durch das Nebeneinander von hafenwirtschaftlichen Nutzungen und benachbarten Büro-, Wohn- oder Freizeitnutzungen.

Entscheidend bei der Lösung dieser Konflikte ist die Frage nach der Verfügbarkeit von alternativen Flächen. Grundsätzlich können diese sowohl für die hafenwirtschaftliche Nutzung als auch für alternative Nutzungen bestehen oder entwickelt werden. Dahingehend ist zu beachten, dass hafenwirtschaftliche Nutzungen an wassernahe Standorte gebunden sind, während Büro-, Wohn- und auch Freizeitnutzungen prinzipiell auch an anderen attraktiven Standorten realisiert werden können.

Für die Analyse des städtebaulichen Umfelds durch Drees & Sommer wurden die drei Häfen Trier, Ludwigshafen und Andernach ausgewählt. Die Auswahl der zu analysierenden Häfen ergab sich aus den durch PLANCO durchgeführten Befragungen der Binnenhäfen im Rahmen der Bestandsaufnahme. In den Befragungen wurde von Seiten dieser drei Häfen bereits über konkrete konkurrierende

<sup>14</sup> Vgl. Planco Consulting, Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung, Binnenhäfen im Spannungsfeld konkurrierender Interessen, Essen, 2010.

Nutzungsinteressen und Konflikte berichtet, die als charakteristisch für die rheinland-pfälzischen Hafenstandorte angesehen werden können. An anderen Hafenstandorten bestehen vergleichbare Konflikte. Einige Standorte sind bisher nicht von konkreten Nutzungskonflikten betroffen, es besteht aber auf Seiten der Häfen die Sorge, dass etwa ein Heranrücken der Wohnbebauung und eine Stadtentwicklung in Hafengebieten perspektivisch zu Konflikten führen können. Für die Analyse der Nutzungskonflikte ist es sinnvoll, sowohl Landeshäfen als auch kommunale Häfen zu behandeln. Dementsprechend werden konkurrierende Nutzungsinteressen durch die Analyse des städtebaulichen Umfelds in Trier, Ludwigshafen und Andernach intensiver betrachtet.

Drees & Sommer hat dazu mit den jeweiligen Verantwortlichen aus den Stadtverwaltungen Gespräche geführt. Zur Vorbereitung wurden Plangrundlagen heutiger und zukünftiger Entwicklungen gesichtet und die Ergebnisse grafisch dargestellt. Dies ist Grundlage für die gemeinschaftliche Analyse der Nutzungskonflikte durch Planco und Drees & Sommer.

## **8.1 Hafen Trier**

Der Hafen ist am westlichen Moselufer im Trierer Stadtteil Pfalzel gelegen und ist integraler Bestandteil des Güterverkehrszentrums Hafen Trier. Betreiber des Hafens und Eigentümer von etwa 65% der Flächen im Güterverkehrszentrum ist die Trierer Hafengesellschaft mbH. Der Hafenbetreiber agiert als Landlord und ist für die Infrastrukturunterhaltung sowie Flächenvermarktung zuständig. Ein weiterer Geschäftsbereich der Hafengesellschaft ist die Vermietung von Logistikimmobilien im Güterverkehrszentrum. Gesellschafter des Landeshafens ist neben dem Land Rheinland-Pfalz der Landkreis Trier-Saarburg. Das Land Rheinland-Pfalz ist nach Übernahme der städtischen Anteile mit 83,92 % der Anteile Hauptgesellschafter der Hafengesellschaft.

Der Hafen ist über die eigene Hafenbahn bzw. über den Knotenpunktbahnhof Trier-Ehrang an das DB-Netz angebunden. Über die B53 besteht Anschluss an das überregionale Straßennetz mit E44, A602 und A1 in Richtung Luxemburg sowie nach Koblenz/Köln und Kaiserslautern/Saarbrücken.

### **8.1.1 Bedeutung des Hafens in der Stadt**

Der Hafen ist Umschlagpunkt für Container und konventionelle Massen- und Stückgüter und hat als einziger deutscher öffentlicher Moselhafen eine große Bedeutung für die regionale Wirtschaft in einem Radius von 80 bis 100 Kilometer. Industriebetriebe und zahlreiche Unternehmen der regionalen Wirtschaft nutzen den Hafen für den internationalen Warenaustausch. Einer Studie, auf der Grundlage einer Methode des Bundesverbands öffentlicher Binnenhäfen (BöB), zufolge haben ca. 2.300 Beschäftigte einen direkten Bezug zu hafenaffinen Ansiedlungen im Trierer Hafen und sind weitere rund 1.200 Arbeitsplätze mit den übrigen Ansiedlungen im Trier Hafen verbunden.

Aufgrund der großen Bedeutung des Hafens für die Stadt Trier besteht seitens der Stadtverwaltung kein Bestreben, den Hafenbetrieb einzuschränken. Für eine Ausweitung der gewerblichen Nutzung wurde in den Jahren 2005 und 2006 eine Optimierung des Bahnbetriebs für den Verschiebebahnhof Ehrang-Pfalzel geprüft. Durch eine Teilschließung freigewordene Flächen hätten mit hafenaffinem Gewerbe (Logistik) nachgenutzt werden können. Aufgrund der hohen Bedeutung des Verschiebebahnhofs für die Deutsche Bahn wurden diese Pläne aber nicht weiterverfolgt. Daher bestehen derzeit keine direkten Flächenpotentiale für eine Erweiterung des Hafens.

Die Stadtverwaltung der Stadt Trier prüft weiterhin die vorhandenen Erweiterungspotentiale im Umfeld



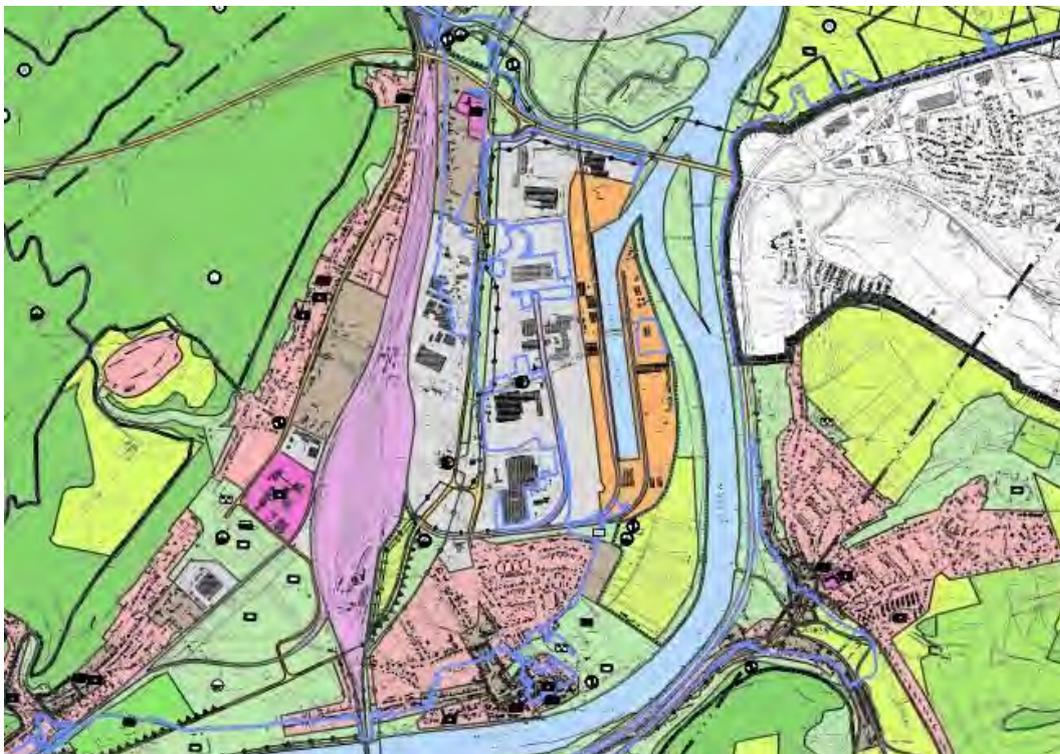
des Hafens. Sie spricht von Potentialen in Höhe von 50 ha im Bereich Verschiebebahnhof und Mäushecker Weg sowie weiteren 40 bis 50 ha an Flächenpotentialen in den umliegenden Bereichen. Als Herausforderung für den Hafen wird daher weniger eine Flächenknappheit gesehen, sondern vielmehr der Zugang zu den Flächen und der aktuell fehlenden Zuständigkeit der Trierer Hafengesellschaft mbH. Ein Lösungsansatz aus Sicht des Hafens wird in der Übertragung der Aufgabe zur Erschließung der Flächen in unmittelbarer Nähe zum Hafen auf die Hafengesellschaft und einer verstärkten Kooperation mit benachbarten Gewerbe- und Industrieflächen gesehen, wie z.B. dem Industriepark Region Föhren und der Flächen in der Ortsgemeinde Trierweiler.

### 8.1.2 Darstellung des Planungsrechts

Für die Hafennutzung besteht ein wasserrechtlicher Planfeststellungsbescheid aus dem Jahr 1963. Dieser regelt die Nutzung der Fläche als Hafen. Regelungen zur Bebauung (Maß und Art der baulichen Nutzung) sowie zu Abstandsflächen enthält der Planfeststellungsbescheid nicht. Der Hafen ist ohne Einschränkungen für den Betrieb 7 Tage / 24 Stunden die Woche zugelassen.

Im bis Anfang 2019 rechtskräftigen Flächennutzungsplan mit Fortschreibungsstand 17. November 2015 ist der Bereich des Hafenbeckens mit den angrenzenden Landflächen als Sonderbaufläche Hafen ausgewiesen. Die sonstigen zum Hafengebiet gehörenden Flächen sind gewerbliche Bauflächen. Im Süden des Hafengebiets schließen sich Wohnbauflächen und Flächen für Landwirtschaft an. Im Westen ist der Bereich des Verschiebebahnhofs Ehrang-Pfalzel als Bahnfläche festgelegt, woran sich Wohnbauflächen, gewerbliche und gemischte Bauflächen sowie Gemeinbedarfsflächen anschließen.

Abbildung 34: Flächennutzungsplan 2015 der Stadt Trier



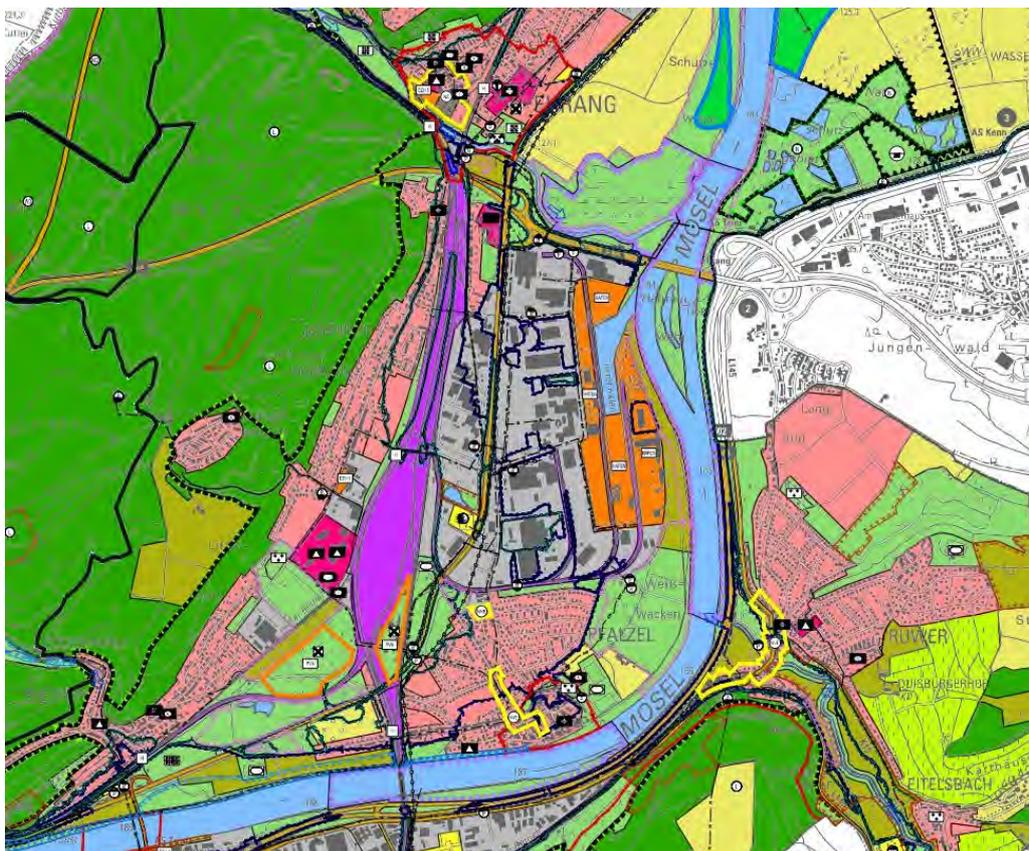
Quelle: Stadt Trier, Flächennutzungsplan 2015.

Mittlerweile wurde durch die Stadt Trier der Flächennutzungsplan 2030 beschlossen und durch die

Struktur- und Genehmigungsbehörde Nord (SGD Nord) genehmigt. In dem neuen Flächennutzungsplan ist die teilweise Verfüllung des Hafenbeckens dargestellt, welche bereits in den Jahren 2001/2002 zur Erweiterung eines Industriebetriebes vollzogen ist. Genehmigt wurde diese Maßnahme im Rahmen eines Baugenehmigungsverfahrens. Die Festlegungen der Planfeststellung blieben hiervon unberührt. Im südlichen Bereich ist ein Teil der Sonderbaufläche Hafen in gewerbliche Baufläche überführt worden. Ob dies langfristig negative Auswirkungen auf den Hafen hat, ist nicht absehbar. Außerdem ergeben sich gegenüber dem alten Stand des Flächennutzungsplans die folgenden Änderungen:

- Ausweisung von Wohnbaufläche und Grünfläche im Nordwesten zur Sicherung des Bestands
- Klarstellende Differenzierung der ehemals gemischten Baufläche im Westen des Verschiebepfahnhofs in gewerbliche Baufläche und Wohnbaufläche
- Ausweisung einer Gemeinbedarfsfläche im Stadtteil Pfalzel südlich des Hafens
- Kleine Erweiterung der Sonderbaufläche Hafen in Richtung Westen

**Abbildung 35: Flächennutzungsplan 2030 der Stadt Trier**



Quelle: Stadt Trier, Flächennutzungsplan 2030, abrufbar unter <https://www.trier.de/File/fnp2030-plandokument.pdf>.

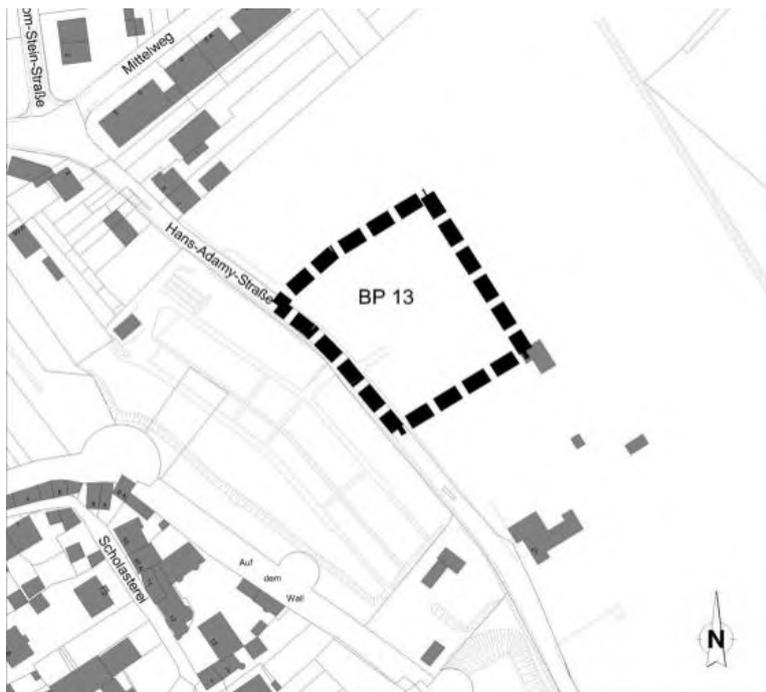
Hinsichtlich der verbindlichen Bauleitplanung existieren nur für einen Teil des Hafengebiets rechtskräftige Bebauungspläne. Für den Hafen selbst existiert für den Teil westlich des Hafenbeckens der Bebauungsplan BE 13N. Es handelt sich dabei um einen einfachen Bebauungsplan, in dem Einzelhandel und Vergnügungstätten reglementiert werden. Festsetzungen zu Art und Maß der baulichen Nutzung sowie zu Abstandsregelungen beinhaltet er nicht.



Der Bau der neuen Kita im Stadtteil Pfalzel ist auf einem Grundstück vorgesehen, dass zuvor als Tennisanlage genutzt wurde. Aufgrund der Nutzungsänderung musste für den Bereich der Kita ein neuer Bebauungsplan beschlossen werden. Dieser Beschluss erfolgte durch den Stadtrat am 19.06.2018.

Für den 4.000 m<sup>2</sup> umfassenden Bebauungsplan sind in einem ersten beschleunigten Verfahren im Zuge der ersten Auslegung überdurchschnittlich viele Einwendungen bei der Stadt Trier eingegangen. Aufgrund dessen wurde auf das Normalverfahren mit förmlicher Umweltprüfung umgestellt und eine erneute Auslegung durchgeführt.

**Abbildung 37: Geltungsbereich des Bebauungsplans für Neubau Kita (Stadt Trier)**



Quelle: Stadt Trier, Begründung Bebauungsplan BP 13, abrufbar unter <https://www.trier.de/File/bp13-begruendung.pdf>.

Im Zuge der Auslegungen sind einerseits Einwendungen der Industrie- und Handelskammer, des Hafenbetreibers und von im Hafengebiet ansässigen Betrieben eingegangen. Sie befürchteten eine Einschränkung ihrer betrieblichen Tätigkeiten aufgrund einer besonderen Schutzwürdigkeit der Kita und ihrer Nutzer. Die Stadt Trier erwartet vom Bau der Kita keine über die bestehende Wohnnutzung hinausgehenden Einschränkungen für den Hafenbetrieb.

Andererseits ist eine Einwendung des Bürgervereins Pfalzel eingegangen. In Hinblick auf das Industriegebiet am Trierer Hafen zielt auch diese Einwendung auf die Immissionen der Industriebetriebe ab, die eine Gefährdung für die Nutzer der Kita bedeuten könnten. In diesem Fall gilt ebenfalls, dass für die Kita keine anderen Grenzwerte gelten als für die, sogar näher am Hafen gelegenen, Wohngebiete.

Insgesamt wird im Zuge der Abwägung darauf hingewiesen, dass es sich bei dem Nebeneinander von Wohnen, Industrie und Hafen um eine Großgemengelage handelt. Bei solchen Großgemengelage sind höhere Lärm-Grenzwerte zulässig als dies üblicherweise in Wohngebieten der Fall ist.<sup>15</sup>

<sup>15</sup> Nach Rechtsprechung des BVerwG können die Grenzwerte der TA Lärm in Gemengelagen überschritten werden: Wenn gewerblich, industriell oder hinsichtlich ihrer Geräuschauswirkungen vergleichbar genutzte und zum Wohnen dienende Gebiete aneinandergrenzen (Gemengelage), können die für die zum Wohnen dienenden

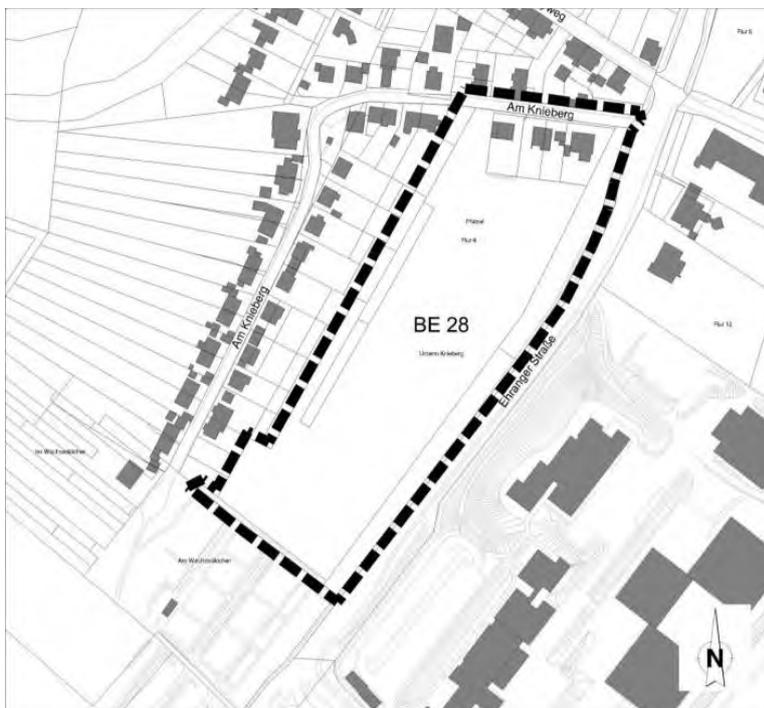
In der Zulassung der Zielabweichung vom regionalen Raumordnungsplan durch den Bebauungsplan für die Kita wird darauf hingewiesen, dass sichergestellt werden muss, dass der benachbarte Trierer Hafen als überregional bedeutsames Element der Verkehrsinfrastruktur und als regional bedeutsamer Gewerbe- und Industriestandort in seinem Bestand und seinen Entwicklungsmöglichkeiten nicht eingeschränkt wird.

Im Zuge der Abwägung im Bebauungsplanverfahren vertritt die Stadt die Auffassung, dass im Stadtteil Pfalzel nicht von einem Heranrücken der Bebauung an den Hafen gesprochen werden kann.

Aus gutachterlicher Sicht wird die Prüfung angeregt, ob in einem städtebaulichen Vertrag zwischen Hafenbetreiber und der Stadt entsprechende Festlegungen und Schutzmechanismen vereinbart werden können.

Im Stadtteil Ehrang wurde im Flächennutzungsplan 2030 zwischen der Ehranger Straße und dem Verschiebebahnhof die bestehende Wohnbaufläche etwas erweitert. Damit erfolgte eine planungsrechtliche Umwidmung der Fläche von einer gemischten Baufläche zu einer Wohnbaufläche, wobei der östliche Teil aufgrund der Lärmemissionen des Verschiebebahnhofs nicht bebaubar ist. Außerdem wurde im Stadtteil Ehrang im Jahr 2015 ein Bebauungsplan für ein Neubaugebiet mit einer Größe von 2,93 ha beschlossen. In diesem Neubaugebiet können 35 Einfamilienhäuser und ein Mehrfamilienhaus entstehen. Beide Ausweisungen von Wohnbauflächen bedeuten lediglich eine Arrondierung der bestehenden und bereits bebauten Wohnbauflächen. Durch sie können sich keine Einschränkung der Hafennutzung ergeben.

**Abbildung 38: Geltungsbereich Bebauungsplan BE 28 Unterm Knieberg (Stadt Trier)**



Quelle: Stadt Trier, Begründung Bebauungsplan BE 28, abrufbar unter [https://www.trier.de/icc/internet\\_de/med/9eb/9eb5e02c-3250-3415-a993-3f40a348b027,11111111-1111-1111-1111-111111111111.pdf](https://www.trier.de/icc/internet_de/med/9eb/9eb5e02c-3250-3415-a993-3f40a348b027,11111111-1111-1111-1111-111111111111.pdf)

Gebiete geltenden Immissionsrichtwerte auf einen geeigneten Zwischenwert der für die aneinandergrenzenden Gebietskategorien geltenden Werte erhöht werden, soweit dies nach der gegenseitigen Pflicht zur Rücksichtnahme erforderlich ist.

#### 8.1.4 Bestehende Konflikte

Zwischen dem Hafen und der umliegenden Wohnbebauung bestehen seit vielen Jahren Konflikte aufgrund der Lärm-, Geruchs- und Schadstoffimmissionen. Vor allem die Trierer Stadtteile Pfalzel und Ruwer auf der gegenüberliegenden Moselseite und der Ortsteil Kenner Ley der Ortsgemeinde Kenn sind betroffen.

Bereits der Stadtteilrahmenplan für den Stadtteil Pfalzel aus dem Jahr 2007 weist darauf hin, dass von den im Trierer Hafen ansässigen Schrotthändlern zeitweise erhebliche Lärmbelästigungen ausgehen, die von den Bürgern als besonders störend empfunden werden. Diese Betriebe wurden im Stadtteilrahmenplan auch als Hauptemittenten für die verstärkt in Pfalzel auftretenden Belastungen durch Luftschadstoffe ausgemacht. In dem Rahmenplan werden als Lösung bauliche Maßnahmen zum Immissionsschutz vorgeschlagen – beispielsweise ein Lärmschutzwall zwischen Ortslage und Hafengebiet. Der betroffene Industriebetrieb hat aufgrund der Beschwerden eine Vielzahl von Maßnahmen ergriffen, um das verträgliche Nebeneinander von Wohn- und Industrienutzung zu verbessern. Die Zentrale Expertengruppe Umweltschutz (ZEUS) hat diese Maßnahmen mit Messreihen begleitet und deren Wirksamkeit bestätigt.

Vor allem der Bürgerverein Pfalzel hat sich in den vergangenen Jahren verstärkt den Beeinträchtigungen durch den Hafen gewidmet und Lärm- sowie Schadstoffmessungen durchgeführt und dokumentiert.

Nach der Einstellung des Geschäftsbetriebes der Firma Eu-Rec hat sich die Gesamtsituation bezüglich der Emissionen im Hafen Trier deutlich entspannt.

#### Abbildung 39: Konfliktkarte Hafen Trier



Quelle: Eigene Darstellung in ArcMap mit dem Luftbild von Esri.

### 8.1.5 Kurzzusammenfassung Hafen Trier aus städtebaulicher Sicht

Der Hafen Trier und das Güterverkehrszentrum haben eine große Bedeutung für die Stadt Trier. Daher bestehen seitens der Stadtverwaltung keinerlei Bestrebungen, den Hafen in seiner Entwicklung einzuschränken. Stattdessen werden aktiv Möglichkeiten zur Erweiterung und Kooperation mit anderen Gewerbe- und Logistikstandorten gesucht.

Bei den städtebaulichen Planungen im Umfeld des Hafens Trier handelt es sich um Erweiterungen oder Ergänzungen bestehender Wohngebiete, die teilweise bereits seit dem Gründungszeitpunkt des Hafens bestehen. Nach Auffassung der Stadt Trier sind mit diesen Planungen keine Einschränkungen der Nutzung bzw. der Entwicklung des Hafens verbunden.

Unabhängig von den städtebaulichen Planungen bestehen Konflikte zwischen im Hafen angesiedelten Betrieben und Teilen der Anwohner. Es handelt sich dabei vor allem um Beschwerden durch Lärm, Geruch und Staub. Hier ist es in der Vergangenheit mutmaßlich in Einzelfällen zu einem Nicht-Einhalten von Grenzwerten durch vereinzelte Betriebe gekommen, wobei eines der betroffenen Unternehmen seinen Betrieb inzwischen eingestellt hat. Nach Einschätzung der Stadt Trier würden sich bei Einhalten der Grenzwerte keine Einschränkungen für den Hafen ergeben.

Es wird gleichwohl eine sorgfältige rechtliche Prüfung empfohlen, ob von den städtischen Planungen zukünftig Einschränkungen der Nutzung bzw. der Weiterentwicklung des Hafens ausgehen können.

## 8.2 Hafen Ludwigshafen

Der Hafen Ludwigshafen erstreckt sich linksrheinisch von Rhein-km 419 bis 432 über das Stadtgebiet. Er verfügt über eine Gesamtfläche von ca. 120 ha und eine für den Umschlag geeignete Uferlänge von ca. 14 km. Betreiber des Hafens sind die Hafенbetriebe Ludwigshafen am Rhein GmbH. Gesellschafter sind das Land Rheinland-Pfalz mit einem Anteil von 90 % und die Stadt Ludwigshafen am Rhein mit einem Anteil von 10 %.

Der Hafen gliedert sich in den Landeshafen Nord (BASF SE), den Stromhafen (BASF SE), den Unteren Stromhafen, den Luitpoldhafen, den Mundenheimer Altrheinhafen (Ölhafen), den Kaiserwörthhafen sowie den Oberen Stromhafen.

Der Hafen ist durch die direkte Lage am Rhein gut auf der Wasserstraße erreichbar. Darüber hinaus ist der Hafen mit einem 14 km langen Gleisnetz erschlossen. Das örtliche Straßennetz stellt über die Bundesstraßen B9, B38 und B44 eine direkte Anbindung zu den Bundesautobahnen A6, A61 und A650 sicher.

### 8.2.1 Bedeutung des Hafens in der Stadt

Der Hafen Ludwigshafen hat eine große Bedeutung für die örtliche und regionale Industrie. Die Entwicklung gerade der chemischen Industrie steht in engem Zusammenhang mit dem Hafen. Der Landeshafen Nord mit einer Fläche von 160.000 m<sup>2</sup> wird ausschließlich von der BASF SE genutzt. Der Hafen hat eine große Bedeutung für den Standort der BASF SE mit rund 200 Produktionsanlagen und etwa 39.000 Mitarbeitern. Gleichzeitig profitiert der Hafen von der engen Zusammenarbeit mit der BASF SE, die in der Regel mehr als 5 Mio. t pro Jahr wasserseitig umschlägt.

Außerdem wird die wirtschaftsstarke Rhein-Neckar-Region wesentlich über den Hafen Ludwigshafen bedient. Als Standortfaktor trägt der Hafen zur Sicherung und Entwicklung von Wertschöpfung und Beschäftigung bei. Der weit überwiegende Teil des Umschlags ist mit Ansiedlungen im Hafen und angrenzenden Bereichen verbunden.

Im Luitpoldhafen Süd werden vom Hafen logistische Nutzungsformen entwickelt, die Hafeninteressen wahren, aber möglichst kompatibel mit der Stadtentwicklung sind, da der angrenzende Luitpoldhafen Nord für die Stadtentwicklung (Wohnen) freigegeben wurde. Die gemeinsam definierte Grenze zwischen diesen beiden Hafenbereichen war bis zu einem Brandereignis, bei dem eine große Lagerhalle zerstört wurde, die mittlere Drehbrücke im Luitpoldhafen, die sich im Eigentum des Hafens befindet. Der Luitpoldhafen Süd hat eine hohe Bedeutung für hafенbezogene Logistik und ergänzende Bahnlogistik und dient hinsichtlich von Emissionen als unverzichtbare Schutz- und Pufferzone für den Kaiserwörthhafen und angrenzende Industriebetriebe.

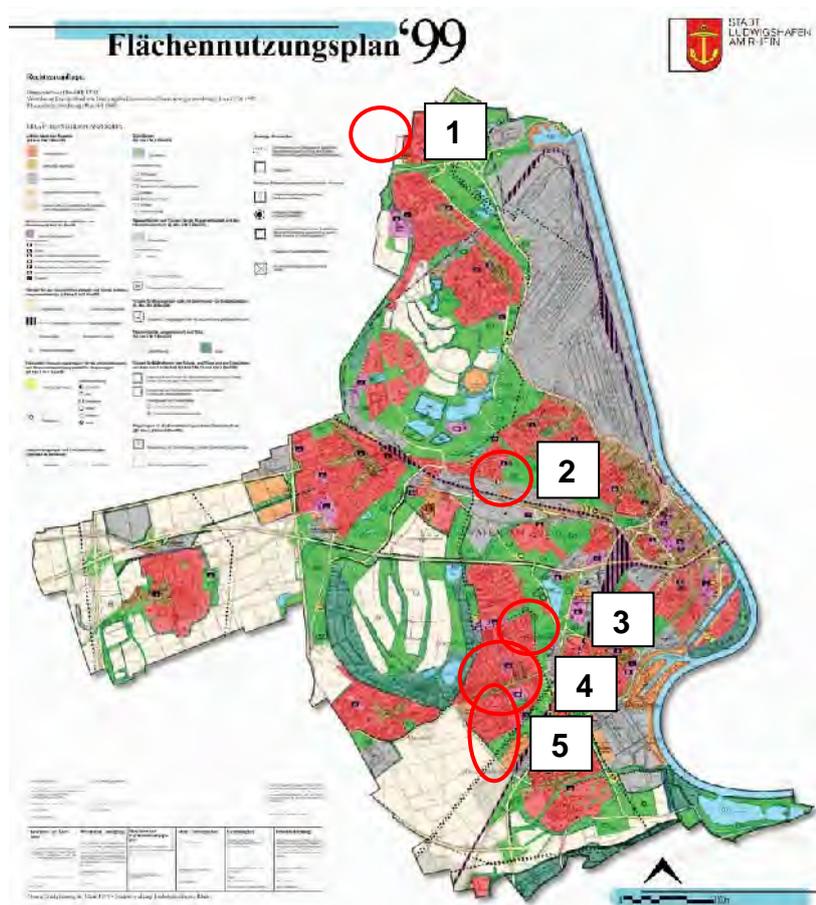


### 8.2.2 Darstellung des Planungsrechts

Im aktuell rechtskräftigen Flächennutzungsplan der Stadt Ludwigshafen aus dem Jahr 1999 unter Berücksichtigung der FNP-Teiländerung Nr. 18 „Zollhofhafen“ sind die Flächen rund um die Häfen als Sondernutzungsfläche „Hafen“ ausgewiesen (Abbildung 40):

- 1) Der Landeshafen Nord,
- 2) der Untere Stromhafen,
- 3) der südliche Luitpoldhafen (Verfahren zur Änderung des Flächennutzungsplans eingeleitet),
- 4) der Kaiserwörthhafen und Mundenheimer Altrheinhafen,
- 5) sowie der Obere Stromhafen (Industriepark Süd).

Abbildung 40: FNP der Stadt Ludwigshafen



Quelle: Stadt Ludwigshafen: [http://www.ludwigshafen.de/fileadmin/Websites/Stadt\\_Ludwigshafen/Nachhaltig/Planen\\_Bauen\\_Wohnen/Bauleitplanung/Flaechennutzungsplan/flaechennutzungsplan\\_99pdf.pdf](http://www.ludwigshafen.de/fileadmin/Websites/Stadt_Ludwigshafen/Nachhaltig/Planen_Bauen_Wohnen/Bauleitplanung/Flaechennutzungsplan/flaechennutzungsplan_99pdf.pdf) zuletzt abgerufen am 24.10.2018.

Die im Norden liegenden Hafengebiete sind hauptsächlich gewerbliche Bauflächen, an die im Westen des Landeshafens Nord Grünflächen sowie gewerbliche Nutzung anschließen. Südlich des Landeshafens Nord zieht sich bis zum Zollhofhafen eine große gewerbliche Baufläche, die von der BASF SE genutzt wird. Daran anschließend folgt der Stromhafen mit der Sondernutzungsfläche „Hafen“ sowie

ein Mischgebiet mit Gemeinbedarfsflächen. Zwischen dem Zollhofhafen und dem Luitpoldhafen Nord überwiegt die Wohnnutzung, die sich bis auf die Parkinsel erstreckt. Südlich des Luitpoldhafens, im Bereich des Kaiserwörth- und Mundenheimer Altrheinhafens, befinden sich Industrie- und Gewerbeflächen sowie gemischte Nutzungen.

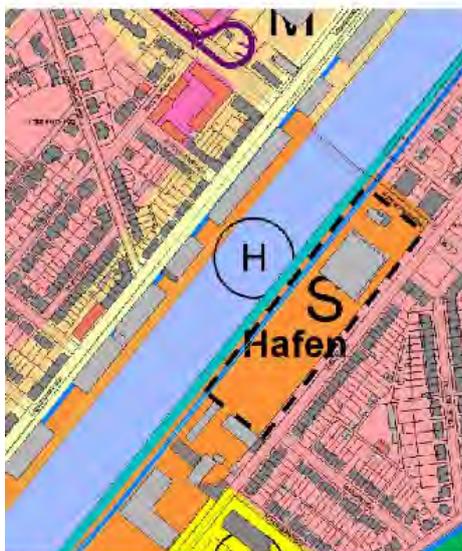
Das Wohngebiet westlich des Kaiserwörthhafens liegt nahe an der Sondernutzungsfläche „Hafen“. Im Süden des Kaiserwörthhafens ist gewerbliche Nutzung sowie Grünfläche und Wald ausgewiesen. Nur auf der Parkinsel im Luitpoldhafen Süd liegt die Hafennutzung in direkter Nähe zur Wohnnutzung.

Für den Containerterminal im Kaiserwörthhafen und den Nordhafen bestehen Planfeststellungsbeschlüsse. Im Luitpoldhafen Süd besteht aktuell eine Veränderungssperre für einen Teil eines Grundstücks am Ostufer des Hafenbeckens (Bebauungsplan Nr. 644 „Luitpoldhafen Süd“).

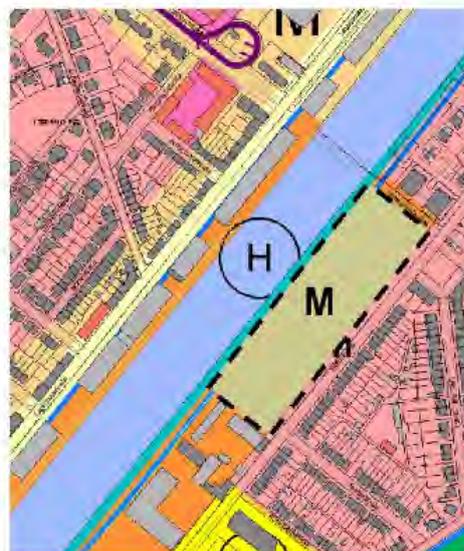
Hintergrund der Veränderungssperre war 2013 der Brand einer Lagerhalle der Hafenbetriebe am Luitpoldhafen. Darauf folgend wurde im März 2014 für den Geltungsbereich des Bebauungsplans Nr. 644 „Luitpoldhafen Süd“ der Aufstellungsbeschluss gefasst. Die Stadt wollte mit der Aufstellung des B-Plans für das Areal die bisherige gewerbliche Nutzung in eine wohnbauliche sowie gemischte Nutzung fortführen, die sich an den Baustrukturen des Neubaugebietes nördlich der Schwanthaler Allee orientiert (auf der Parkinsel). Im Juli 2015 wurden die Planziele fortgeschrieben und es gab einen Aufstellungsbeschluss zur Flächennutzungsplanteiländerung (Abbildung 41).

#### Abbildung 41: Flächennutzungsplan '99 und Änderungen

Darstellung FNP '99



zukünftige geänderte Darstellung



Quelle: Stadt Ludwigshafen: <https://www.ludwigshafen.de/ratsinformationssystem/bi/getfile.php?id=115308&type=do&>, zuletzt abgerufen am 24.10.2018.

Der Flächennutzungsplan stellt in dem Geltungsbereich des B-Plans ein Sondergebiet mit der Zweckbestimmung „Hafen“ dar. Aus dem Grund wird parallel zum Bebauungsplanverfahren ein Verfahren zur Teiländerung des Flächennutzungsplans '99 (TÄ Nr. 26 „Luitpoldhafen Süd“) durchgeführt. Planungsziel war zunächst, eine überwiegend gewerbliche Nutzung sowie gemischte Nutzung im Teilbereich südlich der Schwanthaler Allee. Die Änderungen sollten dazu dienen, dass Büro- und Verwaltungsnutzung realisiert werden können. Angedacht waren ein Polizeipräsidium und später die Hauptverwaltung der Pfalzwerke AG. Beide Projekte wurden zunächst von der Stadt mitgetragen, dann aber

letztlich verworfen; diese werden nun an anderen Stellen in der Stadt realisiert. Ende des Jahres 2015 wurde die Veränderungssperre zum B-Plan Nr. 644 beschlossen (Abbildung 42). Die Veränderungssperre wurde vom Oberverwaltungsgericht Rheinland-Pfalz für rechtskräftig erklärt. In einem weiteren Rechtsverfahren wurde allerdings gerichtlich festgestellt, dass es sich bei der strittigen Fläche am Ostufer des Luitpoldhafens Süd faktisch um ein Gewerbegebiet handelt und der Wiederaufbau der abgebrannten Lagerhalle in veränderter Kubatur grundsätzlich zulässig ist und insoweit die Versagung eines positiven Bauvorbescheides für den Wiederaufbau der Lagerhalle rechtswidrig war.

**Abbildung 42: Geltungsbereich des B-Plans Nr. 644 (Stadt Ludwigshafen)**



Quelle: Stadt Ludwigshafen: <https://www.ludwigshafen.de/ratsinformationssystem/bi/getfile.php?id=115023&type=do&>, zuletzt abgerufen am 24.10.2018.

Trotz des rechtskräftigen Urteils zu Gunsten des Hafens wird von der Stadt unter Hinweis auf den Wohnungsbedarf wieder das ursprüngliche Planungsziel einer überwiegend wohnbaulichen Nutzung verfolgt. Nachdem der Bundesgesetzgeber mit der Baurechtsnovelle 2017 im Hinblick auf den gestiegenen Wohnraumbedarf die neue Baugebietsart Urbanes Gebiet (MU) eingeführt hat, ist es aus Sicht der Stadt nun mit dem Instrument der Festsetzung Urbanes Gebiet auch möglich, die gebotene Rücksichtnahme auf das benachbarte Wohngebiet zu gewährleisten und zugleich die Gewerbeentwicklung südlich und westlich des Bebauungsplangebietes ohne weitere Einschränkungen zu gewährleisten. Der Stadtrat der Stadt Ludwigshafen hat beschlossen, das Bebauungsplanverfahren mit dieser Zielsetzung fortzuführen. Ziel ist der Beschluss des B-Plans sowie die Genehmigung der FNP-Änderung im Sommer 2019. Es bleiben Zweifel an der Praktikabilität des Instruments und Vereinbarkeit von Wohn- und Hafennutzung.

Südlich des Kaiserwörthhafens waren bzw. sind zwei Bebauungspläne im Aufstellungsverfahren:

- Bebauungsplan Nr. 462a „Güterverkehrszentrum – Teilbereich Hafen“ (Bebauungsplanverfahren nicht fortgeführt)

Der Geltungsbereich des B-Plans Nr. 462a befindet sich südlich des Kaiserwörthhafens und regelt das

Maß der baulichen Nutzung auf der Fläche (Abbildung 43). Mit dem Bebauungsplanverfahren Nr. 462a „Güterverkehrszentrum – Teilbereich Hafen“ sollte ein Güterverkehrszentrum-Hafen entwickelt werden, in dem insbesondere der brachliegende Obere Stromhafen reaktiviert und hierbei auch die Logistikinteressen der im Industriepark Süd ansässigen Unternehmen bedient werden sollten. Der Aufstellungsbeschluss für den B-Plan wurde 1999 gefasst; das Bebauungsplanverfahren wurde aufgrund offener Fragestellungen zur Erschließung nicht fortgeführt.

**Abbildung 43: Geltungsbereich des B-Plans Nr. 462a (Stadt Ludwigshafen)**



Quelle: Stadt Ludwigshafen: Bebauungsplan Nr. 462a "Güterverkehrszentrum - Teilbereich Hafen" Aufstellungsbeschluss



Quelle: Eigene Darstellung in ArcMap mit dem Luftbild von Esri

Alternativ wurde einvernehmlich zwischen Hafenbetrieben, Land Rheinland-Pfalz, der Industrie und der Stadt im Kaiserwörthhafen das Projekt „main-port“ für trimodale Güterumschlagverkehre entwickelt. 2003 erfolgte die Planfeststellung und 2004 die Inbetriebnahme des Containerterminals.

- Bebauungsplan Nr. 650 „Zufahrt Kaiserwörthhafen und Industriepark Süd“ (Bebauungsplan soll fortgeführt werden)

Für die Erschließung der teilweise brachliegenden Flächen des Oberen Stromhafens ist eine Verbesserung der Verkehrsanbindung erforderlich. So können die Flächen nur verträglich über einen weiteren Straßenanschluss an die B 44 erschlossen werden. Deshalb hat der Stadtrat der Stadt Ludwigshafen die Aufstellung des Bebauungsplans Nr. 650 „Zufahrt Kaiserwörthhafen und Industriepark Süd“ beschlossen.

Der Geltungsbereich des B-Plans Nr. 650 befindet sich auf Flächen der Gemarkungen Mundenheim und Rheingönheim südwestlich des Kaiserwörthhafens (Abbildung 44).

**Abbildung 44: Geltungsbereich des B-Plans Nr. 650 (Stadt Ludwigshafen)**



Quelle: Stadt Ludwigshafen: Bebauungsplan Nr. 650 "Zufahrt Kaiserwörthhafen und Industriepark Süd" Aufstellungsbeschluss.

Das städtebauliche Erfordernis besteht darin, dass die Erschließung des Kaiserwörthhafens dauerhaft sichergestellt werden muss. Nur unter dieser Voraussetzung ist eine weitere betriebliche Entwicklung des Hafens zu ermöglichen. Des Weiteren werden die bestehenden Erreichbarkeitsdefizite mit einer zweiten Hafenzufahrt minimiert.

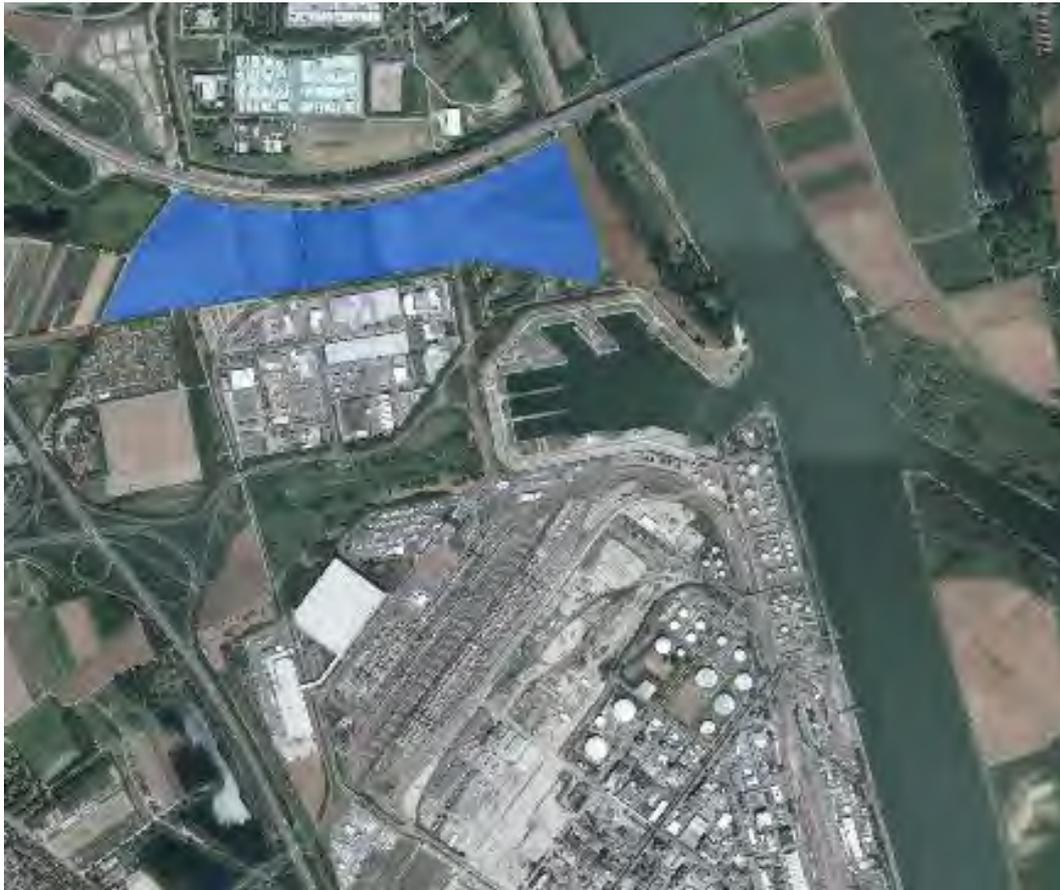
Die verkehrliche Leistungsfähigkeit stößt ebenfalls im Industriepark Süd an ihre Grenzen. Die vorhandene Erschließung lässt nur begrenzt zusätzlichen Verkehr zu. Der Bereich des Industrieparks Süd ist eine der wenigen Flächen im Stadtgebiet, auf der noch Nachverdichtung für gewerbliche und industrielle Nutzungen möglich ist. Der Aufstellungsbeschluss für den B-Plan wurde 2014 gefasst, aber bis heute nicht rechtskräftig beschlossen. Der Bebauungsplan wird im Einvernehmen der Hafенbetriebe, dem Land Rheinland-Pfalz, der Industrie und der Stadt aufgestellt. Das Verfahren kann weiter betrieben werden, sobald die von den Hafенbetrieben und den Unternehmen/Eigentümern des Industrieparks Süd zu erarbeitende Erschließungskonzeption mit der Stadt abgestimmt wurde.

Hinsichtlich der verbindlichen Bauleitplanung existieren nur für einen Teil des Hafengebiets rechtskräftige Bebauungspläne. Für den Hafen selbst existieren nur im Norden am Landeshafen Nord rechtskräftige B-Pläne sowie die beiden genannten aufgestellten B-Pläne im Bereich des Kaiserwörthhafens.

### **8.2.3 Städtebauliche Planungen im Umfeld des Hafens**

Nördlich des Landeshafens Nord (s. Abbildung 45) liegt eine Grünfläche (ca. 30 ha), die der Hafen als Kompensation für die Fläche des Einkaufszentrums am Zollhofhafen und den zukünftigen Bau der Hochstraße Nord haben möchte, um dort Potentiale für eine Logistikfläche zu erschließen. Die Fläche stellt sich jedoch als regionaler Grünzug dar und ist durch die Raumordnung gebunden. Die Stadt kann hier nicht intervenieren, die Landesplanung muss die Restriktion zurücknehmen.

**Abbildung 45: Potentialfläche nach Hafen Ludwigshafen**



Quelle: Eigene Darstellung in ArcMap mit dem Luftbild von Esri.

Am Kaiserwörthhafen (s. Abbildung 46, Nr. 1; vgl. Abbildung 43) auf der Fläche des ehemaligen Giulini-Geländes (Industriepark Süd) verfügen die Hafenbetriebe über eine Potentialfläche. Für diese Fläche bestehen bereits die Verkehrsanbindung sowie ein Aufstellungsbeschluss für eine weitere Verbesserung der Erschließung (s. B-Plan Nr. 650).

Eine weitere Potentialfläche befindet sich ebenfalls auf dem ehemaligen Giulini-Gelände, direkt am Rhein (s. Abbildung 46, Nr. 2). Aufgrund der zentralen Lage sowie der angrenzend logistisch genutzten Flächen, ist diese Fläche ebenso für Logistiktutzungen oder andere hafenbezogene Dienstleistungen geeignet.

Aus hafenwirtschaftlicher Perspektive ist festzustellen, dass die Stadt insgesamt über zu wenig Flächen für eine gewerbliche/industrielle Nutzung verfügt. Die seitens der Stadt dem Hafen angebotenen Kompensationsflächen sind in der Regel aus Eigentumsgründen für die Stadt nicht verfügbar. Zu einem großen Teil gehören die Flächen bereits dem Hafen (siehe Abbildung 46, Nr. 1 und 2 teilweise). Die Entwicklung dieser Flächen wurde zudem durch die Stadt erschwert durch Bebauungen in der unmittelbaren Umgebung oder langfristige Pachtverträge mit Vereinen auf diesen Flächen.

**Abbildung 46: Potentialflächen Hafen Ludwigshafen**



Quelle: Eigene Darstellung in ArcMap mit dem Luftbild von Esri.

Für die Sicherstellung der gewerblichen Nutzung im Hafenbereich hat die Stadt auf einer Fläche nahe der Brandfläche eine Baugenehmigung für eine 1.600 qm große Halle plus Verwaltungstrakt erteilt; allerdings liegt bislang noch keine Baufreigabe vor. Eine als Kompensationsfläche von der Stadt genannte Lagerhalle mit 6.500 qm Fläche am gegenüberliegenden Ufer des Luitpoldhafens wurde von den Hafenbetrieben bereits um die Jahrtausendwende mit 4 Lagerhallen bebaut und steht daher nicht für Erweiterungen zur Verfügung.

Der Zollhof am Stromhafen wurde für die Entwicklung eines Einkaufszentrums freigegeben. Die Fläche wurde vom Land an die Stadt veräußert. Das Containerterminal wurde vom Zollhofhafen in den Kaiserwörthhafen verlagert.

#### **8.2.4 Bestehende Konflikte**

Aufgrund der innenstadtnahen Hafentage bestehen Konflikte mit den Anwohnern. Begründet werden diese durch die vom Hafen ausgehenden Lärm-, Licht- und Staubemissionen sowie Verkehrsbelastungen, die allerdings rechtlich objektiv und eindeutig geregelt sind. In der Bevölkerung besteht jedoch generell eine hohe Akzeptanz gegenüber der Industrie. Problematisch sind dennoch die konkurrierenden Interessen in Bezug auf die Hafenflächen.

Von Seiten der Stadt gibt es lediglich einen Konflikt um die Flächen am Luitpoldhafen. Insbesondere

geht es um die Fläche der Brandhalle, die von den Hafенbetrieben für eine neue Halle beansprucht wird. In einem Rechtsstreit zwischen den Hafенbetrieben und der Stadt um die Brachfläche auf der Parkinsel fordern die Hafенbetriebe einen Ersatz für die 2013 abgebrannte Lagerhalle. Die Stadt hingegen bevorzugt die Festsetzung eines Urbanen Gebietes zum Bau von Wohn- und Bürogebäuden, da ein erhöhter Bedarf in der Stadt besteht.

Die Stadt strebt an der Stelle der Brandhalle ein „Urbanes Gebiet“ mit Wohnungsbau an und hat auf der Grundlage des B-Plans Nr. 644 eine Veränderungssperre beschlossen (s. oben). Ziel ist es, auf den erhöhten Bedarf an Wohnfläche in Ludwigshafen einzugehen. Die städtebauliche Entwicklung steuert die Stadt hier mit dem B-Plan Nr. 644, der Anpassung des Flächennutzungsplans sowie der Veränderungssperre des B-Plans. Somit konnte der Hafен keine Baugenehmigung erwirken.

Des Weiteren handelt es sich aus Sicht der Stadt bei der Gewerbefläche am Luitpoldhafен um eine normale, nicht wasseraffine gewerbliche Nutzung. Das heißt, die gewerbliche Nutzung kann nach Auffassung der Stadt ebenfalls außerhalb des Hafengebiets angesiedelt werden, da kein Bedarf zur Hafennähe besteht.

Im südlichen Teil des Kaiserwörthhafens sind in den letzten Jahren die Geräuschemissionen der Gleise aufgrund des erhöhten Umschlags angestiegen. Es wurden keine Lärmschutzmaßnahmen realisiert, da die dort verlaufenden Gleise unabhängig von ihrer Nutzung planfestgestellt sind. Der Lärmschutz muss jedoch erst umgesetzt werden, wenn eine neue Gleistrasse planfestgestellt wird. Durch die Nähe zum Wohngebiet gibt es hier zum Teil Konflikte mit den Anwohnern.

Die Akzeptanz der Anwohner könnte aus Sicht der Stadt noch erhöht werden, wenn im Rahmen von Planfeststellungsverfahren für Vorhaben, die an bestehenden Schienenwege angeschlossen werden und die Verkehrsmengen und Geräusche erhöhen, auch vorhabenbedingte Verkehrsmengenerhöhungen ab einem bestimmtem Schwellenwert Lärmschutzmaßnahmen auslösen würden.





### **8.3 Hafen Andernach**

Der Hafen Andernach erstreckt sich am Rhein von Stromkilometer 611,7 km bis 612,6 km. Er besteht aus einem Stromhafen und seit den 70er Jahren zudem aus einem Hafenbecken. 2010 wurden das Hafenbecken und die Hafeneinfahrt erweitert sowie ein neuer Verladeplatz für Container gebaut. Seit der Erweiterung stellt der Andernacher Hafen den umschlagsstärksten Hafen mit der umfangreichsten Lagerkapazität am Mittelrhein dar. Der Stromhafen dient heute hauptsächlich zum Umschlag von Baustoffen (Bims, Lavalit) und Getreide. Hafenbetreiber sind die Stadtwerke Andernach.

#### **8.3.1 Bedeutung des Hafens in der Stadt**

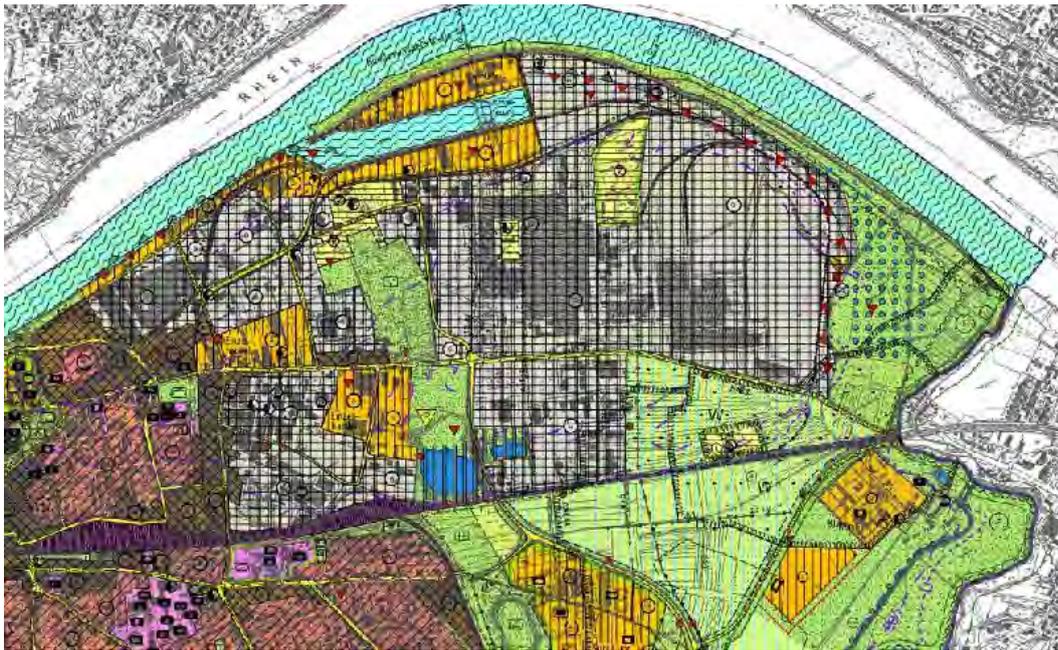
Der Hafen Andernach zeichnet sich durch seine trimodalen Verladungsmöglichkeiten (Schiff, Lkw, Bahn) aus und ist ein Standortfaktor für die regionale Wirtschaft. Eine enge Beziehung besteht mit dem angrenzend an den Hafen gelegenen Weißblech-Werk der thyssenkrupp Rasselstein GmbH. Die thyssenkrupp Rasselstein GmbH nutzt den Hafen im Containerverkehr und für die Auslieferung von Coils per Schiff und Bahn. Damit ist der Hafen ein Standortfaktor für das Werk mit ca. 2.400 Beschäftigten.

#### **8.3.2 Darstellung des Planungsrechts**

Die Gesamtfortschreibung des Flächennutzungsplans (s. Abbildung 48) der Stadt Andernach wurde 2005 genehmigt. In der Fassung ist das Gebiet um den Hafen als Sonderfläche Hafen ausgewiesen. Es kam zu kleineren Veränderungen bei den Sonderflächen „Hafen“, die in ihrer Ausweitung jedoch kaum Bedeutung haben. Angrenzende Gebiete sind hauptsächlich als Gewerbeflächen ausgewiesen; vereinzelt als Versorgungsflächen. Ausgewiesene Wohnbauflächen befinden sich ausschließlich im Südwesten des Hafenareals und weisen keine direkte Nähe zum Sondergebiet Hafen auf. Östlich der großflächig ausgewiesenen Gewerbefläche (Fläche der thyssenkrupp Rasselstein GmbH) sind Flächen für Anlagen von Retentionsmulden ausgewiesen (s. Abbildung 50, Nr. 5). Diese sind notwendig, da sich Teile der Fläche im Hochwassergebiet befinden. Es sind keine Änderungen des FNPs geplant.



Abbildung 48: Ausschnitt FNP 2004 der Stadt Andernach



Quelle: Stadt Andernach, Gesamtfortschreibung Flächennutzungsplan Stadt Andernach, 2004.

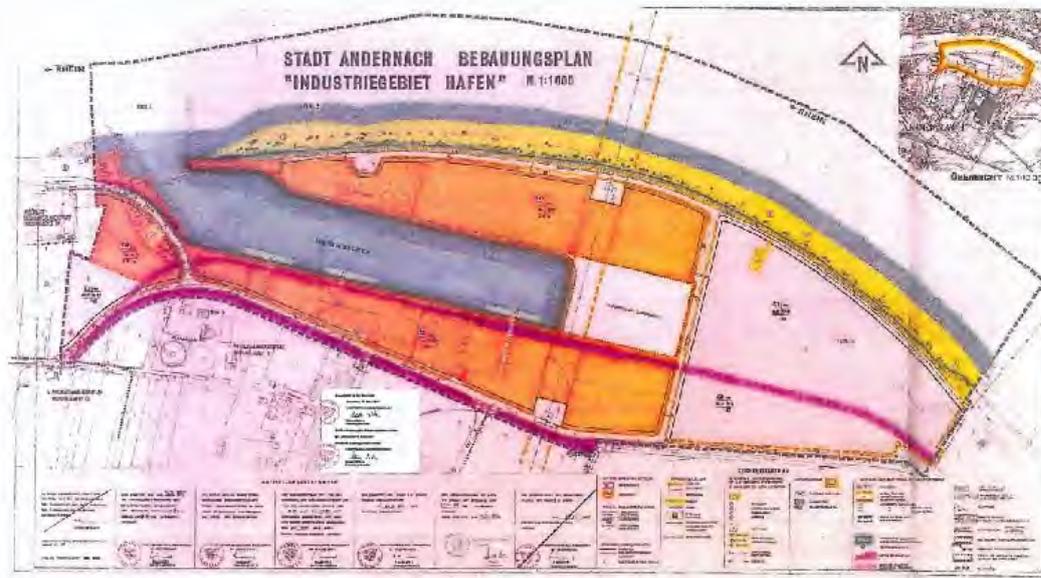
Relevante Bebauungspläne im Hafengebiet sind die Bebauungspläne:

- „Industriegebiet Hafen“
- „Industriegebiet IV“
- „Industriegebiet V“
- „Stiftshospital und Umgebung“
- Aufstellung des B-Plans für die Veredelungsanlage Rasselstein.

Der Bebauungsplan „Industriegebiet Hafen“ (s. Abbildung 49) wurde zuletzt im März 2003 geändert. Es kam zu einer Erweiterung des Hafenbeckens und die an das Becken angrenzenden Flächen wurden als „Sondergebiet-Hafen“ festgesetzt. Im Zuge des B-Planverfahrens wurden für das "Sondergebiet Hafen" bestimmte Betriebe und Anlagen, die in der Abstandsliste unter den Abstandsklassen I-III aufgeführt sind, sowie Betriebe und Anlagen mit einem dementsprechenden Störgrad von der Zulässigkeit ausgeschlossen. Die Festsetzung wurde u.a. auf Anregung der Stadtverwaltung Neuwied getroffen, um die Misch- und Wohnbebauung in Irlich und Feldkirchen, die sich auf der gegenüberliegenden Rheinseite befinden, vor schädlichen Immissionen zu schützen.

Die nun im Andernacher Hafen vorgesehenen Anlagen und Betriebe fallen gemäß der o.g. Abstandsliste unter "Speditionen aller Art sowie Betriebe zum Umschlag größerer Gütermengen" und erfordern einen Abstand von mindestens 300 m zum nächsten reinen Wohngebiet (bzw. geringeren Abständen bei Allgemeinen Wohngebieten oder Mischgebieten). Da dieser Mindestabstand gegeben ist, ist das Gesamtvorhaben bauplanungsrechtlich zulässig. Der Hafen hat eine Betriebsgenehmigung für 24-Stunden-Betrieb 7 Tage die Woche.

Abbildung 49: Bebauungsplan "Industriegebiet Hafen" (Stadt Andernach)



Quelle: Stadt Andernach.

### 8.3.3 Städtebauliche Planungen im Umfeld des Hafens

Es bestehen keine direkten städtebaulichen Konzepte für die Entwicklung des Hafens, da derzeit keine Umstrukturierung oder Verkleinerung des Hafens konkret geplant ist.

Bestehende Planungen im Umfeld des Hafens sind lediglich im Westen des Hafenareals (s. Abbildung 50, Nr. 2) ein kleineres Baugebiet, dass zurzeit entwickelt wird, sowie eine Umstrukturierungsfläche im Süden des Hafens (s. Abbildung 50, Nr. 6). Aufgrund des Mangels an Freiflächen für gewerbliche Nutzung, strebt die Stadt eine Umstrukturierung des Paffhausengeländes am Füllscheuer Weg an. Zurzeit befindet sich dort industrielle Nutzung. Die Stadt hat die Fläche mit dem Ziel der Umstrukturierung und Neuparzellierung für die Ansiedlung von Handwerkerhöfen aufgekauft.

**Abbildung 50: ausgewiesene Anlagen für Retentionsmulden, Potential-, Entwicklungs- und Umstrukturierungsflächen der Stadt Andernach**



Quelle: Eigene Darstellung in ArcMap mit dem Luftbild von Esri.

Weitere Planungen sind die Reorganisation des Südkais mit der Einrichtung eines zweiten Schiffsliegeplatzes im KV-Terminal.

Von Seiten der Stadt wurden mehrere potentielle Entwicklungsflächen für die Ausweitung der Hafennutzung genannt:

Dazu gehört eine kleinere Brachfläche in der Nähe des Hafens (s. Abbildung 50, Nr.1), die im FNP als Mischgebiet ausgewiesen ist.

Im Bereich des Hafenbeckens befindet sich eine Potentialfläche, für die der FNP zukünftig eine gewerbliche Erweiterung zulässt (s. Abbildung 50, Nr.3). Die Fläche gehört der thyssenkrupp Rasselstein GmbH.

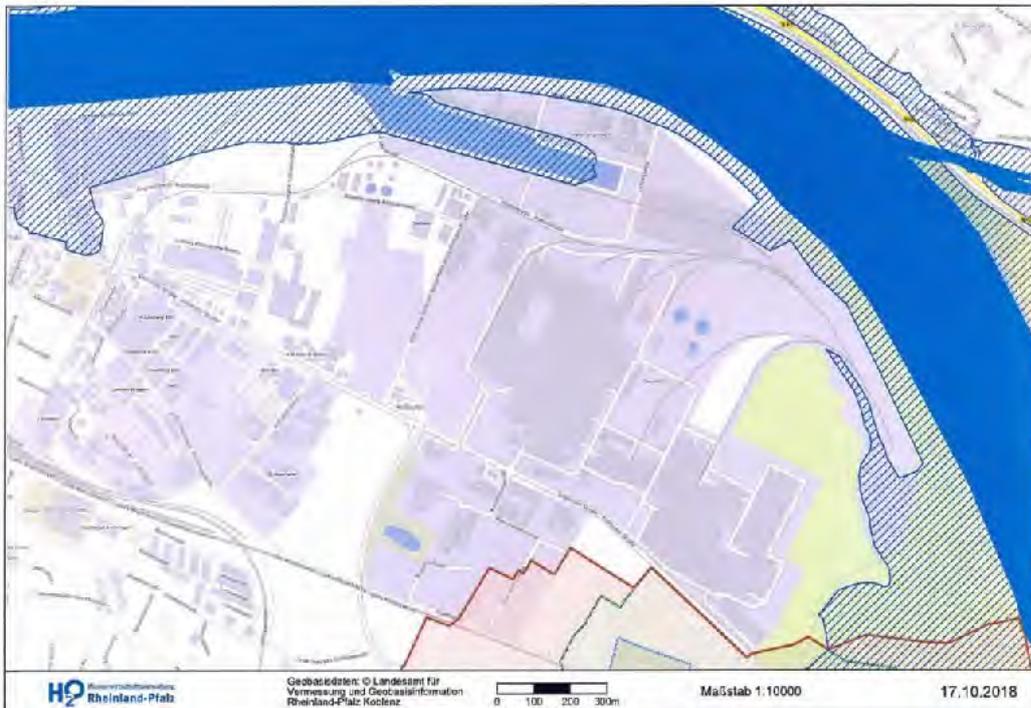
Die Stadtwerke haben die Hallen des ehemaligen Drünert-Geländes im Westen des Hafens (s. Abbildung 50, Nr. 7) aufgekauft. Mit dem Erwerb der Hallen konnte der Hafen seine Umsatzerlöse steigern und das Angebot an hafennahen Dienstleistungen (Lagerungen von Gütern sowie Containerbeladung und -entladung) ausbauen.<sup>16</sup> Zurzeit werden sie als Lagerhallen genutzt, es besteht das Potential für andere Nutzungen. Über die zukünftige Nutzung der Hallen ist noch keine Entscheidung getroffen worden.

Die Stadt nennt zudem als Potentialfläche das Gebiet östlich des bestehenden Hafens (s. Abbildung 50, Nr. 4). Dieses ist jedoch aufgrund der Nähe zu Überschwemmungsgebieten und ausgewiesenen Retentionsmulden begrenzt. In Abbildung 51 ist zu erkennen, dass die Grünflächen im Osten aufgrund ihrer Lage im Überschwemmungsgebiet keine bzw. nur bedingt Potentialflächen darstellen. Die Flächen im Westen des Hafens befinden sich ebenfalls in Überschwemmungsregionen und

<sup>16</sup> Vgl. Stadtwerke Andernach, Geschäftsbericht 2017.

bieten somit ebenfalls keine idealen Potentialflächen. Im Süden des Rasselsteinareals liegen Wasserschutzgebiete der Zone II und III. Das heißt, diese Flächen fallen für eine gewerbliche Nutzung weg, da in Zone II (Engeres Schutzgebiet) keine Bebauung erlaubt ist und in Zone III (Weiteres Schutzgebiet) jegliche wassergefährdenden Stoffe untersagt sind.

**Abbildung 51: Überschwemmungsgebiete Stadt Andernach**



Quelle: Landesamt für Vermessung und Geobasisinformation Rheinland-Pfalz Koblenz.

#### 8.3.4 Bestehende Konflikte

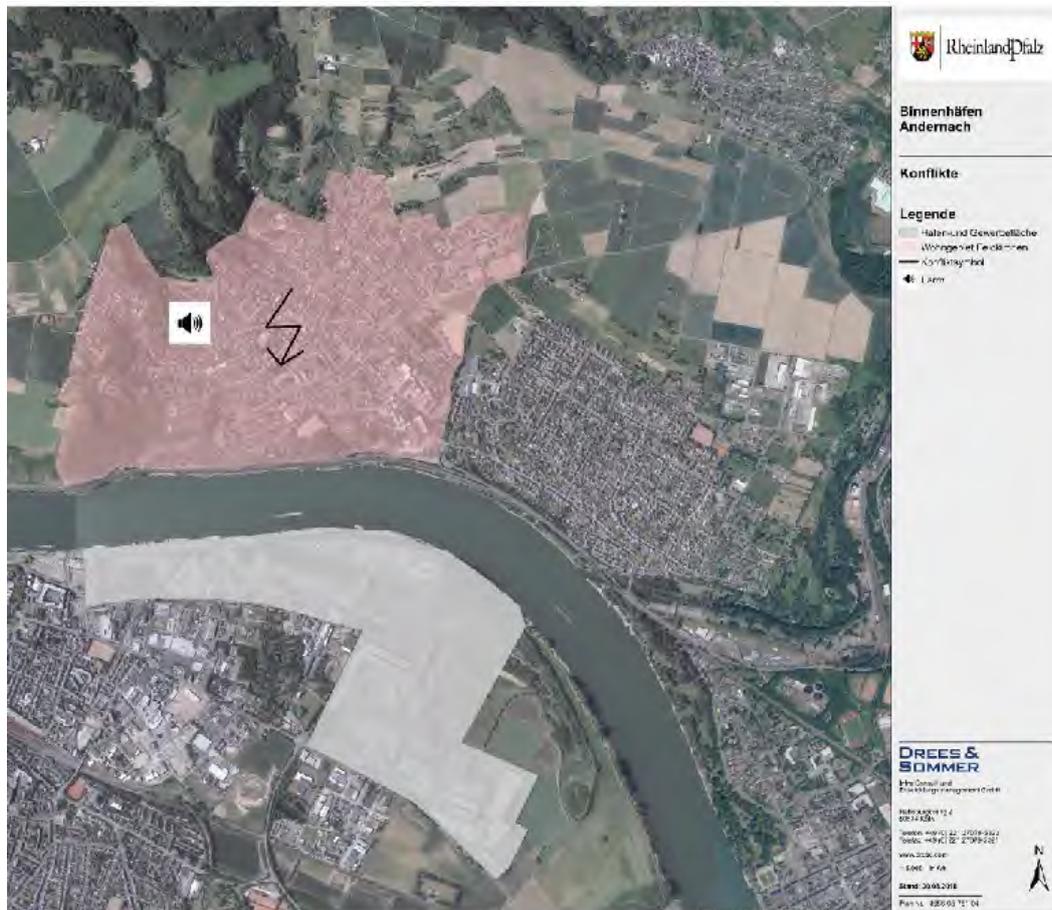
Es bestehen Nachbarschaftskonflikte insbesondere mit dem gegenüberliegenden Neuwieder Stadtteil Feldkirchen. Anwohner klagen über die ganztägige Lärmbelastung durch den Hafenbetrieb. Die Stadtwerke ergreifen fortlaufend Maßnahmen zur Vermeidung von Lärmpegelspitzen und zur Reduzierung des Geräuschpegels insgesamt. In diesem Zusammenhang existieren entsprechende Bestätigungen durch Emissionsgutachten, dass alle Geräusche innerhalb der zulässigen Normwerte liegen. Bislang liegen keine Maßnahmen zur Verringerung des Lärmpegels vor. Trotz der vereinzelt Beschwerden hat sich niemand bei der Offenlage des Bebauungsplans für die Erweiterung des Areals der thyssenkrupp Rasselstein GmbH beschwert.

In Andernach selbst wird der Hafen akzeptiert und es bestehen bisher keine signifikanten Nutzungskonflikte. Anhand des FNPs ist bereits erkennbar, dass die Wohnbebauung nicht im direkten Kontakt zum Hafen steht und eine strukturelle Trennung besteht. Diese Trennung macht es zudem möglich, dass die Rheinpromenade nicht als Hafengebiet genutzt wird, sondern auch genug Raum für Freizeitaktivitäten bietet. Flächenkonflikte sind nicht vorhanden, da die Stadt und der Hafentreiber (Stadtwerke Andernach) im engen Kontakt und Austausch stehen und einen Konsens über die hohe Bedeutung des Hafens haben.

Die Stadt plant keine Änderung des FNPs, um die Stadtentwicklung voranzutreiben und nicht hafenauf-

fine Nutzungen in den Hafen zu bringen. Aufgrund der Nutzungen im Hafen ist die Nähe zum Wasser notwendig. Es muss ein wasserseitiger Umschlag gewährleistet sein.

**Abbildung 52: Konfliktkarte Hafen Andernach**



Quelle: Eigene Darstellung in ArcMap mit dem Luftbild von Esri.

### 8.3.5 Kurzzusammenfassung Hafen Andernach aus städtebaulicher Sicht

Der Hafen Andernach hat für die Stadt eine große Bedeutung. Er ist regional ein wichtiger Arbeitgeber und wird von der Bevölkerung nicht nur akzeptiert, sondern als wichtiger Teil der Stadt verstanden. Für die weitere Entwicklung des Hafens steht die Stadt im engen Austausch mit den Stadtwerken Andernach als Eigentümer des Hafens. Es wird gemeinsam nach Erweiterungsmöglichkeiten und Kooperationen mit anderen Gewerbe- und Logistikstandorten gesucht.

Bei den städtebaulichen Planungen im Umfeld des Hafens ist aktuell nicht davon auszugehen, dass von diesen Planungen eine erhebliche Einschränkung der Nutzung bzw. der zukünftigen Entwicklung des Hafens ausgeht.

Es bestehen kaum Flächenkonflikte, da die Hafen- und Wohnnutzungen in Andernach weitestgehend voneinander getrennt sind und die Stadt Andernach grundsätzlich ein großes Interesse daran hat, dass der Hafen sich weiterentwickeln kann. Die Stadt hatte bisher zudem kein Interesse daran, ihre Stadtentwicklung im Hafengebiet voranzutreiben und vorhandene Potentialflächen dafür zu nutzen.

## 8.4 Zusammenfassende Betrachtung aus städtebaulicher Sicht

Die Untersuchung des städtebaulichen Umfeldes der Häfen verdeutlicht die Perspektive der Städte Andernach, Ludwigshafen und Trier in Bezug auf bestehende Flächen- und Nutzungskonflikte mit den Häfen.

Für den Hafen Trier konnte durch die Analyse dargestellt werden, dass die Stadtverwaltung den Hafen als bedeutend für die kommunale Wirtschaft ansieht und ihn daher auch in Hinblick auf mögliche Erweiterungen unterstützt. Dementsprechend existieren seitens der Stadtverwaltung auch keine Planungen für größere Stadtentwicklungsprojekte im näheren Umfeld des Hafens. Lediglich kleinere Maßnahmen wie die Ausweisung einer Fläche für Gemeinbedarf (Kita) in einem neuen Bebauungsplan sowie die Arrondierung eines bestehenden Wohngebiets existieren, die bei objektiver Betrachtung vermutlich keine Einschränkung des Hafenbetriebs darstellen. Sie haben im Zuge des Planungs- und Genehmigungsprozesses trotzdem zu zahlreichen Einwendungen seitens des Hafens und der angesiedelten Betriebe auf der einen Seite und Anwohnern auf der anderen Seite geführt. Die Begründung ist in bestehenden Konflikten zwischen Anwohnern und vereinzelt Betrieben zu sehen, die sich aufgrund von gestiegenen Staub-, Lärm-, und Geruchsemissionen entwickelt haben. Bei einer Einhaltung der entsprechenden Grenzwerte werden sich auch aus diesem Konflikt voraussichtlich keine Einschränkungen in Hinblick auf die Hafennutzung ergeben.

In Ludwigshafen hat sich gezeigt, dass es zwischen der Stadt und dem Hafen aktuell zu erheblichen Flächenkonflikten kommt, die bisher noch nicht ausgeräumt sind. Es besteht sowohl das Interesse von Seiten des Hafens, die Hafennutzung auszuweiten, als auch von der Stadt das Bestreben, den Bedarf am Wohnraum zu decken. Verstärkt wird der Konflikt durch die Nähe von festgesetzten Hafengebieten sowie gewerblichen Bauflächen und Wohnbauflächen zueinander. Die Stadt hat mit einer Veränderungssperre im Luitpoldhafen die Hafennutzung in diesem Bereich mit dem Hinweis auf alternative Flächenpotentiale erheblich eingeschränkt. Der direkte Konflikt zwischen der Stadt und dem Hafen bezüglich der jeweiligen Entwicklungsbedarfe stellt ein hohes Hemmnis für die flächenmäßige Entwicklung des Hafens dar.

In Andernach betreiben die Stadtwerke Andernach den Hafen. Das führt dazu, dass eine enge Zusammenarbeit zwischen dem Hafen und der Stadt besteht und die gleichen Ziele verfolgt werden. Es bestehen zudem wenig Flächenkonflikte, da die Hafennutzung derzeit nicht unmittelbar mit Wohnbauflächen kollidiert. Des Weiteren besteht von Seiten der Stadt aktuell kein Interesse daran, die Wohnnutzung näher an den Hafen zu bringen. Es bestehen bedingte Potentiale für die Weiterentwicklung des Hafens, die planungsrechtlich nicht reglementiert sind. Da keine Konflikte zwischen der Stadt und dem Hafen bezüglich der jeweiligen Entwicklungsbedarfe bestehen, sondern ein gemeinsames Interesse an der Stärkung des Hafens besteht, besteht Einigkeit darin, die Entwicklung des Hafens voranzutreiben.

Aus der Betrachtung von drei Binnenhäfen in Rheinland-Pfalz können nur schwer allgemeine Aussagen zum städtebaulichen Umfeld anderer Binnenhäfen getroffen werden. Es lässt sich jedoch bei allen Beispielen erkennen, dass die Städte die Häfen zwar als Wirtschaftsfaktor wahrnehmen und ihnen auch Entwicklungspotentiale zugestehen. Es können sich aufgrund der Flächenknappheit jedoch bei bestimmten Flächen nicht unerhebliche Konflikte ergeben, wenn unterschiedliche Interessen aufeinandertreffen, wie das Beispiel Ludwigshafen zeigt.

Von größerer Bedeutung als Konflikte zwischen Stadtverwaltung und dem Hafen hinsichtlich der Flächennutzung können Konflikte zwischen Hafen und Anwohnern sein. Dabei handelt es sich in der Regel um Probleme mit Lärm, Staub und Geruch. Hier sollte es Aufgabe der Hafenbetriebe und der



Stadtverwaltungen sein, zu gleichen Teilen auf die Einhaltung von Grenzwerten einerseits und die erforderlichen Abstände zwischen Wohn- und Gewerbenutzungen andererseits zu achten.

Mitunter werden Gefahren und drohende Einschränkungen von den Häfen und den Anwohnern möglicherweise kritischer gesehen als dies objektiv der Fall ist. Hier können Gespräche der Akteure mit Aufklärungen über die planungsrechtlichen Vorgaben und geltenden Grenzwerte aus Verordnungen zur Befriedung von Konflikten beitragen.

Es wird empfohlen, aus Sicht der Häfen im Einzelfall eine sorgfältige rechtliche Prüfung der bestehenden Konflikte bzw. der Konfliktpotentiale vorzunehmen und die möglichen Auswirkungen auf den Hafenbetrieb und die Hafenentwicklung zu bewerten.

## 8.5 Schlussfolgerungen

Die Analyse verdeutlicht, dass Nutzungskonflikte in mehreren rheinland-pfälzischen Häfen bereits konkrete negative Auswirkungen auf Hafenbetrieb bzw. -entwicklung haben bzw. diese zu befürchten sind. Dabei handelt es sich etwa um das städtebauliche Interesse an Hafenumflächen, wie die Analyse des städtebaulichen Umfeldes im Ludwigshafener Luitpoldhafen verdeutlicht. Der Hafen Ludwigshafen ist durch die Stadtentwicklung erheblich in seiner Entwicklung eingeschränkt. Davon abgesehen bestehen in den für die detaillierte Analyse des städtebaulichen Umfeldes ausgewählten Häfen zwar Nutzungskonflikte aufgrund des Nebeneinanders von unterschiedlichen Nutzungsformen, die aber bis heute nicht zu über die mit bestehenden Planfestlegungen und Betriebsgenehmigungen verbundenen Regelungen hinausgehende Einschränkungen geführt haben. So ist ohne Änderung der bestehenden Planfestlegungen und Betriebsgenehmigungen der Häfen derzeit nicht zu erwarten, dass von emissionsbedingten Nutzungskonflikten in Andernach, Ludwigshafen und Trier Einschränkungen für Hafenbetrieb und -entwicklung ausgehen. Dabei besteht jedoch die berechtigte Sorge, dass mit besonders schutzwürdigen Ansiedlungen wie etwa einer Kita in der Nähe des Trierer Hafens insbesondere die Lärmbeschwerden zunehmen werden. Dies kann den öffentlichen Druck erhöhen und politische Entscheidungsträger in Versuchung bringen, Einschränkungen für den Hafen zu verlangen und durchzusetzen. Städtebaulichen Entwicklungen im Hafengebiet und möglichen Einschränkungen für Hafenbetrieb und -entwicklung kann eine landesplanerische Sicherung von Hafenumflächen in landesbedeutsamen Häfen entgegenwirken. Gleichwohl ist nicht auszuschließen, dass langfristig dennoch Einschränkungen für den Hafen entstehen. Daher sollte sich die jeweilige Kommune eindeutig dazu bekennen, den Hafen nicht einzuschränken.

Eine Sicherung der Hafenumflächen ist auch im Ludwigshafener Luitpoldhafen gerechtfertigt, da das städtebauliche Interesse einer Schaffung von Wohngebieten grundsätzlich abseits des Hafens möglich ist. Dies ist für Hafenumflächen hingegen, anders als von der Stadtplanung vielfach behauptet, nicht der Fall. So ist für den wasserseitigen Umschlag eine Uferlage unerlässlich. Zudem erwarten die Kunden in unmittelbarer Nähe der Umschlagflächen ein ausreichendes Angebot an Logistikflächen etwa zur Lagerung, Konsolidierung und Weiterverarbeitung der Güter. Die Verfügbarkeit der Logistikflächen ist unerlässlich zur Entfaltung des gesamten wirtschaftlichen Potentials der Häfen. Daraus ergibt sich selbst bei nicht unmittelbar für den wasserseitigen Umschlag genutzten Flächen im Hafengebiet die Notwendigkeit einer Sicherung für hafenumbezogene Nutzungen.

Eine erfolgreiche Entwicklung von Logistikflächen abseits des Hafens, wie von der Stadt Ludwigshafen vorgeschlagen, ist nicht möglich, da Kunden nur kurze Distanzen zwischen Umschlag- und Logistikflächen akzeptieren. Größere Distanzen führen zu logistischen Anpassungen, die durch den Verlust



des Geschäftes für den Hafen und Mehraufwand des Kunden zu negativen wirtschaftlichen Effekten führen. Diese sind zu vermeiden. Zudem ist die Option zur Nutzung der Flächen für den wasserseitigen Umschlag ein wichtiger Grund für die Sicherung der Flächen. Zumal vor dem Hintergrund der Flächenknappheit perspektivisch eine Aktivierung der Flächen erforderlich werden kann.

Aufgrund der hafenwirtschaftlichen Bedeutung der Flächen im Ludwigshafener Luitpoldhafen sind diese Flächen sicherungswürdig. Dies gilt trotz der städtischen Planungen auch für die Brandfläche. Die Sicherung der Flächen für hafenwirtschaftliche Nutzungen erschwert städtebauliche Entwicklungen in Hafengebieten. Dies gilt auch für mögliche Festsetzungen urbaner Gebiete in Hafengebieten von Seiten der Städte, wie sie etwa von der Stadt Ludwigshafen bezüglich der Brandfläche im Luitpoldhafen vorgenommen wurde.

Aufgrund der Flächenknappheit in den rheinland-pfälzischen Häfen sind die Hafensflächen grundsätzlich vor konkurrierenden städtischen Entwicklungen zu schützen. Dies gilt insbesondere für die landesbedeutsamen Häfen mit besonderer Bedeutung für die Wirtschaft des Landes. Die Sicherung von Hafensflächen ist dort von besonders hoher Relevanz, wo – wie in Ludwigshafen – durch städtebauliche Entwicklungen in der Vergangenheit bereits wertvolle Hafensflächen verloren gegangen sind oder perspektivisch städtebauliche Entwicklungen im Hafengebiet geplant sind. Die Bedeutung eines Schutzes der Häfen wird etwa auch durch die aktuellen städtebaulichen Planungen in Germersheim und Lahnstein deutlich. Zudem ist die Sicherung von Entwicklungsflächen vor der Ansiedlung konkurrierender Nutzungen ein wichtiger Aspekt. Eine solche Sicherung wird nicht alle mit Hafenbetrieb und –entwicklung konkurrierenden Entwicklungen verhindern, sie wird aber zu einer stärkeren Berücksichtigung der Hafenbelange führen.

Eine Sicherung der Hafensflächen ist auch hinsichtlich der zahlreichen Konflikte durch das Nebeneinander von hafenwirtschaftlichen Nutzungen und benachbarten Büro-, Wohn- und Freizeitnutzungen sinnvoll. Diese Konflikte stellen sich zwar aktuell weniger problematisch dar, da bei Einhaltung der Planungsgrundlagen und Betriebsgenehmigungen, wie die Beispiele Trier und Andernach zeigen, nur vereinzelt Konflikte vor allem hinsichtlich der Emissionen bestehen. Bei diesen Konflikten ist es bisher nur vereinzelt zu hafenwirtschaftlichen Einschränkungen gekommen, da sich die Häfen im Rahmen ihrer Betriebsgenehmigung und der Planungsgrundlagen bewegen. So ist aus Lärmschutzgründen an einem Standort etwa der nächtliche Umschlagbetrieb eingeschränkt worden. An mehreren Standorten dokumentieren bzw. überwachen Lärmmessungen die Einhaltung der Grenzwerte.

Perspektivisch besteht jedoch die Gefahr, dass die mit den Nutzungskonflikten verbundenen Einschränkungen auch aufgrund verschärfter Normvorgaben zunehmen. Das Beispiel Ludwigshafen zeigt zudem, dass mit der Option zur Ausweisung „Urbaner Gebiete“ ein Heranrücken der Stadtentwicklung an das Hafengebiet erleichtert wird. Damit ist eine Zunahme der Konflikte zwischen Häfen und Anwohnern zu erwarten. Festlegungen zur Sicherung der Hafensflächen können zum Schutz vor dem Heranrücken alternativer Nutzungsformen und besseren Verhinderung rechtswidriger (Wohn-)nutzungen in Hafengebieten beitragen. Die Nachbarschaft und die damit verbunden besondere Betroffenheit von den im Hafen entstehenden Emissionen sind der Ausgangspunkt für Konflikte. Die Festlegungen zur Sicherung der Hafensflächen unterstreichen die Notwendigkeit zur Einhaltung der Planfestlegungen und der zulässigen Nutzungsformen in Hafengebieten, um Konflikte dieser Art zu vermeiden. Regelungen und ihre Durchsetzung können wie in Wörth auch hinsichtlich von Konflikten zwischen Hafenbetrieb und öffentlichem Durchgangsverkehr im Hafengebiet erforderlich sein. In letzter Konsequenz kann aus Sicherheitsgründen eine Sperrung des Hafens für den öffentlichen Verkehr geboten sein. Abhängig von der verkehrlichen Funktion der Hafendurchfahrt sollten in diesem Fall alternative Verkehrswege bereitgestellt werden.



Nutzungskonflikte durch das Nebeneinander mit konkurrierenden Nutzungen können auch die hafenwirtschaftliche Erschließung von Entwicklungsflächen erschweren. Eine Einbeziehung der Flächen im Konzept zur Sicherung von Hafenflächen kann die hafenwirtschaftliche Bedeutung der Entwicklung unterstreichen und ihre Realisierung erleichtern. Daher ist die Einbeziehung von hafenwirtschaftlichen Entwicklungsflächen im Sicherungskonzept sinnvoll.

Allgemein gehen Konflikte vielfach auf das subjektive Befinden einzelner Anwohner zurück und sind im Hinblick auf die Planungsgrundlagen und Betriebsgenehmigung für die Häfen ungerechtfertigt. Neben dem Austausch mit den Beschwerdeführern, wie sie von Seiten der Häfen bereits erfolgt, können kommunikative Maßnahmen der Hafenbetreiber zur Vermeidung und Entspannung von Konflikten führen. Zudem ist die Installation von Lärmschutzwänden oder andere Lärmschutzmaßnahmen – soweit diese zu keinen Einschränkungen für den Hafenbetrieb führen und wirtschaftlich darstellbar sind – eine Option zur Verringerung der Emissionsproblematik. Eine Verdeutlichung der wirtschaftlichen Bedeutung des Hafens und die transparente Darlegung der betrieblichen Erfordernisse im Zusammenhang mit der Verursachung von Emissionen und der Betriebsgenehmigung können die Akzeptanz für den Hafen verbessern. Hier kann die Flächensicherung mit Hinweis auf die Landesbedeutsamkeit der Häfen als verstärkendes Argument wirken.

Allgemein ist eine landesplanerische Sicherung der Hafenflächen geboten, um konkurrierende Nutzungen im Hafen sowie ein Heranrücken alternativer Nutzungsformen zu verhindern. Damit wird ein Beitrag zur Sicherung dringend benötigter hafenwirtschaftlicher Flächen und flächenmäßiger Entwicklungspotentiale für die Häfen geleistet sowie möglichen Einschränkungen etwa aufgrund strengerer Grenzwerte der Emissionsbelastung und Anpassungen der Betriebsgenehmigung zum Schutz angrenzender Nutzungen für die Häfen entgegengewirkt.



## 9 KONZEPT ZUR SICHERUNG VON HAFENFLÄCHEN

Die Sicherung der Hafенflächen ist eine wichtige Aufgabe zur Sicherstellung von Hafенbetrieb und -entwicklung sowie der damit verbundenen verkehrlichen und wirtschaftlichen Effekte. Dies gilt grundsätzlich für alle Häfen. Für die landesbedeutsamen Häfen besteht neben dem kommunalen Interesse ein übergeordnetes Interesse an einer angemessenen Hafенentwicklung, weshalb die Flächensicherung über die Landesentwicklungsplanung unterstützt werden sollte.

Nachfolgend werden zu diesem Zweck sicherungswürdige Bereiche und Flächen in den landesbedeutsamen Häfen und deren Umgebung definiert. Dabei ist auch die Erschließung der Flächen über Straßen, Eisenbahnen und Wasserstraßen ein wesentlicher Aspekt. Dementsprechend sollten Straßenzufahrten, Gleisanschlüsse und wasserseitige Zufahrten der sicherungswürdigen Flächen ohne separate Kennzeichnung ebenfalls Gegenstand des Sicherungskonzeptes sein.

Die Flächensicherung verfolgt dabei zwei Ziele:

- Deckung des Flächenbedarfes für Containerumschlag und containerbezogene Logistik (siehe Kapitel 6)
- Darüber hinaus: Sicherung von Flächen für Industrieansiedlungen in Wassernähe, um die Möglichkeit zu schaffen, Binnenschiff und Bahn in die Logistikplanung der Unternehmen einzubinden.

Gesichert werden sollen Flächen in den Häfen und an die Häfen angrenzende Flächen. Im Einzelfall können auch Flächen in (geringer) Entfernung zu den Häfen einbezogen werden.

Grundsätzlich bezieht sich die Flächensicherung auf Flächen mit Hafенbezug. Nicht einbezogene angrenzende Industrieflächen sollten selbstverständlich ebenfalls gesichert werden, allerdings nicht im Rahmen dieses Flächensicherungskonzeptes.

Eine erste Grundlage bietet die Abgrenzung der Hafенbereiche in der Bestandsaufnahme. Die Hafengrenzen basieren, sofern vorhanden, auf offiziellen Festlegungen der Flächennutzungs- bzw. Bebauungsplanung. Darüber hinaus sind die Eigentumsverhältnisse und Nutzungsstrukturen eine wesentliche Determinante zur Festlegung der Hafengrenzen in der Bestandsaufnahme. Diese enge Abgrenzung deckt die funktionalen Verflechtungen des Hafengebiets mit angrenzenden Bereichen allerdings nur unzureichend ab.

Die Sicherung von Flächen außerhalb der in der Bestandsaufnahme definierten Hafengrenzen ist hafенwirtschaftlich von großer Bedeutung, da in den angrenzenden Bereichen vielfach Kunden und Dienstleister mit einer funktionalen Verflechtung zum Hafen angesiedelt sind, die einen wichtigen Beitrag zum Hafengeschäft leisten. Dabei liegt der Schwerpunkt auf dem Umschlag- und Logistikgeschäft.

Grundlage der Abgrenzung der zu sichernden Hafенbereiche ist eine hafенaffine Nutzung, funktionale Verflechtung oder eine potentielle hafенwirtschaftliche Erschließung der Flächen.

Hafенaffine Nutzungen sind originär der wasserseitige Umschlag. Daneben sind der Umschlag der Eisenbahn und Logistiktutzungen sowie Hafенbetrieb und Schifffahrt als hafенaffine Nutzungen anzusehen. Dabei ist zu berücksichtigen, dass historisch gewachsen nicht nur hafенaffine Nutzungen im Hafengebiet angesiedelt wurden. So haben Industrie und Gewerbe ohne Hafенbezug in der Vergangenheit teilweise an anderer Stelle keinen Platz gefunden und haben sich im Hafen angesiedelt. Dabei wirkte sich erschwerend aus, dass wirtschaftliche Zwänge der Hafенbetreiber eine zügige Neu-

vermarktung der Flächen verlangten, wenngleich eine Freihaltung für hafenauffine Nutzungen sinnvoll gewesen wäre. Aus diesen Gründen ist eine flächenscharfe Betrachtung nicht zielführend. Grundlage sollten zusammenhängende Bereiche sein. Neben hafenauffinen Nutzungen können in diesen Bereichen auch nicht hafenauffine Nutzungen zu finden sein. Die Hafengebiete sollten vorhandene Möglichkeiten der Umstrukturierung ergreifen. Dies kann auch hinsichtlich der Neuentwicklung von Bedeutung sein, da die Notwendigkeit der Neuentwicklung bei vorhandenen Umstrukturierungsmöglichkeiten von Gegnern des Vorhabens in Frage gestellt werden könnte.

Die Betrachtung zusammenhängender Bereiche sollte auch Grundlage für die Berücksichtigung der Flächen mit funktionaler Verflechtung mit den hafenauffinlichen Bereichen sein. Eine funktionale Verflechtung besteht vor allem, wenn es sich um hafenauffinliche Industrie- und Gewerbeansiedlungen etwa von Kunden des Hafens mit Umschlag- bzw. Logistikaktivitäten handelt. In diesem Fall besteht eine Interdependenz der Ansiedlungen mit dem Hafen. So ist der Hafen einerseits ein Standortfaktor für die Industrie- bzw. Gewerbeansiedlungen, andererseits tragen die Ansiedlungen zum Umschlag- und Logistikgeschäft des Hafens bei. Im Zusammenspiel tragen die Hafengebiete und angrenzende Industrie- und Gewerbeansiedlungen damit in erheblichem Maße zur Beschäftigung und Wertschöpfung bei. Darüber hinaus ist eine funktionale Verflechtung gegeben, wenn es sich um mit dem Hafengebiet verbundene Industrie- und Gewerbegebiete handelt. Die Verbindung zum Hafen bezieht sich etwa auf die Lage und die verkehrliche Erschließung dieser Bereiche. Es ist davon auszugehen, dass Ansiedlungen einen Bezug zum Hafen haben und von der Nähe profitieren, wenngleich es hierfür nicht immer konkrete Anhaltspunkte gibt.

Vor dem Hintergrund der in der Flächenanalyse verdeutlichten Flächenknappheit hat neben der Sicherung der Bestandsflächen auch die Sicherung flächenmäßiger Entwicklungspotentiale eine große Bedeutung. Diese Flächenpotentiale werden erforderlich sein, um den Bedarf im Containerumschlag und containerbezogener Logistik zu decken sowie hafenauffinliche Ansiedlungsmöglichkeiten etwa auch im konventionellen Umschlag zu eröffnen. Bei den Potentialflächen handelt es sich um Flächen im Umfeld der Häfen, die zur Deckung des Flächenbedarfs beitragen können. Dies gilt vor allem hinsichtlich Flächen in Uferlage zur Ansiedlung wasserseitiger Umschlaggeschäfte. Daneben werden wasserabgewandte Flächen zur Ansiedlung hafenauffinlicher Industrie und Gewerbe benötigt. Dabei ist vor allem an Logistikansiedlungen und industrielle Nutzungen mit der Notwendigkeit einer hafenauffinlichen Anbindung zu denken. Ein Schwerpunkt des Bedarfs stellen umschlagbezogene Logistikanutzungen wie insbesondere im Containerumschlag dar.

Die Anbindung der Entwicklungsflächen an die Hafengebiete ist eine wichtige Voraussetzung für eine hafenauffinliche Nutzung. Die Einrichtung von Satellitenstandorten ist nur in Ausnahmefällen eine wirkliche Option und erfordert eine aufwändige Anbindung an den Hafen. Daher bieten mit dem Hafen verbundene Industrie- und Gewerbegebiete vielfach die einzige Möglichkeit für hafenauffinliche Ansiedlungen auf bestehenden Flächen. Auch aus diesem Grund ist es sinnvoll, mit dem Hafen verflochtene Bereiche in das Flächensicherungskonzept aufzunehmen.

Auf Grundlage dieser Kriterien sind ausgehend von dem in der Bestandsaufnahme definierten Hafengebiet zu sichernde Flächen mit Bedeutung für Hafenbetrieb und –entwicklung außerhalb dieses Bereichs zu identifizieren. Dabei handelt es sich vor allem um angrenzende Flächen mit ausgeprägtem hafenauffinlichem Bezug bzw. Entwicklungspotential. Zudem sind funktional mit dem Hafen verflochtene Bereiche zu sichern.

Die Aufnahme der Flächen in funktional verflochtenen Bereichen garantiert nicht, dass die Flächen tatsächlich für hafenauffinliche Nutzungen verfügbar sind. So sind die Flächen in der Regel nicht



im Eigentum der Hafenerbetreiber und sind planerisch als Gewerbeflächen festgelegt. Wenngleich eine hafenerwirtschaftliche Nutzung durch eine Aufnahme in das Flächensicherungskonzept nicht sichergestellt ist, kann dies zur Abwehr konkurrierender Nutzungen beitragen. Damit wird eine hafenerwirtschaftliche Nutzung leichter realisierbar sein. Der Ansiedlung konkurrierender Nutzungen mit der Gefahr von Einschränkungen im Hafenbereich und mit dem Hafenbereich funktional verflochtener Bereiche kann entgegengewirkt werden.

Bedenken der Hafenerbetreiber hinsichtlich der Verfügbarkeit von Flächen für hafenerwirtschaftliche Nutzungen bzw. Entwicklungen können Anlass für eine Nichtberücksichtigung funktional verflochtener Bereiche und Flächenpotentiale sein.

Es ist hinsichtlich der Auswahl von Flächen zu berücksichtigen, dass sicherungswürdige Industrie- und Gewerbenutzungen mit Hafenbezug angrenzend an den Hafen nicht automatisch Eingang in das hafenerbezogene Flächensicherungskonzept finden sollten, da die Sicherung großer Industrie- und Gewerbenutzungen wie die BASF SE in Ludwigshafen und die thyssenkrupp Rasselstein GmbH in Andernach vorrangig auf anderem Wege erfolgen sollte. Dies ändert nichts an der grundsätzlichen Sicherungsbedürftigkeit dieser Flächen, wie sie durch offizielle Planfestlegungen erfolgt ist.

Bestehende Nutzungskonflikte hinsichtlich einzelner Bereiche und Flächen sind hinsichtlich der Aufnahme von Flächen in das Sicherungskonzept insofern nicht von Bedeutung, als sicher ist, dass eine hafenerwirtschaftliche Nutzung perspektivisch nicht (mehr) möglich sein wird. Die Analyse der Nutzungskonflikte zeigt, dass dies in den rheinland-pfälzischen Häfen abgesehen von bereits umgewidmeten Bereichen wie in Ludwigshafen und Mainz nicht der Fall ist. Damit stehen Nutzungskonflikte einer Aufnahme der sicherungswürdigen Flächen in das Sicherungskonzept nicht im Weg. Die Nutzungskonflikte können aber ggf. hinsichtlich einer hafenerwirtschaftlichen Nutzung planerische Abwägungen erforderlich machen.

Auf Grundlage der erörterten Kriterien wird in den einzelnen landesbedeutsamen Häfen die Sicherung eines Bereichs bestehend aus hafeneraffin genutzten und mit dem Hafen funktional verflochtener Flächenbereiche sowie Entwicklungsflächen vorgeschlagen. Im Folgenden werden die sicherungswürdigen Bereiche in den einzelnen landesbedeutsamen Häfen dargestellt und ihre Abgrenzung erläutert.



Abbildung 53: Flächensicherung Hafen Andernach



Quelle: GeoBasis-DE / LVermGeoRP (2018), dl-de/by-2-0, <http://www.lvermgeo.rlp.de> (Markierungen durch Planco)

Die Flächensicherung im Hafen **Andernach** umfasst über den planerisch festgelegten Hafenbereich hinaus die an das Container-Terminal angrenzenden Flächen des Bahnumschlags sowie funktional verflochtene Bereiche angrenzend an den Stromhafen. Zu letzterem Bereich gehören unter anderem das vom Hafen erworbene Drünert-Gelände mit hafenbezogenem Entwicklungspotential sowie hafenbezogene Ansiedlungen etwa im Getreidehandel. Darüber hinaus wird die potentielle Entwicklungsfläche rheinaufwärts vom Hafen hinter dem Rheindeich berücksichtigt. Das angrenzend an den Hafen gelegene Werk der thyssenkrupp Rasselstein GmbH bleibt trotz des Hafenbezugs unberücksichtigt, da die Flächen auf anderem Wege zu sichern sind.

Abbildung 54: Flächensicherung Hafen Bendorf



Quelle: GeoBasis-DE / LVermGeoRP (2018), dl-de/by-2-0, <http://www.lvermgeo.rlp.de> (Markierungen durch Planco)

Für die Entwicklung des Hafens **Bendorf** ist es geboten, neben den planerisch festgelegten Hafenflächen und den angrenzend vom Hafenbetreiber gepachteten Flächen funktional verflochtene Bereiche und potentielle Entwicklungsflächen in das Flächensicherungskonzept einzubeziehen. Dies betrifft zum einen angrenzende Bereiche an das Hafengebiet bis zur Eisenbahnstrecke, deren Nutzung bereits heute im Zusammenhang mit dem Hafen steht oder die langfristig eine Option für eine hafenwirtschaftliche Nutzung darstellen. Zum anderen werden die flächenmäßigen Entwicklungspotentiale der rheinaufwärts gelegenen Uferbereiche mit der Sportanlage und die angrenzenden teilweise bereits hafenwirtschaftlich genutzten Flächen bis zur Eisenbahnstrecke berücksichtigt.

Abbildung 55: Flächensicherung Hafen Germersheim



Quelle: GeoBasis-DE / LVermGeoRP (2018), dl-de/by-2-0, <http://www.lvermgeo.rlp.de> (Markierungen durch Planco)

Die Flächensicherung im Hafen **Germersheim** sollte sich nach Abstimmung mit dem Hafenbetreiber auf den engen planerisch festgelegten bzw. offiziellen Hafenbereich beschränken. So besteht zwar eine funktionale Verflechtung zwischen dem Hafen und angrenzenden Gewerbeansiedlungen, aufgrund der unklaren Verfügbarkeit der Flächen für hafenwirtschaftliche Nutzungen werden sie aber nicht in das Flächensicherungskonzept aufgenommen. Dies gilt entsprechend für die Flächenpotentiale auf der Insel Grün, die im Eigentum des Daimler-Konzerns sind. Ebenfalls unberücksichtigt bleiben

an den Hafen angrenzende Großansiedlungen wie das Mercedes-Benz Logistik Center, die auf anderem Wege zu sichern sind.

**Abbildung 56: Flächensicherung Hafen Koblenz**

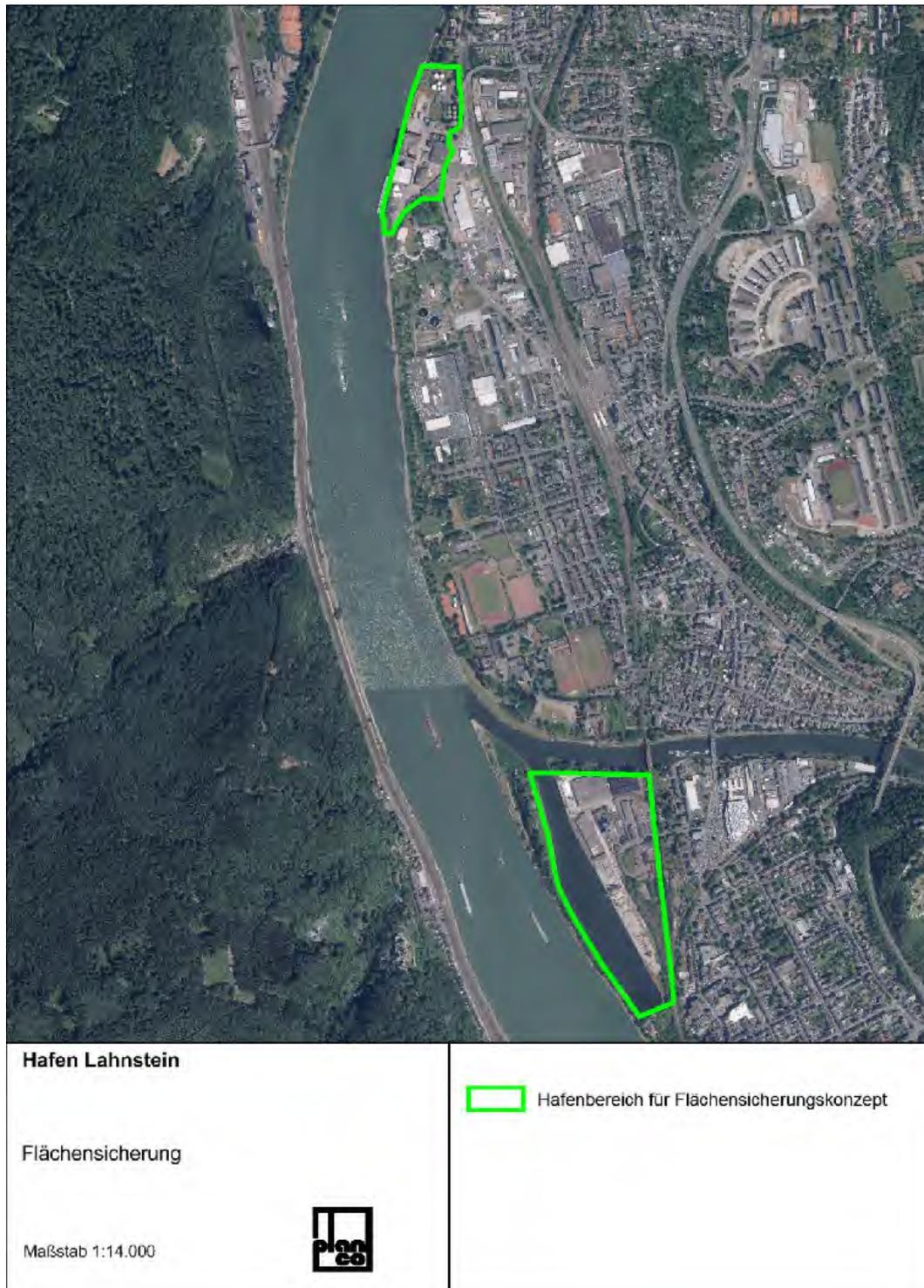


Quelle: GeoBasis-DE / LVermGeoRP (2018), dl-de/by-2-0, <http://www.lvermgeo.rlp.de> (Markierungen durch Planco)

Der Hafen **Koblenz** wird mit dem im Bebauungsplan festgelegten Hafenbereich und dem an den Kopf des Hafenbeckens angrenzenden Bereich im Flächensicherungskonzept berücksichtigt. Im angrenzenden funktional verflochtenen Bereich befinden sich etwa das Tanklager sowie potentielle hafenwirtschaftliche Entwicklungsflächen.

Eine Berücksichtigung der angrenzend an den Hafen gelegenen Flächen der Firma Aleris erscheint trotz des Hafenbezugs nicht angemessen, da der Standort der Großindustrie auf anderem Wege gesichert werden sollte.

Abbildung 57: Flächensicherung Hafen Lahnstein



Quelle: GeoBasis-DE / LVermGeoRP (2018), dl-de/by-2-0, <http://www.lvermgeo.rlp.de> (Markierungen durch Planco)

Die planerisch gesicherten Flächen im Hafen **Lahnstein** und das Hafenbecken in Oberlahnstein werden im Flächensicherungskonzept aufgenommen. Zu den Flächen gehören die potentiellen Entwicklungsflächen im Hafenteil Oberlahnstein.

**Abbildung 58: Flächensicherung Hafen Ludwigshafen - Kaiserwörthhafen, Luitpoldhafen und Oberer Stromhafen**



Quelle: GeoBasis-DE / LVerGeoRP (2018), dl-de/by-2-0, <http://www.lvermgeo.rlp.de> (Markierungen durch Planco)

Abbildung 59: Flächensicherung Hafen Ludwigshafen - Unterer Stromhafen und Stromhafen  
BASF



Quelle: GeoBasis-DE / LVermGeoRP (2018), dl-de/by-2-0, <http://www.lvermgeo.rlp.de> (Markierungen durch Planco)

**Abbildung 60: Flächensicherung Hafen Ludwigshafen - Landeshafen Nord und Stromhafen  
BASF**



Quelle: GeoBasis-DE / LVermGeoRP (2018), dl-de/by-2-0, <http://www.lvermgeo.rlp.de> (Markierungen durch Planco)

Für den Hafen **Ludwigshafen** sind die bestehenden Hafenflächen und funktional verflochtene Bereiche angrenzend an den Kaiserwörthhafen und im Industriepark Süd, sowie die Entwicklungsflächen im Oberen Stromhafen zu sichern. Aufgrund der hafenwirtschaftlichen Bedeutung gilt dies auch für die Hafenflächen im Luitpoldhafen. Trotz der städtischen Entwicklungsinteressen werden die Flächen zur Deckung des hafenwirtschaftlichen und logistischen Flächenbedarfs in Ludwigshafen benötigt. Die

Option der Nutzung für wasserseitigen Umschlag erfordert die Aufrechterhaltung der Anbindung an den Rhein. Entwicklungsflächen des Hafens ohne direkten Wasserzugang sind vor dem Hintergrund der Knappheit an Logistikflächen ebenfalls für eine potentielle hafenwirtschaftliche Nutzung zu sichern. Die in der Bestandsaufnahme identifizierten potentiellen Entwicklungsflächen nördlich des Landeshafens Nord stehen aufgrund von Festlegungen der Raumordnung nicht für Hafenentwicklungen zur Verfügung.

Flächen im mit dem Hafen funktional verflochtenen Industriepark Süd sind etwa vor dem Hintergrund langfristiger Entwicklungspotentiale ebenfalls von Bedeutung für das Sicherungskonzept. Die an den Hafen angrenzenden Industrieansiedlungen der BASF SE sollten trotz des Hafenbezugs allerdings nicht Gegenstand des Flächensicherungskonzepts für die Häfen sein. Dieser Standort der Großindustrie ist auf anderem Wege zu sichern.

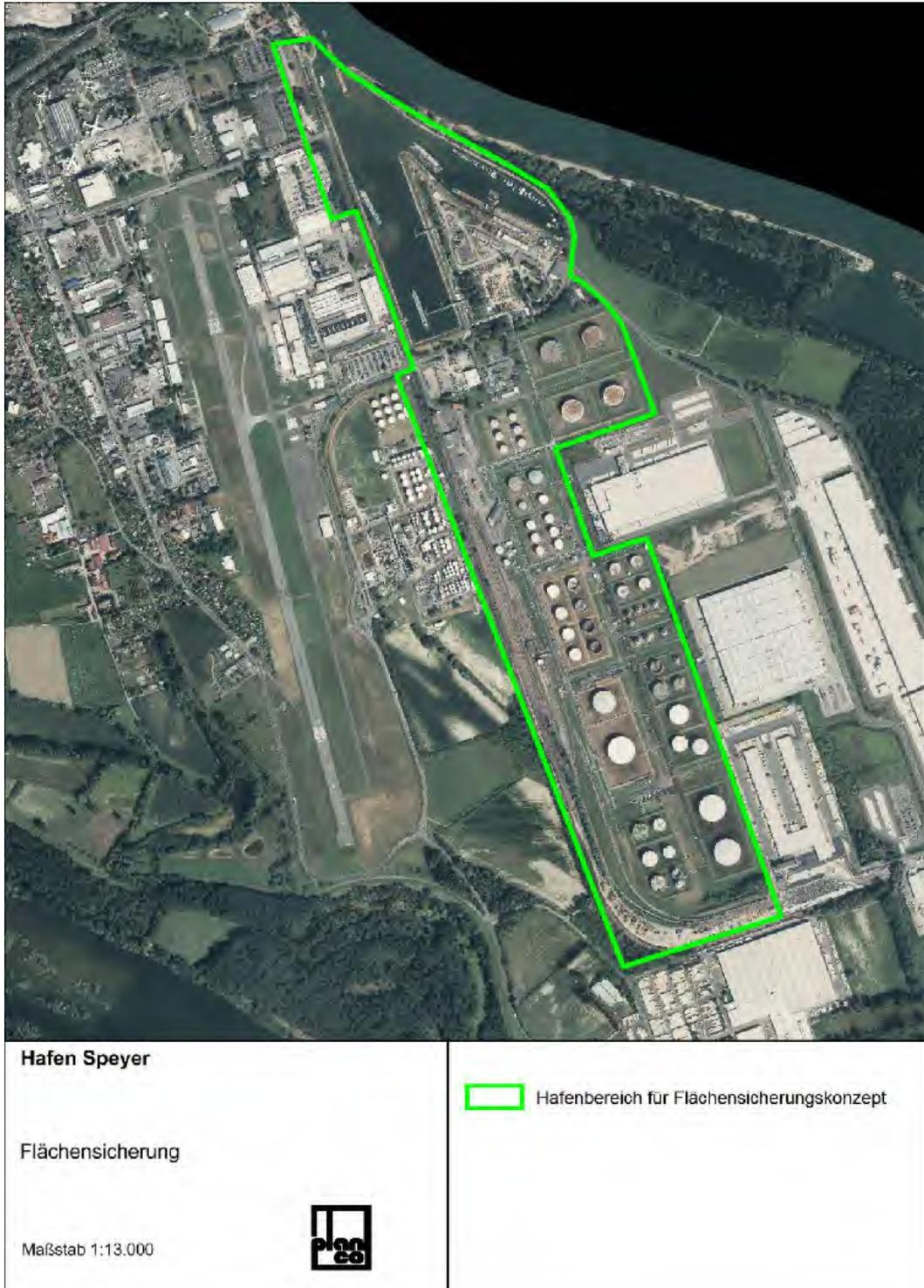
**Abbildung 61: Flächensicherung Hafen Mainz**



Quelle: GeoBasis-DE / LVermGeoRP (2018), dl-de/by-2-0, <http://www.lvermgeo.rlp.de> (Markierungen durch Planco)

Am Standort **Mainz** wird empfohlen, neben den planerisch festgelegten Hafenflächen die funktional verflochtenen Bereiche auf der Ingelheimer Aue und an der Rheinallee im Sicherungskonzept zu berücksichtigen, um langfristig die Möglichkeit für hafenwirtschaftliche Nutzungen zu erhalten. Dabei geht es sowohl um Nutzungen mit wasserseitigem Umschlag als auch andere hafenbezogene Ansiedlungen.

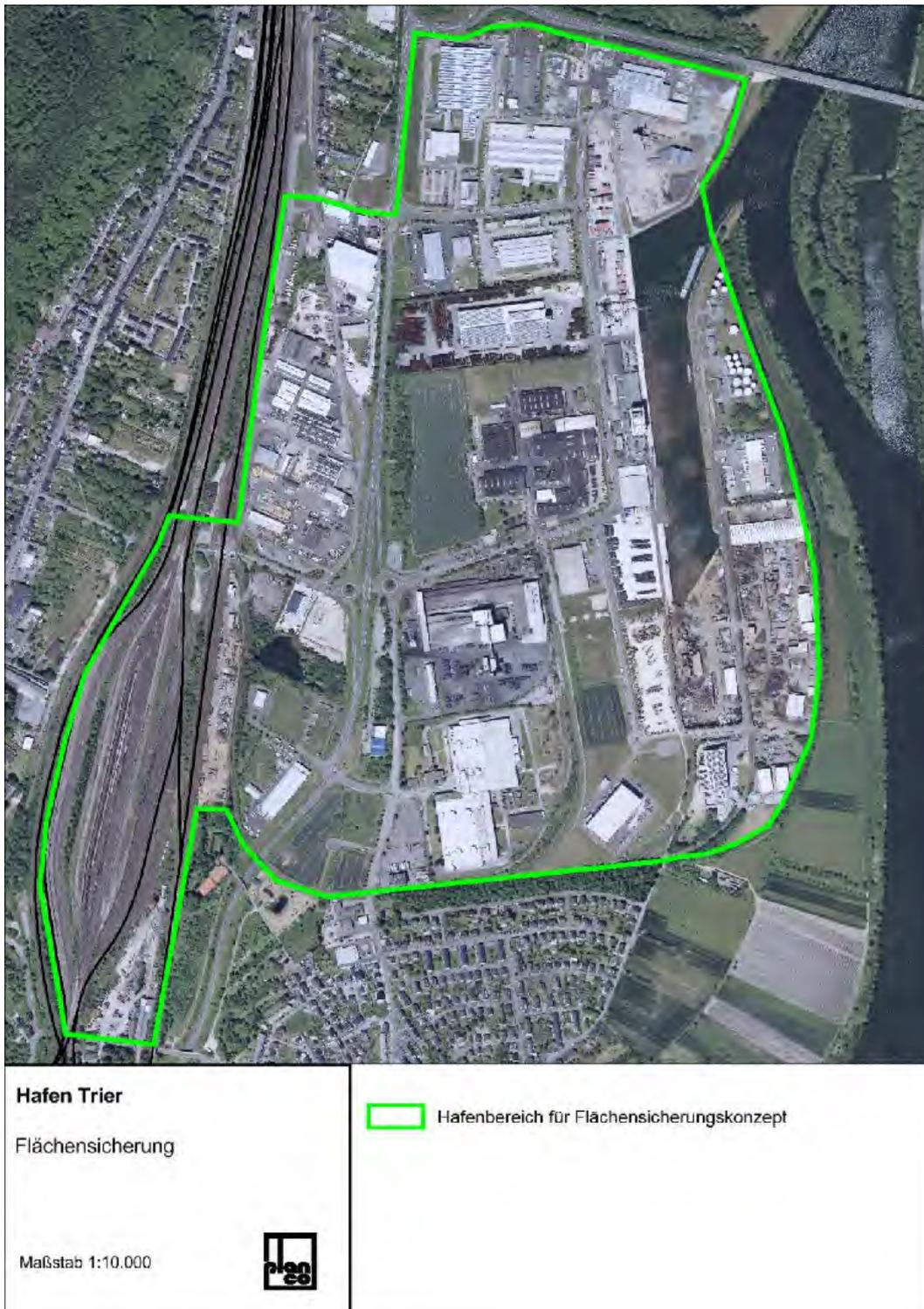
Abbildung 62: Flächensicherung Hafen Speyer



Quelle: GeoBasis-DE / LVermGeoRP (2018), dl-de/by-2-0, <http://www.lvermgeo.rlp.de> (Markierungen durch Planco)

Im Hafen **Speyer** werden neben dem Hafenbecken und dazugehörigen Uferbereichen potentielle Entwicklungsflächen im vorderen Teil sowie die Umschlagbereiche für den Eisenbahnverkehr und das Tanklager berücksichtigt. Dahinterliegende Industriebereiche mit hafenwirtschaftlichem Bezug und potentielle Entwicklungsflächen sind nicht Gegenstand des Konzepts. Diese sicherungswürdigen Bereiche sind auf anderem Wege zu sichern.

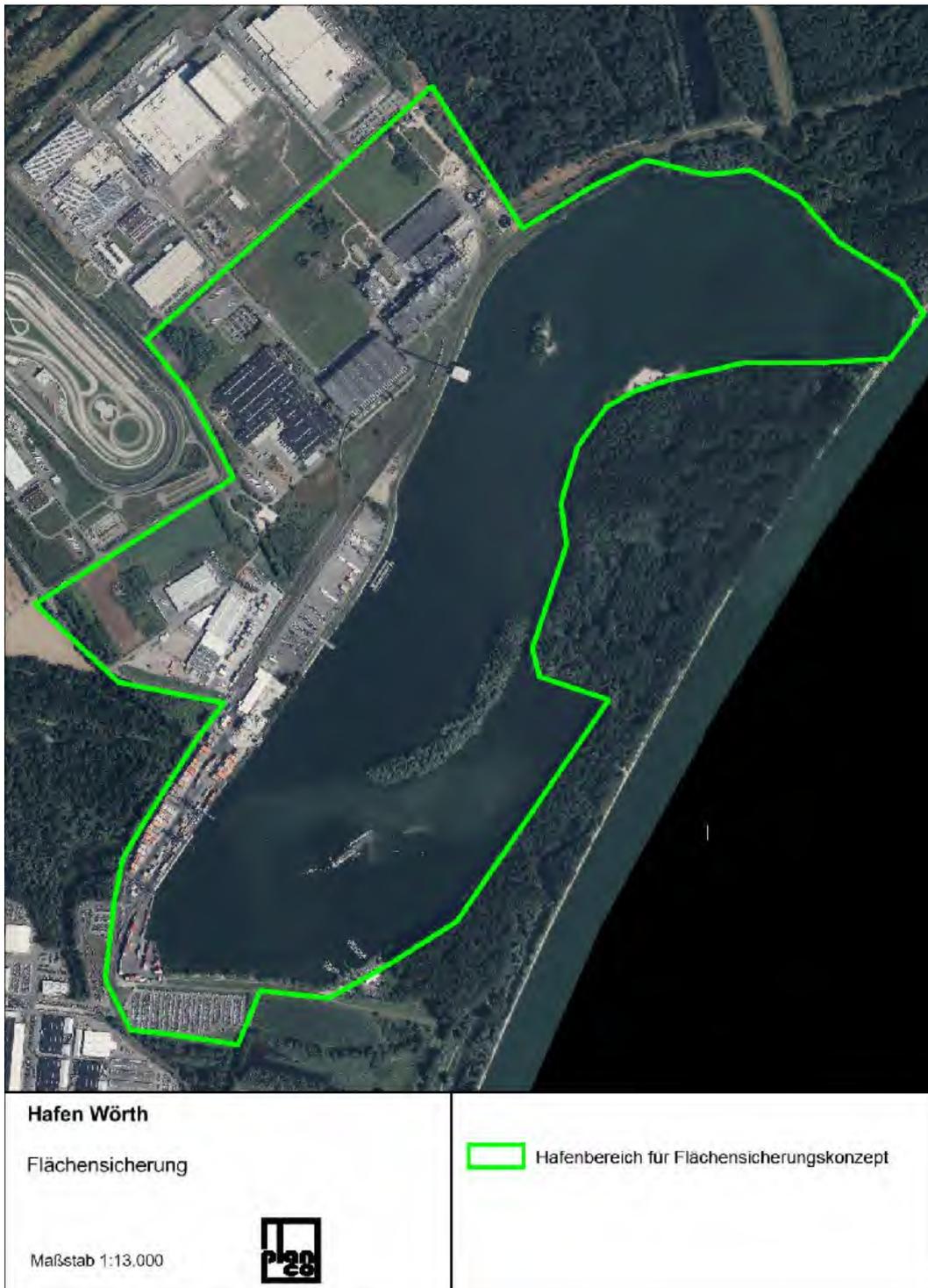
Abbildung 63: Flächensicherung Hafen Trier



Quelle: GeoBasis-DE / LVermGeoRP (2018), dl-de/by-2-0, <http://www.lvermgeo.rlp.de> (Markierungen durch Planco)

Der planerisch festgelegte Bereich des Hafens **Trier** ist Kernbestandteil des Flächensicherungskonzeptes. Weitere Bestandteile sind die funktional verflochtenen Bereiche des GVZ und des Industriegebiets Hafen Trier. Dazu gehören mit dem Michellingelände potentielle Entwicklungsflächen. Zudem ist der Güterbahnhof Trier-Ehrang mit seinen Flächenpotentialen im Sicherungskonzept zu berücksichtigen.

Abbildung 64: Flächensicherung Hafen Wörth



Quelle: GeoBasis-DE / LVermGeoRP (2018), dl-de/by-2-0, <http://www.lvermgeo.rlp.de> (Markierungen durch Planco)

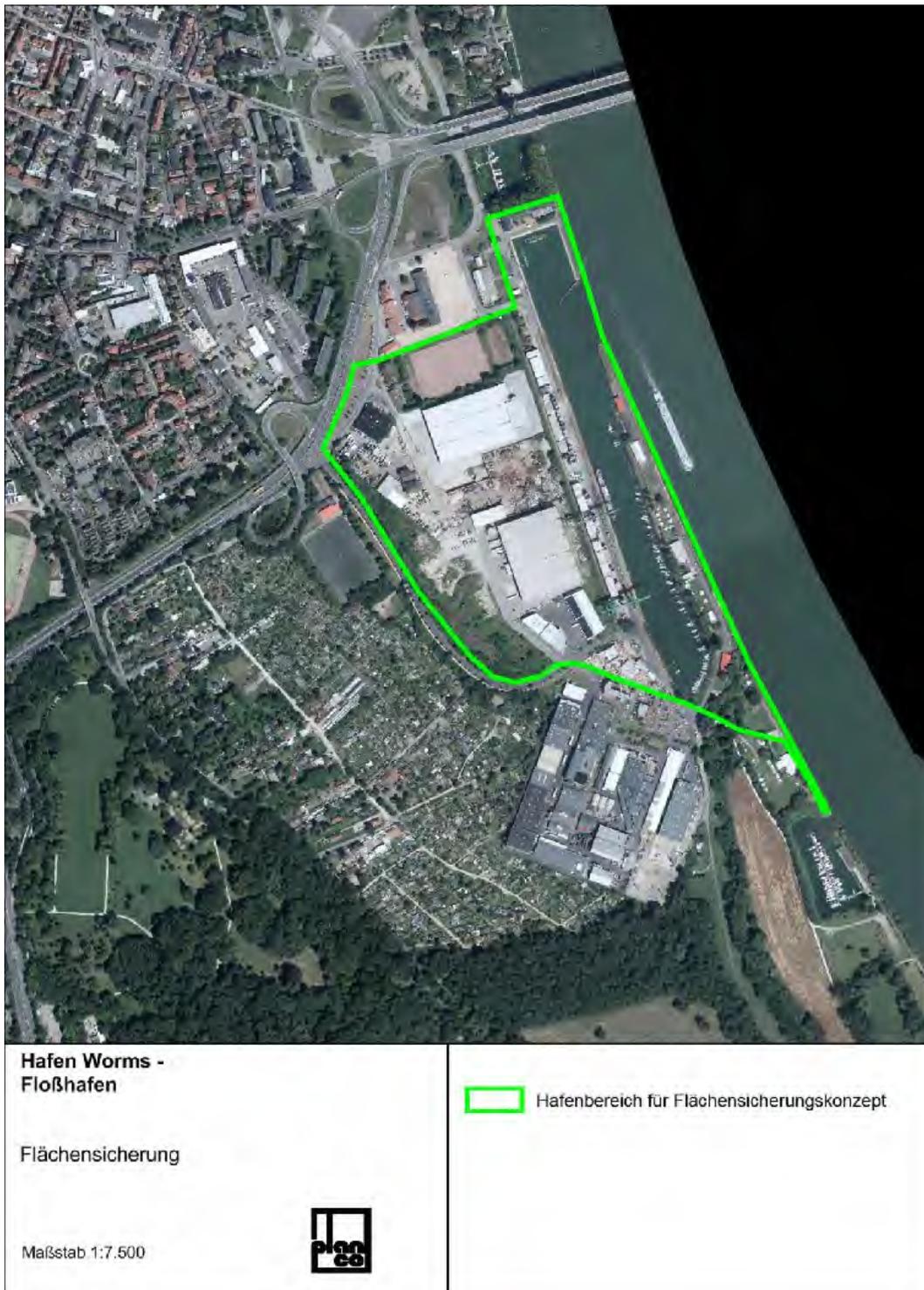
Das Flächensicherungskonzept berücksichtigt die planerisch festgelegten Hafenbereiche in **Wörth** und angrenzende hafenbezogene Logistik- sowie Entwicklungsflächen. Damit sind die funktional verflochtenen Bereiche berücksichtigt, abgesehen von Standorten der Großindustrie, die trotz des hafenwirtschaftlichen Bezugs nicht berücksichtigt werden. Diese Ansiedlungen der Großindustrie, wie etwa das Daimler Lkw-Werk, sollten auf anderem Wege gesichert werden.

Abbildung 65: Flächensicherung Hafen Worms – Handelshafen, Stromhafen Hafbereich 02



Quelle: GeoBasis-DE / LVermGeoRP (2018), dl-de/by-2-0, <http://www.lvermgeo.rlp.de> (Markierungen durch Planco)

Abbildung 66: Flächensicherung Hafen Worms - Floßhafen



Quelle: GeoBasis-DE / LVermGeoRP (2018), dl-de/by-2-0, <http://www.lvermgeo.rlp.de> (Markierungen durch Planco)

Abbildung 67: Flächensicherung Hafen Worms - Stromhafen Hafbereich 03



Quelle: GeoBasis-DE / LVermGeoRP (2018), dl-de/by-2-0, <http://www.lvermgeo.rlp.de> (Markierungen durch Planco)

Abbildung 68: Flächensicherung Hafen Worms - Stromhafen Hafbereich 04



Quelle: GeoBasis-DE / LVermGeoRP (2018), dl-de/by-2-0, <http://www.lvermgeo.rlp.de> (Markierungen durch Planco)

Im Flächensicherungskonzept werden im Hafen **Worms**, über die im Eigentum der Hafenbetriebe befindlichen Flächen hinaus, funktional verflochtene Bereiche berücksichtigt. Dazu gehören neben mit Uferbereichen verbundenen Bereichen der umschlagtreibenden Gewerbe- und Industriebetriebe auch wasserabgewandte Bereiche mit Umschlaggeschäft der Eisenbahn und hafengewirtschaftlichen Nutzungen wie insbesondere Logistikansiedlungen in Handels- und Floßhafen. In Hafbereich 03 ist die funktionale Verflechtung des Uferbereichs mit angrenzenden Bereichen kaum ausgeprägt, so dass

abgesehen von der potentiellen Entwicklungsfläche nur der Uferstreifen in das Flächensicherungskonzept aufgenommen wird.

Darüber hinaus werden potentielle Entwicklungsflächen in Ufernähe in das Sicherungskonzept aufgenommen. Hinsichtlich der Berücksichtigung von Freiflächen ist die Lage im Hochwassergebiet ein Hemmnis.

Die angrenzend an den Uferbereich gelegenen Flächen des Werks der Evonik AG mit Umschlaggeschäft bleiben hingegen unberücksichtigt. Diese Flächen sind in erster Linie von industrieller Bedeutung und sollten daher als Industrieflächen landesplanerisch gesichert werden.



## 10 HANDLUNGSEMPFEHLUNGEN

Die rheinland-pfälzischen Binnenhäfen mit ihrer ausgeprägten logistischen und wirtschaftlichen Bedeutung für das Land sollten in ihrer Entwicklung durch das Land unterstützt werden. Dies gilt gleichermaßen für die Landeshäfen und die kommunalen Häfen. Es sollten Rahmenbedingungen geschaffen werden, auf deren Grundlage die Binnenhäfen ihre Position ausbauen und Marktpotentiale ausschöpfen können. Damit wird die Bedeutung der Häfen für die Wertschöpfung und Beschäftigung im Land gestärkt und die Voraussetzungen für eine verkehrspolitisch angestrebte Verlagerung von Güterverkehren auf Binnenschiff und Bahn geschaffen. Dies gilt vor allem für die landesbedeutsamen Hafenstandorte, aber auch für die übrigen Häfen des Landes mit ihrer wichtigen regionalen Erschließungsfunktion.

Hafenpolitisch ist die Sicherung von Hafenflächen und flächenmäßiger Entwicklungspotentiale von vorrangiger Bedeutung. Dies bezieht sich auf die vielfältigen Nutzungskonflikte im Hinblick auf die Bestands- und Entwicklungsflächen. Die Analyse zeigt auf, dass es bisher trotz bestehender Konflikte zwar nur vereinzelt zu Einschränkungen für Hafentreiber gekommen ist, gleichwohl aber die berechtigte Sorge besteht, dass die Einschränkungen künftig zunehmen könnten. Mit der Möglichkeit zur Ausweisung „Urbaner Gebiete“ mit Wohnnutzung in Hafennähe durch die Städte besteht die Gefahr, dass sich Konflikte verschärfen werden.

Abgesehen von der Flächensicherung durch die Landesplanung sollten die Kommunen zur Vermeidung nachteiliger Auswirkungen für die Hafenstandorte ein klares Bekenntnis zum Hafen abgeben. Sie sollten Hafengrenzen anerkennen sowie ausreichende Abstände bei städtebaulichen Planungen einhalten. In diesem Zusammenhang sollte die Möglichkeit städtebaulicher Verträge zwischen Hafentreibern und Kommunen mit entsprechenden Festlegungen und Schutzmechanismen geprüft werden.

Zum anderen sind Flächen für Hafenerweiterungen erforderlich, um ausreichende Kapazitäten für das absehbare Umschlagwachstum schaffen zu können und Potentiale für eine Verlagerung von Verkehren auf Binnenschiff und Bahn zu bieten. Daher sollten die vorhandenen Entwicklungsflächen gesichert werden und eine Erschließung für hafengewirtschaftliche Nutzungen unterstützt werden. Dies entspricht nicht zuletzt auch dem Ziel des Nationalen Hafenkonzeptes des Bundes für die Binnen- und Seehäfen.

Vor diesem Hintergrund sollte die mit dieser Untersuchung angestoßene landesplanerische Sicherung von Hafen- und Entwicklungsflächen von der Landesregierung weiter vorangetrieben werden. Auf Grundlage der vorgestellten Methodik sollten die landesbedeutsamen Häfen definiert werden. Für diese Häfen sollte ein Konzept zur Sicherung der Hafenflächen die sicherungswürdigen Bereiche festlegen. Eine solche Verankerung der Flächen in der Landesplanung würde die Ansiedlung konkurrierender Nutzungen und Einschränkungen für den Hafentreibetrieb aufgrund von Nutzungskonflikten vor eine höhere Hürde stellen. Darüber hinaus sollte die Landesregierung aber auch die Bedeutung der übrigen Häfen im Land betonen und einer Schwächung nicht landesbedeutsamer Hafenstandorte entgegenwirken.

Zur Deckung des Flächenbedarfs sollte von allen Akteuren auf eine hafenauffine Nutzung der Hafenflächen hingewirkt werden. Wenngleich bereits ein hoher Anteil der Hafenflächen hafenauffin genutzt wird, können sich aus Umstrukturierungen neue Flächenpotentiale ergeben. Ein hoher Anteil hafenauffiner Nutzung ist zudem ein wichtiger Faktor zur Abwehr konkurrierender Interessen bei Erschließung flächenmäßiger Entwicklungspotentiale. In diesem Zusammenhang sollte grundsätzlich auf eine Umstrukturierung von Flächen vor Neuentwicklungen geachtet werden.



Eine wichtige Determinante für die Position der Binnenhäfen ist die Infrastruktur im Hafen und die Verkehrsanbindung. Für die Anbindung ist die Wasserstraßeninfrastruktur von vorrangiger Bedeutung. Die leistungsfähige Anbindung per Straße und Bahn ist gleichwohl ebenfalls eine wichtige Voraussetzung für die Erschließung des Hinterlandes der Binnenhäfen und ihre Position als Bahnknoten. Daher sind eine leistungsfähige Erhaltung und bedarfsgerechte Weiterentwicklung der Hafeninfrastrukturen und der Verkehrswege zu gewährleisten. Hinsichtlich der Erneuerung und Entwicklung der Hafeninfrastuktur sollten Möglichkeiten der öffentlichen Förderung geprüft werden. Ein großer Impuls kann von der Realisierung von Wasserstraßen- und Eisenbahnprojekten zur Verbesserung der Erreichbarkeit der rheinland-pfälzischen Häfen ausgehen. Von hoher Bedeutung ist dabei eine zügige Realisierung der Abladeoptimierung für die Binnenschifffahrt am Mittelrhein zwischen Mainz und St. Goar.

Unter den infrastrukturellen und flächenmäßigen Rahmenbedingungen sind die Hafenbetreiber gefordert, ihre Standorte durch Neuansiedlungen und die Verlagerung von Verkehren weiterzuentwickeln. Dabei sollte auf hafenaffine Ansiedlungen geachtet werden, die den Hafen als Umschlagpunkt und Logistikstandort nutzen. Eine Herausforderung für Ansiedlungen sind vielfach die Verfügbarkeit passender Flächen und der Aufwand für eine Neuentwicklung von Flächen. Aufwändige Verfahren und vielfältige Einwände erschweren die Planung. Daher sollten Möglichkeiten der öffentlichen Förderung etwa durch das Land geprüft werden. Die landesplanerische Sicherung von Entwicklungsflächen ist ein erster Schritt, weitere sollten folgen, um die Realisierung von Neuentwicklung in den Häfen zu erleichtern und zu beschleunigen.

Bei der Entwicklung der rheinland-pfälzischen Häfen sollten Potentiale einer stärkeren Kooperation von Hafenstandorten ausgeschöpft werden. Aufgrund der örtlichen Distanz der Standorte sind betriebliche Synergien begrenzt. Die Zusammenarbeit von Häfen kann aber einen Impuls für die Vermarktung geben, indem die kooperierenden Häfen besser in die Lage versetzt werden, Kunden bei Anfragen zur Verfügbarkeit von Flächen und der Neuentwicklung von Verkehren attraktive Angebote zu unterbreiten, die im Ergebnis zu Ansiedlungen in rheinland-pfälzischen Häfen und zu Verkehrsverlagerungen führen.

