

**ERMITTLUNG DES
GEWERBEFLÄCHENANGEBOTES
FÜR LOGISTIK**

**Untersuchung
zur Flächen (Re-) Aktivierung
für eine Ausweitung des
Gewerbeflächenangebotes
für logistische Nutzung**

**TEIL A:
METHODIK UND ERGEBNISSE**

INNOVATIONSREGION RHEINISCHES REVIER (IRR)



INGENIEURGRUPPE FÜR VERKEHRS-
WESEN UND VERFAHRESENTWICKLUNG
GmbH & Co. KG
Aachen



SMEETS
LANDSCHAFTSARCHITEKTEN
Planungsgesellschaft mbH
Erfstadt-Lechenich

Impressum:

Auftraggeber: **INNOVATIONSREGION RHEINISCHES REVIER (IRR)**
IRR Technologiezentrum Jülich
Karl-Heinz-Beckurts-Str. 13
52428 Jülich

Auftragnehmer: **IVV - INGENIEURGRUPPE FÜR VERKEHRSWESEN
UND VERFAHRENTWICKLUNG**
GmbH & Co. KG
Oppenhoffallee 171
52066 Aachen

SLA - SMEETS LANDSCHAFTSARCHITEKTEN
Planungsgesellschaft mbH
Zehntwall 5-7
50374 Erftstadt-Lechenich

Bearbeitung: Dipl.-Ing. Hans Königs IVV
Dr.-Ing. John Schoonbrood IVV
Dipl.-Ing. Lucina Felden IVV

Dipl.-Ing. Peter Smeets SLA
Dipl.-Geogr. Bettina Molly SLA
Dipl.-Geogr. Friedhelm Wolff SLA

Hinweis zum Urheberschutz:

Dieser Fachbericht ist zu Planungszwecken erstellt. Er unterliegt insgesamt wie auch einzelne, als Planungsgrundlage verwendete Inhalte und Darstellungen dem Urheberschutz. Eine Vervielfältigung und die Veröffentlichung, insbesondere im Internet, ist nur mit Zustimmung der Inhaber der einzelnen Urheberrechte zulässig.

Der Auftraggeber hat vertraglich das Recht zur Veröffentlichung, Nutzung und Änderung dieses Fachbeitrages.

GLIEDERUNG

TEIL A: METHODIK UND ERGEBNISSE

| | | |
|------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------|
| 1 | Aufgabenstellung und Rahmenbedingungen | 5 |
| 1.1 | Aufgabenstellung | 5 |
| 1.2 | Untersuchungsgebiet und Flächenauswahl | 6 |
| 1.3 | Güterstromentwicklung als besondere Rahmenbedingung | 8 |
| 2 | Methodik | 14 |
| 2.1 | Erfassung von Flächen | 14 |
| 2.1.1 | Auswertung vorhandener Daten..... | 14 |
| 2.1.2 | Auswahl geeigneter Flächen für Logistik..... | 14 |
| 2.1.3 | Bestätigung und Ergänzung durch die Kommunen..... | 14 |
| 2.2 | Dokumentation von Gewerbeflächen für Logistik | 16 |
| 2.3 | Flächenbewertung | 18 |
| 2.3.1 | Beurteilung der Umweltrestriktionen..... | 18 |
| 2.3.2 | Beurteilung der verkehrlichen Erschließung..... | 20 |
| 3 | Ergebnisse der Untersuchung | 22 |
| 3.1 | Untersuchte Flächen mit Eignung für Logistik | 23 |
| 3.2 | Reaktivierbare Flächen | 26 |
| 3.3 | Aus Umweltsicht günstige Flächen | 27 |
| 3.4 | Verkehrlich günstige Flächen | 29 |
| 3.5 | Gesamtbeurteilung Verkehr und Umwelt | 34 |
| 3.5.1 | Vorzugsflächen..... | 35 |
| 3.5.2 | Vorzugsflächen in verkehrlich herausragender Lage für die hafenbezogenen Güter- und Verkehrsströme..... | 37 |
| 3.5.3 | Bimodale Vorzugsflächen in verkehrlich herausragender Lage für die hafenbezogenen Güter- und Verkehrsströme..... | 40 |
| 4 | Zusammenfassung / Ausblick | 42 |

ABBILDUNGEN

| | |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| Abbildung 1: Untersuchungsgebiet mit Straßen- und Schienenverbindungen..... | 7 |
| Abbildung 2: Hintergrund - Zunehmender Güterverkehr | 8 |
| Abbildung 3: Zunehmender Güterverkehr / Gesamtumschlag zwischen ZARA-Häfen und dem Hinterland / insbes. NRW / Rheinland..... | 9 |
| Abbildung 4: Zunehmender Güterverkehr / Containerumschlag zwischen ZARA-Häfen und dem Hinterland / insbes. NRW / Rheinland..... | 9 |
| Abbildung 5: Modal-Split an den Häfen Rotterdam und Antwerpen..... | 10 |
| Abbildung 6: Güterumschlag und Containerumschlag der Top 20 Häfen in Europa | 11 |
| Abbildung 7: Zunehmender Güterverkehr auf den Autobahn Hauptachsen | 12 |
| Abbildung 8: Zunehmender Güterverkehr auf den Haupt-Schienenverbindungen | 12 |
| Abbildung 9: Vorgehensweise..... | 15 |
| Abbildung 10: Beispielsteckbrief – Titz-Gewerbegebiet an der A 44 (DN 1)..... | 17 |
| Abbildung 11: Übersicht – Untersuchungsgebiet mit potenziellen Logistikflächen | 24 |
| Abbildung 12: Exemplarisch - Übersicht potenzieller Logistikflächen im Kreis Düren | 25 |
| Abbildung 13: Gewerbeflächenangebot Logistik mit Vorzugsflächen in verkehrlich herausragender Lage für die hafenbezogenen Güter- und Verkehrsströme .. | 39 |
| Abbildung 14: Bi-modale Vorzugsflächen in verkehrlich herausragender Lage..... | 41 |

TABELLEN

| | |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| Tabelle 1: Bewertungskriterien Umwelt | 19 |
| Tabelle 2: Gewerbeflächen mit potenzieller Eignung für Logistik im UG | 23 |
| Tabelle 3: Reaktivierungsflächen mit potenzieller Eignung für Logistik | 26 |
| Tabelle 4: Übersicht potenzieller Logistikflächen – Bewertung Umweltrestriktionen | 27 |
| Tabelle 5: Potenzielle Logistikflächen ohne schwerwiegende Umweltrestriktionen | 28 |
| Tabelle 6: Übersicht potenzieller Logistikflächen – Bewertung Verkehrsanbindung / Straße | 29 |
| Tabelle 7: Exemplarische Flächenbewertung Verkehr (Kreis Düren) | 30 |
| Tabelle 8: Verkehrliche Bewertung gut bis sehr gut (Straße) | 31 |
| Tabelle 9: Verkehrliche Bewertung gut bis sehr gut (bi-modal) | 33 |
| Tabelle 10: Gesamtbewertung der Gewerbeflächen Umwelt und Verkehr - Exemplarisch für die StädteRegion Aachen..... | 35 |
| Tabelle 11: Vorzugsflächen – Bewertung Umwelt und Verkehr: gut..... | 36 |
| Tabelle 12: Vorzugsflächen in verkehrlich herausragender Lage für die hafenbezogenen Güter- und Verkehrsströme..... | 38 |
| Tabelle 13: Bi-modale Vorzugsflächen in verkehrlich herausragender Lage..... | 40 |

1 Aufgabenstellung und Rahmenbedingungen

1.1 Aufgabenstellung

Ziel der Raumordnung und Landesplanung ist es, die zunehmende Flächeninanspruchnahme für Siedlungs- und Verkehrsflächen weitgehend zu begrenzen: Deshalb ist die Landesregierung des Landes Nordrhein-Westfalen bestrebt, den Flächenverbrauch auf (Netto) Null Hektar pro Jahr zu begrenzen.

„Die Mobilisierung brachliegender und ungenutzter Grundstücke hat Vorrang vor der Inanspruchnahme von Freiraum (vgl. LEP NRW Kap. C.II. Ziele 2.2 und 2.3)“.

Von der Landesfläche werden derzeit etwa 2% von Industrie und Gewerbe genutzt. Die jährliche Veränderungsrate liegt bei 0,1%. Diese 2% der von den heimischen Unternehmen und Betrieben genutzten Fläche zur Erwirtschaftung des Bruttosozialproduktes, beinhalten aber auch sogenannte „Stille (Flächen)-Reserven“. Diese werden aufgrund verschiedenster Rahmenbedingungen nur unzureichend bis gar nicht genutzt.

Ein Hintergrundpapier des Umweltbundesamtes von 2004 verweist auf die Problematik (für das gesamte Bundesgebiet):

„Gleichzeitig wächst der Bestand an ungenutzten Flächen (innerörtliche Brachflächen, Gebäude- und Freifläche lt. Flächenstatistik ungenutzt) mit rund 9 Hektar pro Tag. In großem Umfang wurden neue Gewerbegebiete ausgewiesen und erschlossen. Das führt dazu, dass in vielen Regionen mit geringer Nachfrage brachgefallene Industrieflächen nicht wieder genutzt werden. Auch neu erschlossene Gewerbegebiete können nur teilweise einer Nutzung zugeführt werden.“

Vor diesem Hintergrund ist es Ziel der vorliegenden Untersuchung eine Gesamtübersicht und Bewertung der Flächen-Reserven mit Eignung für logistische Nutzung zu schaffen.

Dazu sollen alle verfügbaren Flächenreserven ermittelt und hinsichtlich ihrer Verkehrsanbindung sowie möglicher Umweltrestriktionen untersucht und bewertet werden. Neben den verkehrlichen, umwelttechnischen und planungsrechtlichen Eigenschaften wird auch die Frage der Akzeptanz einer logistischen Inanspruchnahme abgefragt.

Ein weiterer integraler Bestandteil des Projektes ist es, bei der Flächenrecherche und Bewertung die lokalen und regionalen Akteure zu beteiligen und gemeinsam geeignete Flächen oder Potenziale zu ermitteln.

1.2 Untersuchungsgebiet und Flächenauswahl

Die jetzt von der Innovationsregion Rheinisches Revier (IRR) beauftragte Untersuchung umfasst als Untersuchungsgebiet innerhalb der Kammerbezirke der IHK Aachen, IHK Bonn / Rhein-Sieg, IHK Düsseldorf sowie IHK Köln/Leverkusen die folgenden Kreise oder kreisfreien Städte:

| | |
|-----------------------|--------------------------------------------------------------------------------------|
| IHK Aachen | StädteRegion Aachen (Kreis Aachen) Kreis Düren, Kreis Euskirchen, Kreis Heinsberg |
| IHK Bonn/Rhein Sieg | Stadt Bonn, Rhein-Sieg-Kreis |
| IHK Köln / Leverkusen | Stadt Leverkusen |
| IHK Düsseldorf | Kreis Mettmann |

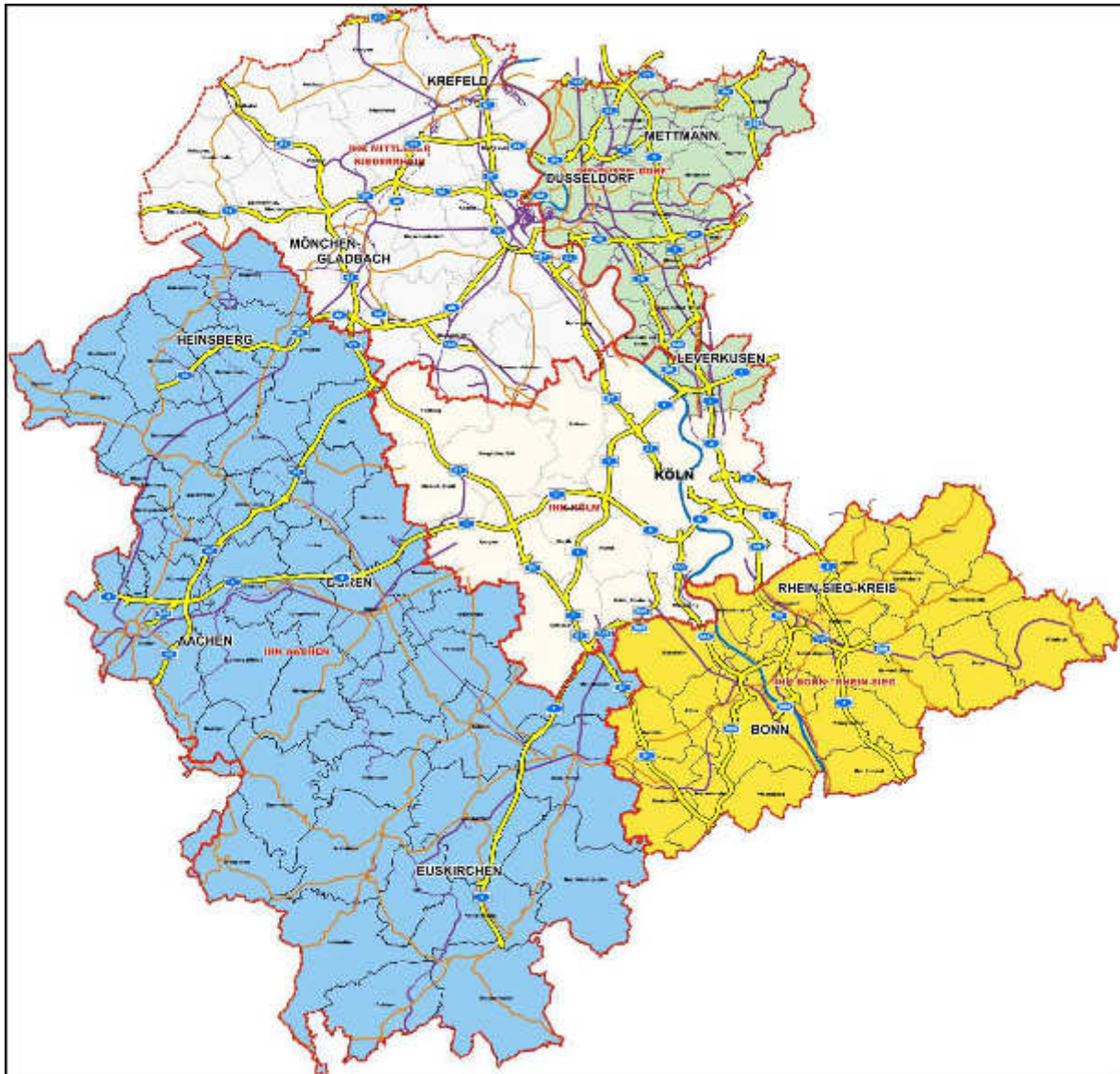
Mit gleichem Ziel hatte im Jahr 2012 die IHK Mittlerer Niederrhein, der Rhein-Erft-Kreis und der Rhein-Kreis-Neuss eine Untersuchung für die Städte Mönchengladbach, Köln, Krefeld, den Rhein-Erft-Kreis, den Rhein-Kreis Neuss und den Kreis Viersen in Auftrag gegeben. Ziel dieser Untersuchung war die im Rahmen des vom Land NRW geförderten, übergeordneten Ziel II-Projektes „Verbesserung der Logistikregion Niederrhein“ sowie des Teilprojektes „Flächen (Re-) Aktivierung zur Ausweitung des Gewerbeflächenangebotes mit Gleisanschluss“ eine Recherche der vorhandenen Potenzialflächen vorzunehmen und diese hinsichtlich ihrer Eignung und möglicher Restriktionen zu bewerten. Die Untersuchung fokussierte dabei auf derzeit nicht oder nur unzureichend genutzte Flächen, auch wenn diese zum jetzigen Zeitpunkt nicht auf dem Gewerbeflächenmarkt verfügbar sind.

Zur Ermittlung geeigneter Flächen wird mit Hilfe der Daten der Raumordnung und anderen digitalen Daten zunächst ein Überblick aller im Untersuchungsgebiet vorhandenen Gewerbeflächen erstellt. Für Gebiete >5 ha erfolgt die Ermittlung mittels Beurteilung durch Eignungskriterien. Die erarbeitete Vorauswahl wird durch örtliche und aktuelle Kenntnisse modifiziert. Soweit sich hieraus Kenntnisse über zusätzliche Eignungsflächen oder Potenzialflächen ergeben, werden diese mit in die Untersuchung aufgenommen. Die Kriterien und Informationen für die Bewertung sind in einem Steckbrief für jedes Gebiet zusammengestellt.

Ein Großteil der in der vorliegenden Untersuchung beurteilten Flächen sind, häufig schon Inhalt der Regionalen Raumordnungspläne (GEPs). Sie verfügen meistens bereits über Anschlüsse an das Straßen- und Schienennetz.

Das aktuelle Untersuchungsgebiet umschließt das im Jahr 2012 untersuchte Gebiet, sodass mit der vorliegenden Untersuchung ein Überblick über weite Teile des Rheinlandes gegeben sind. Der mittlere Bereich der folgenden Abbildung kennzeichnet das Untersuchungsgebiet von 2012. Die farblich markierten Bereiche kennzeichnen den in der vorliegenden Untersuchung betrachteten Raum.

Abbildung 1: Untersuchungsgebiet mit Straßen- und Schienenverbindungen



1.3 Güterstromentwicklung als besondere Rahmenbedingung

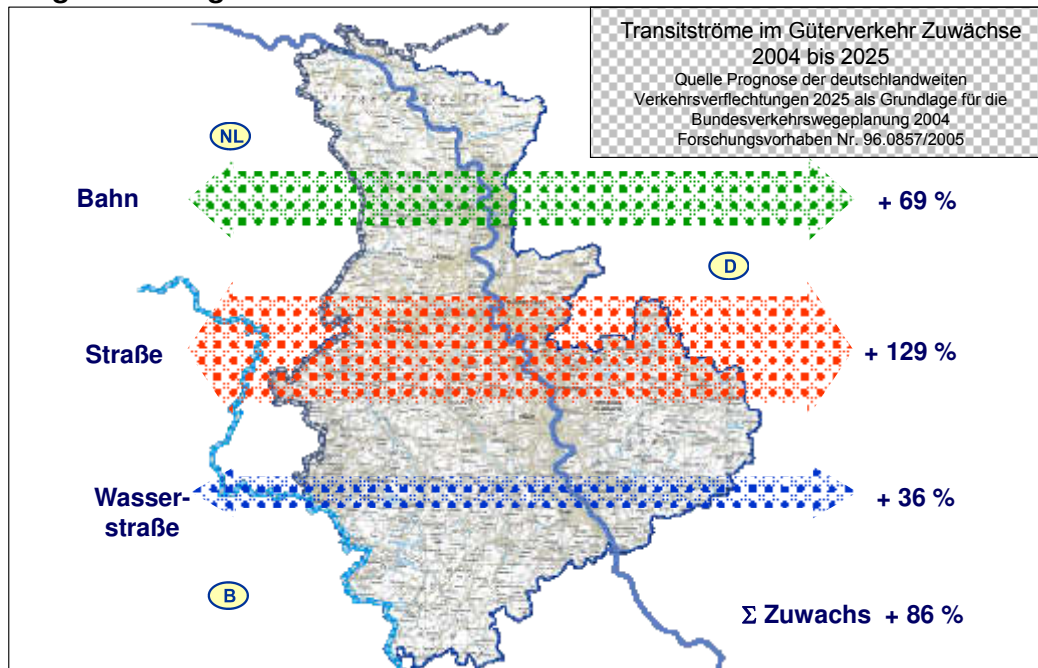
Eine besondere Anforderung an die Untersuchung ergibt sich aus der aktuellen Entwicklung der Güterströme zwischen den Seehäfen und dem Hinterland. Diese in die Untersuchung einzubeziehen, wird nicht nur als Voraussetzung für eine zutreffende Analyse gesehen. Eine angemessene Berücksichtigung der Güterströme bietet vielmehr die Chance aus den zunehmenden Güter- und Verkehrsströmen zwischen den Nordseehäfen Zeebrügge, Antwerpen, Rotterdam und Amsterdam (ZARA-Häfen) und dem Rheinland eine zusätzliche Wertschöpfung zu erzielen. Die frühzeitige Erkenntnis schafft zudem die Möglichkeit künftige Verkehrsströme zu erkennen und zu lenken sowie Voraussetzungen für Verknüpfungen von Verkehrsträgern zu schaffen und Belastungen aus der Zunahme zu mindern.

Dabei handelt es sich im Wesentlichen um Aspekte der modernen Logistik, wie beispielsweise die Einrichtung moderner Güterverteilzentren, bei denen neben der Verteilerfunktion in relativ großem Umfang zusätzliche Arbeitsprozesse (Value Added Logistics/VAL) oder Serviceleistungen (Value Added Services/VAS) durchgeführt werden.

Die Lage des IRR-Raumes zwischen den ZARA-Häfen und dem Rheinland in Kombination mit der zunehmenden Bedeutung von VAL und VAS im Zuge der Hinterlandgüterströme bietet beste Voraussetzungen für die Einrichtung von modernen Güterverteilzentren.

Die potenzielle Wertschöpfung wird aufgrund der zunehmenden Umschlagsmengen in den ZARA-Häfen für den IRR-Raum als signifikant eingeschätzt. Zur Erläuterung werden nachfolgend kurz die Verkehrsentwicklung im Rheinland sowie die Situation an den ZARA-Häfen hinsichtlich des Umschlages und die Verkehrsinfrastruktur des Hinterlandes erläutert.

Abbildung 2: Hintergrund - Zunehmender Güterverkehr

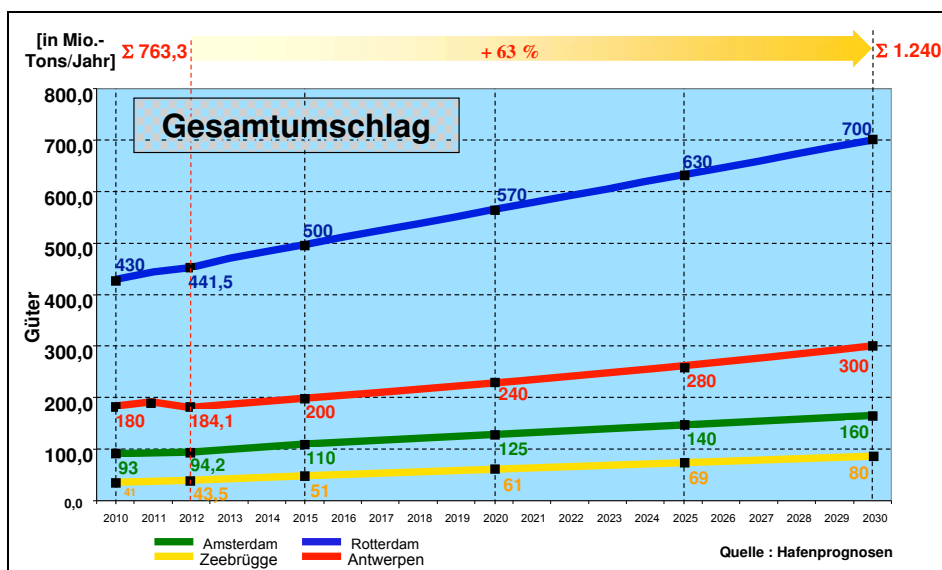


Die Verkehrsentwicklung im Rheinland erfolgt auf der Grundlage der ‚Prognose der deutschlandweiten Verkehrsverflechtungen 2025‘, das Ergebnis des Forschungsvorhabens Nr. 96.0857/2005, das als Grundlage für die Bundesverkehrswegeplanung 2004 dient. Dabei werden insbesondere die auf NRW und ihre Teilgebiete ausgerichteten Güterströme qualifiziert und quantifiziert (Abbildung „Transitströme im Güterverkehr Zuwächse 2004 bis 2025“) und es zeigt sich, dass insbesondere der Straßenverkehr bis 2025 um deutlich mehr als 100% zunehmen wird. Vor dem Hintergrund der Tatsache, dass die vorhandene Infrastruktur auch bei Realisierung sämtlicher Maßnahmen (Engpassbehebung,

Kapazitätserhöhung) diese Zunahme wohl kaum bewältigen kann, bieten insbesondere die Verkehrsträger Schiene und Wasserstraße Möglichkeiten, einen signifikanten Beitrag zur Verkehrsabwicklung im Rheinland zu leisten.

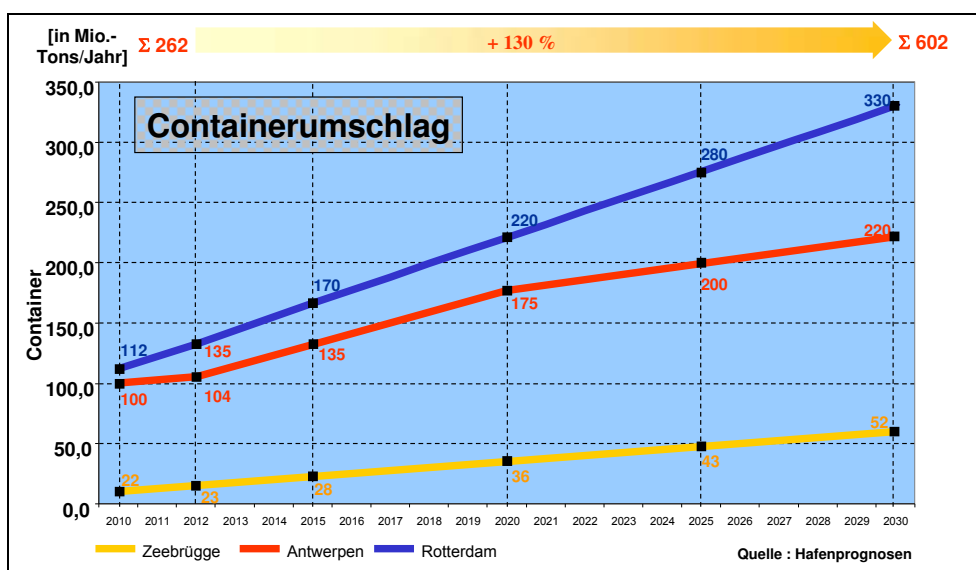
Die folgende Abbildung zeigt die Entwicklung des Gesamt-Güterumschlags an den ZARA-Häfen. Zwischen 2010 und 2030 ist mit einer Zunahme des jährlichen Gesamtumschlags von derzeit ca. 763 auf 1.240 Mio. Tonnen zu rechnen (Stand 2012). Der Anteil der belgischen Häfen Zeebrügge und Antwerpen am Gesamtumschlag bleibt dabei mit 30% nahezu konstant.

Abbildung 3: Zunehmender Güterverkehr / Gesamtumschlag zwischen ZARA-Häfen und dem Hinterland / insbes. NRW / Rheinland



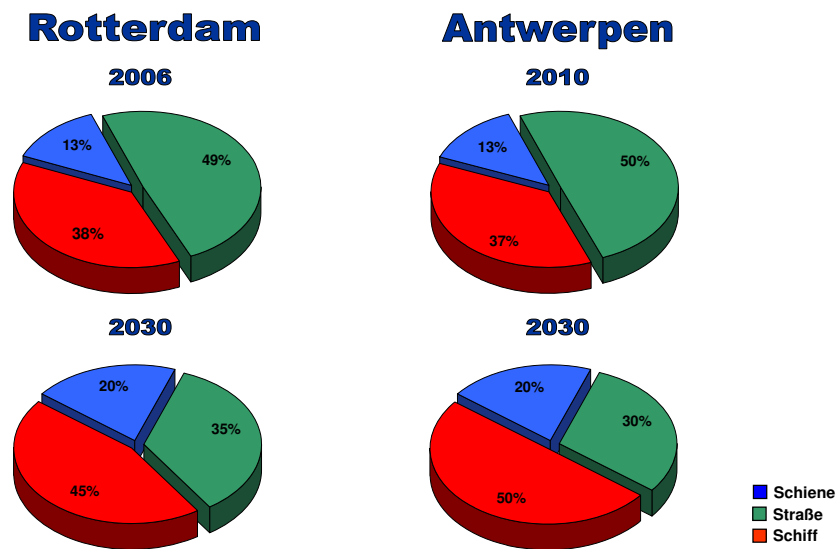
Beim Containertransport ist die Bedeutung der belgischen Häfen jedoch weitaus größer: Der Anteil beträgt derzeit 48,5% (127 Mio. t/Jahr) bzw. zukünftig ca. 45% (272 Mio. t/Jahr). In Amsterdam werden seit Mitte 2012 keine signifikanten Containermengen mehr umgeschlagen.

Abbildung 4: Zunehmender Güterverkehr / Containerumschlag zwischen ZARA-Häfen und dem Hinterland / insbes. NRW / Rheinland



Berücksichtigt man darüber hinaus die Entwicklung des Modal-Splits (Schiene, Straße, Schiff) an den Häfen Rotterdam und Antwerpen zugunsten des Schienenverkehrs, so wird klar, dass für die Abwicklung des Hinterlandverkehrs ein zukunftsorientiertes Konzept zu entwickeln ist (vgl. Abbildung).

Abbildung 5: Modal-Split an den Häfen Rotterdam und Antwerpen

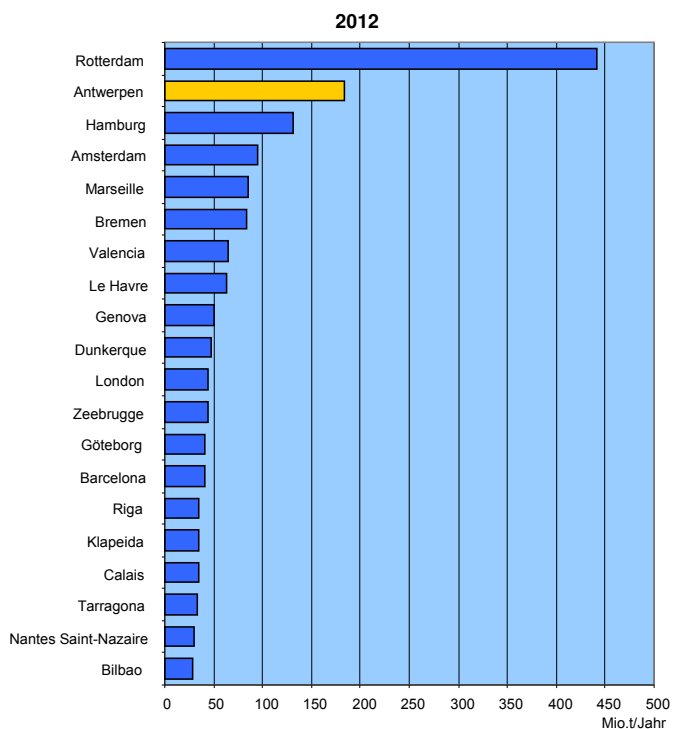


Die Bedeutung der ZARA-Häfen auch aus einer Betrachtung des Güterumschlags sowie des Containerumschlags an den 20 wichtigsten Häfen Europas hervor (vgl. Abbildung).

Abbildung 6: Güterumschlag und Containerumschlag der Top 20 Häfen in Europa

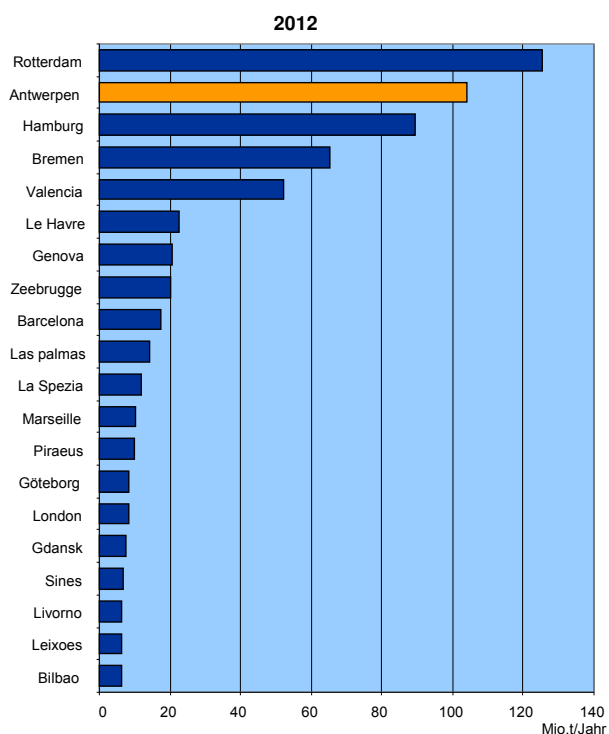
Güterumschlag (in 1.000 t/Jahr)

| Jahr | 2012 |
|----------------------|---------|
| Rotterdam | 441.528 |
| Antwerpen | 184.136 |
| Hamburg | 130.937 |
| Amsterdam | 94.261 |
| Marseille | 85.633 |
| Bremen | 83.979 |
| Valencia | 65.664 |
| Le Havre | 63.517 |
| Genova | 50.207 |
| Dunkerque | 47.629 |
| London | 43.742 |
| Zeebrugge | 43.544 |
| Göteborg | 41.735 |
| Barcelona | 41.493 |
| Riga | 35.304 |
| Klapeida | 35.242 |
| Calais | 34.136 |
| Tarragona | 33.217 |
| Nantes Saint-Nazaire | 29.866 |
| Bilbao | 28.953 |



Güterumschlag (in 1.000 t/Jahr)

| Jahr | 2012 |
|------------|---------|
| Rotterdam | 125.428 |
| Antwerpen | 104.060 |
| Hamburg | 89.408 |
| Bremen | 65.154 |
| Valencia | 52.038 |
| Le Havre | 22.737 |
| Genova | 20.618 |
| Zeebrugge | 20.317 |
| Barcelona | 17.406 |
| Las palmas | 14.230 |
| La Spezia | 12.016 |
| Marseille | 10.442 |
| Piraeus | 9.886 |
| Göteborg | 8.258 |
| London | 8.135 |
| Gdansk | 7.627 |
| Sines | 6.757 |
| Livorno | 6.494 |
| Leixoes | 6.458 |
| Bilbao | 6.372 |



Die große Zunahme der Umschlagsmengen an den ZARA-Häfen wird dazu führen, dass die derzeit in vielen Bereichen bereits überlastete Infrastruktur noch wesentlich stärker beansprucht wird. Von wesentlicher Bedeutung sind daher Ausbaumaßnahmen wie beispielsweise die Durchbindung der BAB A 46 bis zur niederländischen A 2 im Straßennetz und das dritte Gleis zwischen Aachen und Düren im Schienennetz. In den beiden nachfolgenden Abbildungen sind die für den Transitzkorridor wichtigen, grenzüberschreitenden Hauptverkehrsverbindungen der Straßen- bzw. Schieneninfrastruktur zwischen den ZARA-Häfen und NRW im Vergleich zu der Orientierung der Hauptgüterstromrelationen dargestellt.

Abbildung 7: Zunehmender Güterverkehr auf den Autobahn Hauptachsen

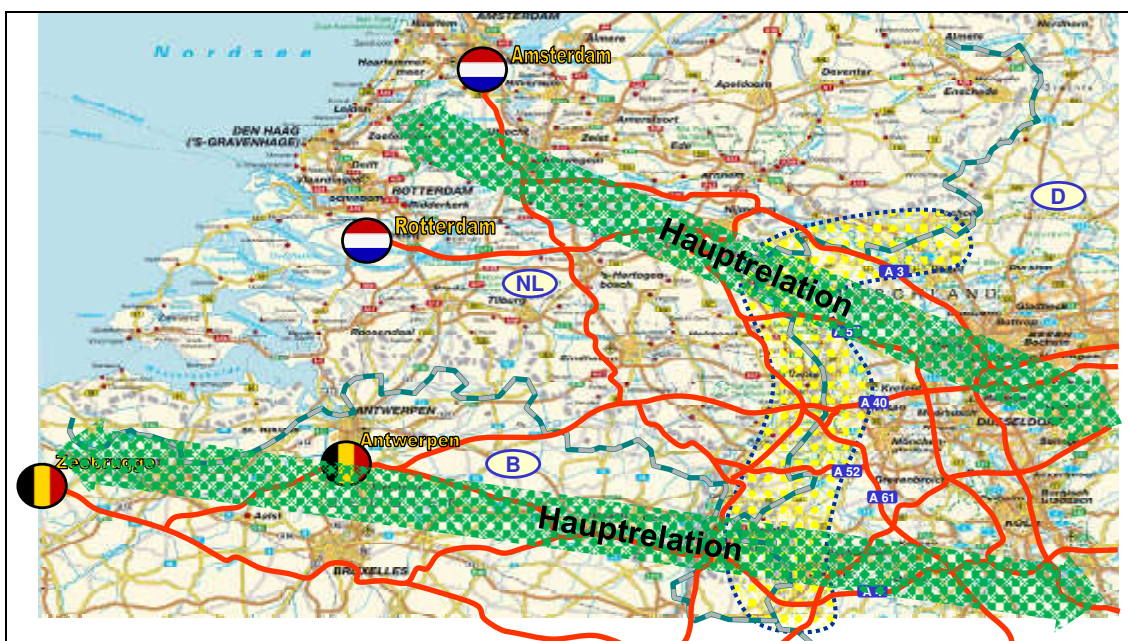
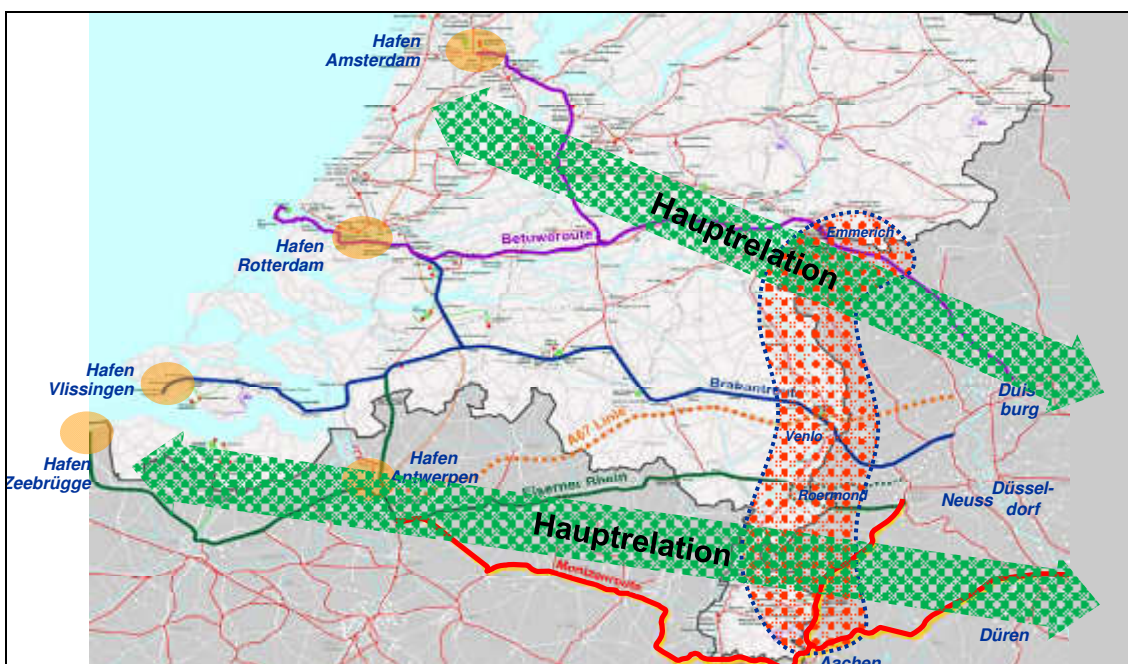


Abbildung 8: Zunehmender Güterverkehr auf den Haupt-Schienenverbindungen



Zu beachten ist, dass beim Schienengüterverkehr die Verkehrsabwicklung derzeit maßgeblich über die Montzenroute, wobei in Aachen eine Aufteilung der Verkehre Richtung Neuss, Düsseldorf, Krefeld und Köln stattfindet, die Brabantroute und in zunehmendem Maße über die Betuweroute abgewickelt wird. Ebenfalls dargestellt ist der „Eiserne Rhein“, wobei im Bereich von Roermond (NL) der Abschnitt durch das Naturschutzgebiet „De Meinweg“ und die in den vergangenen Jahren untersuchte A 52-Alternative dargestellt ist. Ebenfalls dargestellt ist die sogenannte A 67 Linie, die im Zuge des niederländischen Verfahrens zur möglichen Reaktivierung des „Eisernen Rheins“ zunächst mit berücksichtigt, jedoch aus Kostengründen nicht weiter verfolgt wurde.

2 Methodik

2.1 Erfassung von Flächen

Zur Erfassung der geeigneten Flächen wird eine systematische Auswertung von verfügbaren Flächendaten, einschließlich der Regionalen Raumordnungspläne (GEP) durchgeführt. Zudem erfolgt die Abfrage bei den im Untersuchungsraum liegenden Kreisen, Städten und Gemeinden. Dazu werden, soweit es erforderlich erscheint und gewünscht ist, Einzelinterviews, z.B. bei der Wirtschaftsförderung und Planungsämtern/-abteilungen geführt, in denen die Angaben anhand standardisierter Kriterien erfasst werden. Erfragt werden u. a. Angaben zur Verfügbarkeit, evtl. Restriktionen, Entwicklungstendenzen etc. Betrachtet werden alle möglichen, planerisch gewidmeten Flächen, die eine stille Reserve darstellen können.

Die Beurteilung erfolgt nach Kriterien, die aus landesweit verfügbaren Daten ermittelt und in der Regel mit den Kommunen hinterfragt und durch diese ggf. inhaltlich ergänzt wurden.

Für jedes Gebiet wird ein sogenannter Steckbrief erstellt. Die Steckbriefe werden wiederum jeweils mit den Beteiligten abgestimmt (siehe hierzu Steckbriefe in TEIL C sowie Beispiel-Steckbrief Abbildung 10).

2.1.1 Auswertung vorhandener Daten

Folgende digitalen Daten werden ausgewertet:

- Landesentwicklungsplan (LEP)
- Regionalpläne (GEP) Aachen, Köln, Düsseldorf
 - Bereiche für gewerbliche und industrielle Nutzungen (GIB)
 - GIB für flächenintensive Großvorhaben
 - GIB für zweckgebundene Nutzungen
 - Allgemeine Siedlungsbereiche
- Daten der Flächennutzung, insbes. Industrie- und Gewerbeflächen
- Luftbilder

2.1.2 Auswahl geeigneter Flächen für Logistik

Der Vorauswahl der Gewerbeflächen wurden folgende Kriterien zugrunde gelegt:

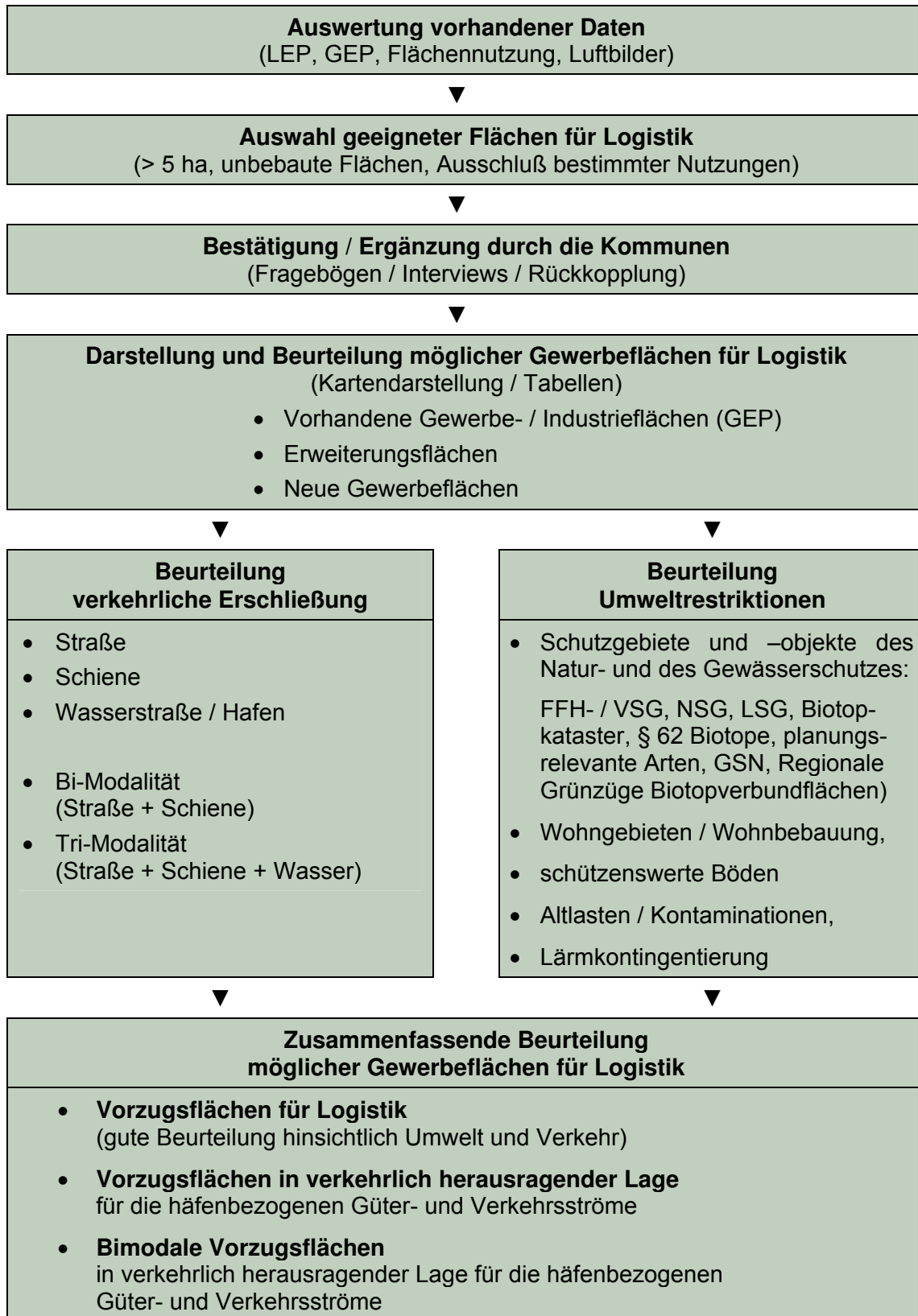
- Größe: Industrie- und Gewerbeflächen > 5 ha
- Erschließung BAB, Landstraße, Kreisstraße, Gleisnähe
- Nutzungen: keine Betrachtung von Industrie- und Gewerbeflächen mit folgenden Funktionen: Abfallbehandlungsanlage, Kläranlage, Klärwerk, Heizwerk, Umspannstation, Kraftwerk, Wasserwerk, Werft, Gärtnerei

2.1.3 Bestätigung und Ergänzung durch die Kommunen

Integraler Bestandteil des Projektes ist es, bei der Flächenrecherche und Bewertung die lokalen und regionalen Akteure mit ins Boot zu holen und gemeinsam mögliche, geeignete Flächen zu ermitteln, durch:

- Fragebögen
- Interviews mit Kommunen / Kreisen
- Interviews mit ausgewählten dritten Ansprechpartnern
- Steckbriefe

Abbildung 9: Vorgehensweise



2.2 Dokumentation von Gewerbeflächen für Logistik

Die für Logistikzwecke ermittelten, potenziell geeigneten, untersuchten Flächen wurden in Steckbriefen dokumentiert, in denen Lage und Einzelkriterien zusammengestellt sind.

Neben der Beschreibung der verkehrlichen Situation und der Umweltbelange ist für die Nutzungseignung von Flächen für Logistik das Vorhandensein von Planungsrecht wesentlich. In den Steckbriefen erfolgt eine Benennung des vorhandenen Planungsrechts, wobei folgende Ebenen unterschieden werden:


- Landesentwicklungsplan (LEP)
- Regionalplan (GEP)
- Flächennutzungsplan (FNP)
- Bebauungsplan (B-Plan)

Zudem erfolgt, soweit bekannt oder leicht abzuschätzen, eine Beurteilung möglicher Widerstände im Planungsverfahren und in diesem Zusammenhang der Akzeptanz sowie der voraussichtlichen zeitlichen Umsetzbarkeit.

Ein Beispiel eines Steckbriefes zeigt die folgende Abbildung.

Die Steckbriefe aller Gewerbeflächen sind in TEIL C zusammengestellt.

Abbildung 10: Beispielsteckbrief – Titz-Gewerbegebiet an der A 44 (DN 1)

| ALLGEMEINE ANGABEN | |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Flächenbezeichnung | Gewerbegebiet an der A 44 |
| Adresse | A 44 (Aachen – Jackerath), AS Titz / L 226 |
| Ort | Titz |
| Größe | Ca. 30 ha |
| Lage | Östlich der AS Titz an der A 44, nördlich und südlich der L 226 Nordwestlich von Titz |
|  | |
| Quelle: gisTRA-Gewerbefl.-Informationssyst. TechnologieregionAC / Google Earth Pro-Lizenz für IVV GmbH & Co.KG | |
| Nutzung | Landwirtschaft |
| Bebauung | Keine |
| Erweiterbarkeit | Nicht ausgeschlossen. Aufgrund fehlender Nachfrage nicht relevant. |
| Besitzverhältnisse | Privatbesitz / Landwirte (Verkauf mögl.) Vorzugsweise Tauschflächen |
| VERKEHRLICHE ERSCHLIESSUNG | |
| Erschließung Straße | Unmittelbar an der A 44 (Aachen – Jackerath), AS Titz / L 226 |
| Anschluss Schienennetz | Nein |
| Anschluss Wasserstraße | Nein |
| UMWELTSCHUTZ | |
| Schutzgebiete | Kein FFH, VSG, NSG, LSG, Biotopkataster, Alleenkataster, kein § 62 Biotop, keine planungsrelevante Arten (Linfos) bekannt, kein GSN (LEP), kein Regionaler Grünzug (GEP), keine Biotopverbundfläche |
| Wasserschutzgebiete | Wasserschutzgebiet (WSG) III, weitere Zone, "Titz" (4904-07) |
| Schutzwürdige Böden | besonders schutzwürdige Böden (Stufe 3) Böden mit hoher oder sehr hoher Bodenfruchtbarkeit |
| Altlasten/Kontamination | |
| Wohnbebauung | Nächste Wohnbebauung ca. 600 m östlich (Titz) |
| PLANUNGSRECHT | |
| LEP | Siedlungsbereich |
| Regionalplan / GEP | Allgemeiner Siedlungsbereich (ASB), allgemeiner Freiraum- und Agrarbereich, Bereich zum Grundwasser- und Gewässerschutz |
| FNP | Gewerbliche Baufläche |
| B-Plan | Kein B-Plan vorhanden / ermöglicht Entwicklung entsprechend der Wünsche des Käufers |
| Widerstände | Nicht zu erwarten |
| INWERTSETZUNG | |
| Zeitlicher Rahmen | Fläche kann bei Nachfrage kurzfristig zur Verfügung gestellt werden |
| Investitionskosten | |
| AKZEPTANZ | |
| Politik | Zustimmung |
| Verwaltung | Zustimmung |
| Anwohner | Nicht bekannt |

2.3 Flächenbewertung

2.3.1 Beurteilung der Umweltrestriktionen

Für die Eignung und Nutzbarkeit können sich aufgrund der Umwelt Einschränkungen ergeben. Diese können sich in Form von zulässigen Hindernissen, erschwerten Genehmigungsprozessen, verminderter Akzeptanz oder hohem Klagepotenzial nachteilig auf die Bereitstellung der Flächen auswirken.

Bei den in Regionalplänen dargestellten Bereichen ist davon auszugehen, dass Konflikte mit Umweltbelangen in der Regel ausgeräumt sind bzw. nicht vorkommen. Für zusätzliche Flächen lassen sich daraus Hinweise auf die Zulässigkeit oder Schwierigkeiten beim Planungsprozess geben.

Betrachtet werden folgende Schutzgebiete und –objekte des Natur- und Landschaftsschutzes:

- FFH- / europäische Vogelschutzgebiete (Natura-2000)
- Naturschutzgebiete (NSG)
- Landschaftsschutzgebiete (LSG)
- Biotopkatasterflächen (LANUV)
- Geschützte Alleen / Alleenkataster (LANUV)
- Nach § 62 LG geschützte Biotope
- Bekannte Vorkommen planungsrelevanter Arten
- Gebiete zum Schutz der Natur (GSN) – LEP
- Regionale Grünzüge (GEP)
- Biotopverbundflächen

Zusätzlich werden weitere, für die Nutzbarkeit wesentliche Umweltbelange betrachtet, etwa das Vorhandensein von:

- Wohngebieten / Wohnbebauung
- schützenswerten Böden
- Altlasten / Kontaminationen
- Lärmkontingentierung

In der Gesamtbewertung der Umweltrestriktionen werden die schutzwürdigen Böden als erheblicher Faktor berücksichtigt. Aufgrund ihrer zum Teil sehr großflächigen Verbreitung im Raum oder einer Region, eignen sie sich jedoch kaum für eine Standortdifferenzierung. Bei planungsrechtlich abgesicherten Standorten sind zudem andere Belange in der Gesamtabwägung höher bewertet worden.

In gleicher Weise gehen auch geschützte Alleen des LANUV (Linfos) Alleenkatasters nicht ausschlaggebend in die Bewertung der Umweltrestriktionen ein. Oft liegen diese Flächen am Rand möglicher Gewerbegebiete oder sind gar aktiver Teil einer internen Begrünung und stellen somit keinen Konflikt zu einer gewerblichen / logistischen Nutzung dar.

Bei der Gesamtschau der Umweltgunst von Standorten werden schutzwürdige Böden deshalb außer Acht gelassen. Im Einzelfall stellen sie jedoch einen schwergewichtigen Umweltbelang dar.

Vorkommen planungsrelevanter Arten auf den untersuchten Flächen werden, soweit sie etwa aus dem Informationssystem des Landes (LANUV / geschützte Arten in NRW) bekannt sind, als Information aufgenommen. Da diese Informationen jedoch nicht flächendeckend für Nordrhein-Westfalen vorliegen und es sich oft um projektbezogene Einzelerhebungen handelt, wurde diesem Kriterium in der Gesamtbeurteilung der Umwelteignung ebenfalls kein ausschlaggebendes Gewicht beigemessen. Das Vorkommen planungsrelevanter Arten und

mögliche Auswirkungen der Ausweisung von Gewerbegebieten, muss im Einzelfall näher untersucht und beurteilt werden.

Die Umweltqualität wird, soweit sie auch außerhalb der Fläche durch Wirkeffekte (Lärm), die Zufahrten oder Funktionszusammenhänge betroffen werden kann, auch in der Umgebung bzw. Nachbarschaft betrachtet. In den Bewertungstabellen sind solche Kriterien und Informationen in Klammern () gesetzt.

Tabelle 1: Bewertungskriterien Umwelt

| Einzelkriterien Umwelt | |
|-------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| X | Schutzgebiete auf der Fläche |
| () | Schutzgebiete angrenzend / im Umfeld |
| - | Kein Schutzgebiet |
| III | |
| III | Besonders schutzwürdige Böden |
| II | Sehr schutzwürdige Böden |
| I | Schutzwürdige Böden |
| V | Altlastenverdacht / Altlasten bekannt |
| I | |
| I | <ul style="list-style-type: none"> • Trinkwasserschutzgebiet / WSG Zone I • Biotopverbundfläche mit herausragender Bedeutung |
| II | <ul style="list-style-type: none"> • Trinkwasserschutzgebiet / WSG Zone II • Biotopverbundfläche mit besonderer Bedeutung |
| III | <ul style="list-style-type: none"> • Trinkwasserschutzgebiet / WSG Zone III |
| Gesamtbewertung Umwelt | |
| - | Nicht geeignet / signifikante Restriktionen |
| O | Bedingt / mit Einschränkungen geeignet |
| + | Gut – wenige / keine Restriktionen |

2.3.2 Beurteilung der verkehrlichen Erschließung

Der Untersuchungsraum wird von zahlreichen Verkehrsachsen durchzogen. Ein dichtes, aber teilweise stark belastetes Autobahnnetz bietet der logistischen Wirtschaft eine gute Anbindung an die europäischen Wirtschaftsräume.

Auch für den Schienenverkehr ist ein dichtes Netz vorhanden. Hinzu kommen Strecken der Privatbahnen sowie Werksbahnen. Über die Häfen und Anlegestellen am Rhein ist die Möglichkeit gegeben, das westeuropäische Wasserstraßennetz zu nutzen.

Verkehrsträger

Zentrales Kriterium ist die Erschließung. Unterschieden wird die Erreichbarkeit der Fläche von:

- Wasserstraßen
- Schienenwegen
- Straßen des übergeordneten Netzes (insbes. Autobahnen, Bundesstraßen)

Vorhandene Erschließung

Hier erfolgt die Beurteilung, ob die

- Erreichbarkeit vorhanden,
- Erreichbarkeit mit einfachen Ergänzungen möglich ist oder die
- Erreichbarkeit nicht oder nur mit hohem Aufwand herzustellen ist.

Erschließungsqualität

Soweit eine Erschließung vorhanden ist, erfolgt eine Betrachtung möglicher Einschränkungen durch Beurteilung von erkennbaren Restriktionen, bei

- Straßen
 - Kapazität
 - Beschränkungen (z.B. mangelnde Ausbauquerschnitte / Brückenqualität, Einbahnstraßenregelungen, Tempo 30-Zonen, Umweltzonen, temporäre Zufahrtsbeschränkungen)
 - Nähe zu Autobahnen und Bundesstraßen
 - Zuführung Schwerguteignung
- Schienennetz
 - Gleisanschluss
 - Zustand Schiene
 - Nähe zum DB-Netz
 - Erreichbarkeit Stammgleis
 - Ausbauzustand (Eingleisigkeit, Elektrifizierung, stillgelegte Strecke etc.)
- Wasserstraßen
 - Anschluss Wasserstraßennetz
 - Kaimauer (Ufer)
 - Hafennähe
- Bi-modalität (Straße + Schiene)
- Tri-modalität (Straße + Schiene + Wasser)

Die Bewertung der einzelnen Verkehrs-Kriterien erfolgt in Form einer Punktevergabe von 0 bis 5. Aus der Vergabe der Punkte ergibt sich die Bewertung der Flächen.

Hierbei wird zwischen Straße sowie Bi-modalität (Straße und Schiene) und Tri-modalität (Straße, Schiene und Wasser) unterschieden.

- 0 - 1 erhalten die Bewertung „nicht vorhanden bis unbefriedigend“,
- 2 - 3 sind „bedingt befriedigend bis mäßig“ und
- 4 - 5 erhalten die Bewertung „gut bis sehr gut“.

Je nach Betrachtung der Anbindung (Straße, bi-modal bzw. tri-modal) fällt die Bewertung der Fläche aus.

Bei den untersuchten Flächen liegt mit Ausnahme einer Fläche (SU 1) keine Tri-Modalität vor.

| | |
|---|----------------------|
| 0 | Nicht vorhanden |
| 1 | Unbefriedigend |
| 2 | Bedingt befriedigend |
| 3 | Mäßig |
| 4 | Gut |
| 5 | Sehr gut |

| | |
|---|------------------------------------|
| + | Gut bis sehr gut |
| 0 | Bedingt befriedigend bis mäßig |
| - | Nicht vorhanden bis unbefriedigend |

3 Ergebnisse der Untersuchung

Auf der Grundlage der verwendeten flächendeckenden Daten zur Raumnutzung, einschl. umweltfachlicher Grundlagen wurden die gewerblichen Flächen im Untersuchungsgebiet ausgewählt.

In der StädteRegion Aachen, der Stadt Bonn, der Stadt Leverkusen und den Kreisen Euskirchen, Düren, Heinsberg, fanden Grundsatzgespräche auf Kreisebene und Interviews auf der Ebene der einzelnen Kommunen statt.

Für die **Stadt Düsseldorf** liegen bereits eine Vielzahl von Daten zu Gewerbeflächen vor. Derzeit wird ein „Masterplan Industrie Düsseldorf“ erstellt. Die Stadt Düsseldorf ist generell nicht an der Ausweisung von Logistik-Flächen interessiert, da sie sich nicht als Logistikstandort profilieren möchte. Auch um Doppelbearbeitungen zu vermeiden, besteht daher von Seiten der Stadt Düsseldorf kein Interesse an einer Beteiligung an der vorgelegten Untersuchung.

Für den **Kreis Mettmann** liegt ein umfassendes Gewerbe- und Industrieflächen-Konzept aus dem Jahr 2012¹ vor. Eine neuerliche Begutachtung mit dem Schwerpunkt auf logistische Nutzung scheint daher entbehrlich. Diese Einschätzung wird nach Angaben des Kreises Mettmann (Amt für Wirtschaftsförderung und Planung), von den kreisangehörigen Kommunen einhellig geteilt. Aus diesem Grund und nach Absprache mit der Kreisverwaltung wurden im Kreis Mettmann auf kommunaler Ebene keine Interviews zu vorhandenen oder potenziellen Gewerbeflächen für logistische Nutzung durchgeführt. Wie abgestimmt, werden im Folgenden die Daten des Gewerbe- und Industrieflächen-Konzepts auf Flächen mit potenzieller Eignung für Logistik (Flächen >5 ha) hin ausgewertet. Die so ermittelten Flächen werden in Steckbriefen dokumentiert und der Bewertung unterzogen.

Der **Rhein-Sieg-Kreis** lässt derzeit ein umfassendes „Gewerbeflächenkonzept“ erarbeiten. Der Stand der Bearbeitung ist derzeit noch nicht geeignet, Aussagen zur Eignung von Gewerbeflächen für Logistik zu treffen. Im Hinblick auf eine laufende Gewerbeflächenuntersuchung des Kreises und nach Absprache mit der Kreisverwaltung wurden im Rhein-Sieg-Kreis auf kommunaler Ebene keine Interviews zu vorhandenen oder potenziellen Gewerbeflächen für logistische Nutzung durchgeführt. Für den Rhein-Sieg-Kreis wurde deshalb nur bestehende Daten zu Flächen des Strukturatlas Region Köln-Bonn (www.strukturatlas-region-koeln-bonn.de) abgefragt. Die so ermittelten Flächen mit potenzieller Eignung für Logistik (Flächen >5 ha) werden in Steckbriefen dokumentiert und der Bewertung unterzogen.

Mit der **Stadt Bonn** wurden vier Gewerbeflächen näher erörtert, die auch in Steckbriefen (BN1 – BN4) dokumentiert und bewertet wurden. Nach internen Beratungen kam die Stadt Bonn allerdings zu dem Schluss, dass die genannten Flächen aus ihrer Sicht für eine logistische Nutzung ungeeignet sind und die wenigen verfügbaren Gewerbeflächen im Stadtgebiet anderen gewerblichen Nutzungen vorbehalten werden sollen. Aus diesem Grund werden die Steckbriefflächen im Stadtgebiet Bonn zwar aufgeführt, in der weiteren Betrachtung, Bewertung und Auswertung allerdings nicht weiter berücksichtigt.

¹ STADT-RAUM-KONZEPT (2012): Gewerbe- und Industrieflächen-Konzept Kreis Mettmann. Gesamtbericht. STADT-RAUM-KONZEPT GmbH (Dortmund) in Zusammenarbeit mit dem Büro für Gewerbe- und Freiraumplanung (Dortmund), im Auftrag der Kreisverwaltung Mettmann - Amt für Wirtschaftsförderung und Planung sowie der Industrie- und Handelskammer zu Düsseldorf. Dortmund, Oktober 2012.

3.1 Untersuchte Flächen mit Eignung für Logistik

Insgesamt konnten im Untersuchungsgebiet 121 Gewerbeflächen mit einer Gesamtfläche von ca. 3.370 ha mit potenzieller Eignung für Logistik ermittelt und beurteilt werden. Diese Flächen stellen bestehende oder in der Regionalplanung planungsrechtlich abgesicherte Gewerbeflächen (Bereiche für gewerbliche und industrielle Nutzungen / GIB) in einer Größenordnung von rund 1.400 ha und Potenzialflächen in einer Größe von rund 2.000 ha dar.

Tabelle 2: Gewerbeflächen mit potenzieller Eignung für Logistik im UG

| Gewerbeflächen mit potenzieller Eignung für Logistik | | | | |
|-------------------------------------------------------------|---------------------|-----------------------|---------------------------------|-----------------------------------|
| Auswertung gesamtes Untersuchungsgebiet | | Flächen Anzahl | Gewerbe- fläche (ha) | Potenzial- fläche (ha) |
| IHK- Bezirk Aachen | | | | |
| B.1 | STÄDTEREGION AACHEN | 21 | 213 | 111 |
| B.2 | KREIS DÜREN | 28 | 156 | 1256 |
| B.3 | KREIS EUSKIRCHEN | 22 | 447 | 142 |
| B.4 | KREIS HEINSBERG | 14 | 372 | 117 |
| IHK-Bezirk Bonn / Rhein-Sieg | | | | |
| B.5 | STADT BONN | 0 | 0 | 0 |
| | RHEIN-SIEG-KREIS | 7 | 99 | 46 |
| IHK-Bezirk Köln / Leverkusen | | | | |
| B.6 | STADT LEVERKUSEN | 2 | 25 | 47 |
| IHK-Bezirk Düsseldorf | | | | |
| B.6 | KREIS METTMANN | 27 | 100 | 234 |
| Untersuchungsgebiet insgesamt | | 121 | 1.412 | 1.953 |

In der folgenden Abbildung sind die Standorte bestehender oder in der Regionalplanung abgesicherter Industrie- und Gewerbeflächen sowie der Potenzialflächen mit Eignung für Logistik dargestellt. Darüber hinaus sind auch die Standorte der Untersuchung von 2012 markiert.

Zur besseren Lesbarkeit ist die Abbildung im TEIL B, im DIN A3 Format zu finden.

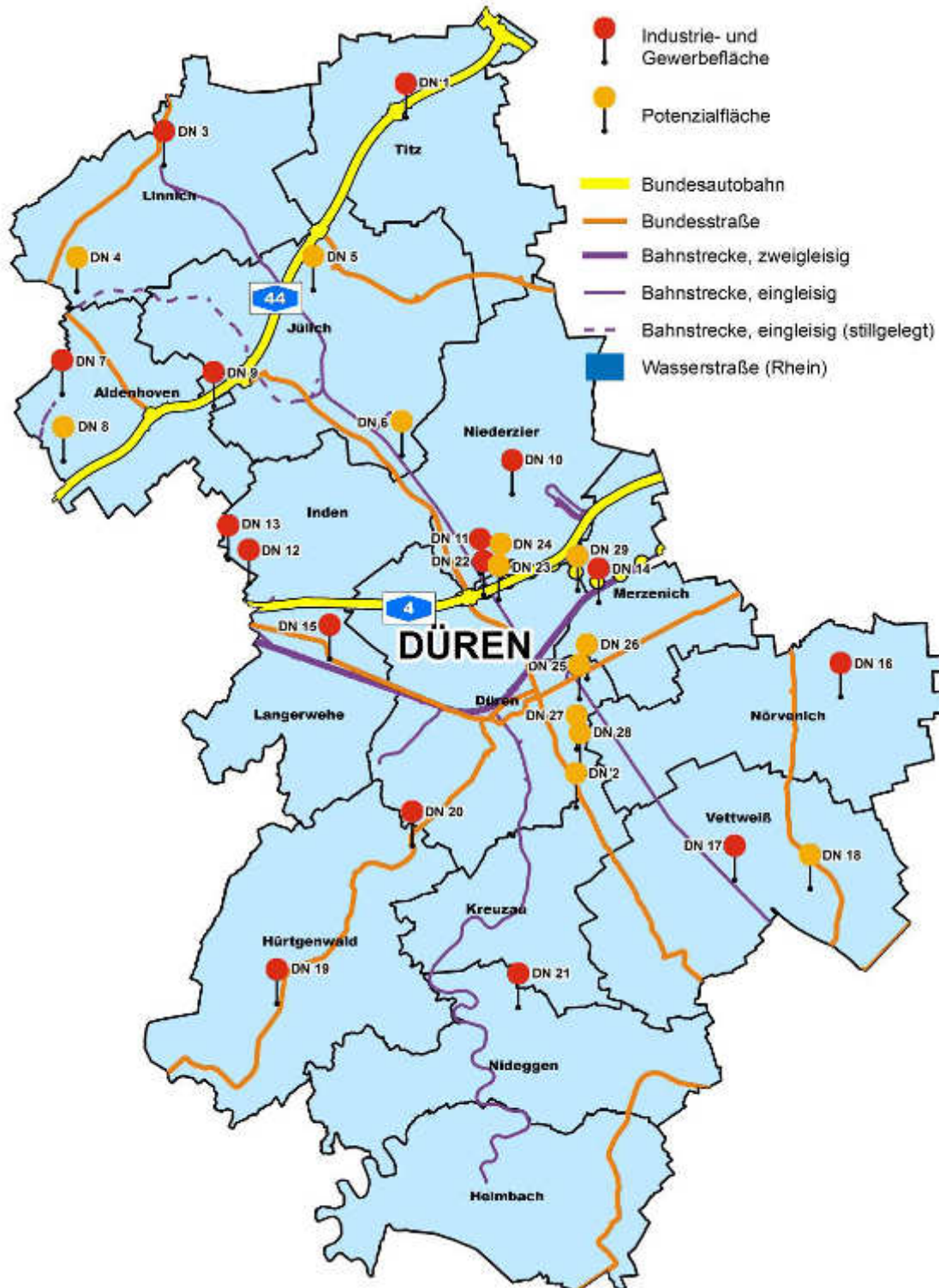
Abbildung 11: Übersicht – Untersuchungsgebiet mit potenziellen Logistikflächen



Die folgende Abbildung zeigt exemplarisch eine Übersichtskarte der Gewerbestandorte für den Kreis Düren. Unterschieden wird zwischen bestehenden / in der Regionalplanung abgesicherte Industrie- und Gewerbeflächen sowie Potenzialflächen mit Eignung für Logistik. Des Weiteren sind wichtige Verkehrsachsen (Straßen, Schiene, Wasserstraße) in den Karten dargestellt.

Im TEIL B finden sich die Übersichtskarten aller untersuchten Städte und Kreise.

Abbildung 12: Exemplarisch - Übersicht potenzieller Logistikflächen im Kreis Düren



3.2 Reaktivierbare Flächen

Im Untersuchungsgebiet wurden 14 Gewerbeflächen mit potenzieller Eignung für Logistik ermittelt und beurteilt, bei denen es sich um Reaktivierungsflächen handelt. Es sind Gewerbeflächen in einer Größenordnung von insgesamt ca. 490 ha.

Überwiegend handelt es sich um ehemals gewerblich/industriell, bergbaulich oder militärisch genutzte Flächen. Konkret sind es die in den folgenden Steckbriefen dokumentierten Flächen: AC 9, AC 16, DN 5, DN 13, HS 11, HS 12, EU 4, EU 9, EU 14, EU 15, ME 6, ME 19, ME 21 sowie ME 23 (vgl. TEILE B und C).

Tabelle 3: Reaktivierungsflächen mit potenzieller Eignung für Logistik

| Reaktivierung von Gewerbeflächen mit potenzieller Eignung für Logistik | | | | |
|---------------------------------------------------------------------------|---------------------|-------------------|-------------------------|---------------------------|
| Auswertung gesamtes Untersuchungsgebiet | | Flächen Anzahl | Gewerbe- fläche (ha) | Potenzial- fläche (ha) |
| IHK- Bezirk Aachen | | | | |
| B.1 | STÄDTEREGION AACHEN | 2 | 18 | 0 |
| B.2 | KREIS DÜREN | 2 | 0 | 340 |
| B.3 | KREIS EUSKIRCHEN | 4 | 43 | 0 |
| B.4 | KREIS HEINSBERG | 2 | 47 | 15 |
| IHK-Bezirk Bonn / Rhein-Sieg | | | | |
| B.5 | STADT BONN | 0 | 0 | 0 |
| | RHEIN-SIEG-KREIS | 0 | 0 | 0 |
| IHK-Bezirk Köln / Leverkusen | | | | |
| B.6 | STADT LEVERKUSEN | 0 | 0 | 0 |
| IHK-Bezirk Düsseldorf | | | | |
| B.6 | KREIS METTMANN | 4 | 19 | 9 |
| Untersuchungsgebiet insgesamt | | 14 | 127 | 364 |

3.3 Aus Umweltsicht günstige Flächen

Eine Zusammenfassung der Gewerbeflächen ohne bzw. mit wenigen Restriktionen aus Umweltsicht ist in der folgenden Tabelle dargestellt. Dabei sind die Flächen den einzelnen Kreisen zugeordnet und die Flächengrößen zusammengefasst.

Insgesamt konnten im Untersuchungsgebiet 75 Gewerbeflächen mit potenzieller Eignung für Logistik ermittelt und beurteilt werden, die aus Umweltsicht geeignet sind, da sie keine schwerwiegenden Restriktionen aufweisen. Zusammen sind es vorhandene oder planungsrechtlich abgesicherte Gewerbeflächen in einer Größenordnung von rund 1.100 ha und Potenzialflächen in einer Größe von rund 1.200 ha.

Tabelle 4: Übersicht potenzieller Logistikflächen – Bewertung Umweltrestriktionen

| Gewerbeflächen mit potenzieller Eignung für Logistik | | | | |
|-------------------------------------------------------------------|---------------------|-----------------------|---------------------------------|-----------------------------------|
| Auswertung Flächen mit wenigen/keinen Restriktionen UMWELT | | Flächen Anzahl | Gewerbe- fläche (ha) | Potenzial- fläche (ha) |
| IHK- Bezirk Aachen | | | | |
| B.1 | STÄDTEREGION AACHEN | 12 | 162 | 9 |
| B.2 | KREIS DÜREN | 18 | 127 | 923 |
| B.3 | KREIS EUSKIRCHEN | 15 | 347 | 30 |
| B.4 | KREIS HEINSBERG | 9 | 292 | 77 |
| IHK-Bezirk Bonn / Rhein-Sieg | | | | |
| B.5 | STADT BONN | 0 | 0 | 0 |
| | RHEIN-SIEG-KREIS | 4 | 74 | 2 |
| IHK-Bezirk Köln / Leverkusen | | | | |
| B.6 | STADT LEVERKUSEN | 2 | 25 | 47 |
| IHK-Bezirk Düsseldorf | | | | |
| B.6 | KREIS METTMANN | 15 | 51 | 128 |
| Untersuchungsgebiet insgesamt | | 75 | 1.078 | 1.214 |

Tabelle 5: Potenzielle Logistikflächen ohne schwerwiegende Umweltrestriktionen

| Gewerbeflächen für Logistik Flächenbewertung UMWELT | Gewerbefläche (ha) | Potenzialfläche (ha) | Wohnen | WSG | FFH / VSG | NSG | LSG | Biotopkataster | Alleen | § 62 Biotop | planungsrelev. Arten (Linfos) | GSN (LEP) | Reg. Grünzug (GEP) | Biotopverbund | Schutzw. Böden | Altlasten bekannt | BEWERTUNG |
|-----------------------------------------------------------|--------------------|----------------------|--------|-----|-----------|-----|-----|----------------|--------|-------------|----------------------------------|-----------|--------------------|---------------|----------------|-------------------|-----------|
| | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| STADTREGION AACHEN | 162 | 9 | | | | | | | | | | | | | | | |
| AC 1 - Aachen - Potenzialfläche Kreuz Aachen | | 9,0 | - | - | - | - | () | - | - | - | - | - | - | () | III | | + |
| AC 2 - Aachen - Gewerbegebiet Avantis | 20,0 | | - | - | - | - | () | - | X | - | X | - | () | () | III | | + |
| AC 6 - Baesweiler- GE Carl Alexander Park | 15,0 | | - | - | - | () | () | - | () | - | - | - | () | () | III | | + |
| AC 6 - Würselen - GE Aachener Kreuz-Merzbrück | 52,0 | | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | II | | + |
| AC 7 - Herzogenrath - GE "Am Boscheler Berg" | 9,0 | | - | - | - | - | () | - | () | - | - | - | - | - | II | | + |
| AC 9 - Herzogenrath - GE Innovations-/Gewerbepark | 7,0 | | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | () | III | | + |
| AC 10 - Herzogenrath - Technologiepark Dornkaul | 12,0 | | () | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | III | | + |
| AC 12 - Stolberg - Gewerbegebiet Stolberger Zink | 6,0 | | () | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | I | | + |
| AC 13 - Stolberg - Gewerbegebiet Diepenlinchen | 15,0 | | () | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | II | I | | + |
| AC 14 - Eschweiler - GE Eschweiler Nordost | 9,0 | | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | () | III | | + |
| AC 18 - Simmerath - Gewerbegebiet Rollesbroich | 10,0 | | - | III | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | II | | + |
| AC 20 - Aisdorf - Gewerbegebiet Aisdorf | 7,0 | | - | - | - | - | - | - | X | - | - | - | - | () | III | | + |
| KREIS DÜREN | 127 | 923 | | | | | | | | | | | | | | | |
| DN 1 - Titz - Gewerbegebiet A 44 | 30,0 | | - | III | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | III | | + |
| DN 4 - Linnich - Potenzialfläche Ederen-Südwest | | 50,0 | - | - | - | - | () | - | - | - | - | - | - | () | III | | + |
| DN 5 - Jülich - Gewerbegebiet "ehem. Sendeanlage" | | 200,0 | - | - | - | - | () | () | - | - | () | - | - | () | III | | + |
| DN 7 - Aldenhoven - Gewerbegebiet Emil Mayrisch | 21,7 | | () | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | III | | + |
| DN 9 - Aldenhoven - Gewerbegebiet Aldenhoven Ost | 6,0 | | () | - | - | - | () | - | X | - | - | - | - | () | III | | + |
| DN 11 - Niederzier - Gewerbegebiet Rurbenden | 8,0 | | () | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | III | | + |
| DN 12 - Inden/Eschweiler - GE Am Grachtweg | 31,0 | | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | () | III | | + |
| DN 13 - Inden/Eschweiler - Potenzialfläche Deponien | | 140,0 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | () | - | | + |
| DN 14 - Merzenich - Gewerbegebiet Auf der Heide | 15,0 | | - | - | - | - | () | - | - | - | () | - | - | () | I | | + |
| DN 15 - Langerwehe - Gewerbegebiet Langerwehe | | 27,0 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | () | I | | + |
| DN 16 - Vettweiß - Gewerbegebiet Vettweiß | 5,0 | | 30,0 | - | - | - | - | () | () | - | X | - | - | II | III | | + |
| DN 17 - Vettweiß - Potenzialfläche Vettweiß- Ost | | 280,0 | - | - | - | () | () | () | - | () | X | - | - | () | III | | + |
| DN 21 - Düren - Gewerbegebiet "Im großen Tal" | 10,0 | | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | I | | + |
| DN 22 - Düren - Potenzialfläche "Im großen Tal" | | 40,0 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | III | | + |
| DN 23 - Düren - Pot. int. komm. Talbenden-Rurbenden | | 30,0 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | I | | + |
| DN 24 - Düren - Potenzialfläche GIB-Ost westl. Bahntrasse | | 50,0 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | () | III | | + |
| DN 26 - Düren - Potenzialfläche Gewerbegebiet Neapco | | 16,0 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | III | | + |
| DN 27 - Düren - Potenzialfläche Stockheimer Landstraße | | 60,0 | () | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | III | | + |
| KREIS EUSKIRCHEN: | 347 | 30 | | | | | | | | | | | | | | | |
| EU 2 - Dahlem - Gewerbegebiet Schmidheim II | 4,0 | | - | - | - | - | () | - | - | - | - | () | - | () | (II) | | + |
| EU 3 - Euskirchen - Gewerbegebiet Wisskirchen | 13,0 | | - | - | - | - | - | - | - | X | - | - | - | - | (III) | V | + |
| EU 4 - Euskirchen - Gewerbegebiet Europark-West | 7,2 | | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | I | V | + |
| EU 5 - Euskirchen - IPAS Am Silberberg Nr. 120 | 6,4 | | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | I | | + |
| EU 6 - Euskirchen - IPAS Am Silberberg Nr. 147 | 13,6 | | - | - | - | - | - | - | - | () | - | - | - | - | I | | + |
| EU 7 - Euskirchen - IPAS Am Silberberg Nr. 200 | 11,4 | | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | I | | + |
| EU 8 - Euskirchen - PrimeSiteRhineRegion/LEP VI | 205,0 | | - | - | - | - | - | - | - | X | - | - | - | () | I | | + |
| EU 9 - Euskirchen - Reaktivierung Kasernenstandort | 27,0 | | () | - | - | - | - | - | - | () | - | - | - | () | (III) | V | + |
| EU 14 - Schleiden - GE Schleiden-Oberhausen | 4,1 | | () | - | - | - | () | - | - | - | - | - | - | - | I | V | + |
| EU 15 - Schleiden - Gewerbegebiet Schleiden-Olef | 4,3 | | () | - | - | - | () | () | - | - | - | - | - | () | I | V | + |
| EU 16 - Weilerswist - Gewerbegebiet Weilerswist | 11,5 | | - | III | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | | + |
| EU 19 - Weilerswist - Potenzialfläche-West | | 30,0 | - | III | - | () | - | - | - | - | - | () | - | () | - | | + |
| EU 20 - Zülpich - GE An der Römerallee 103 | 9,5 | | - | III | - | - | - | - | - | X | - | - | - | - | I | | + |
| EU 21 - Zülpich - GE An der Römerallee-Villa Rustica | 15,5 | | - | III | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | I | | + |
| EU 22 - Zülpich - Gewerbegebiet B 265 | 14,8 | | - | III | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | I | | + |
| KREIS HEINSBERG | 292 | 77 | | | | | | | | | | | | | | | |
| HS 1 - Übach-Palenberg - Gewerbegebiet an der B221 | 7,0 | | - | - | - | - | - | () | - | - | - | - | - | - | III | | + |
| HS 2 - Übach-Palenberg - Potenzialfläche an der B221 | | 35,0 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | III | | + |
| HS 3 - Erkelenz - Gewerbegebiet Commerden | 40,0 | | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | III | | + |
| HS 4 - Selkant - Gewerbegebiet Herkenrath Höhe | 15,0 | | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | I | | + |
| HS 5 - Selkant - Gewerbegebiet Selkant/Gangelt | | 30,0 | () | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | () | I | | + |
| HS 6 - Heinsberg - Bizzpark Oberbruch | 10,0 | | () | - | - | - | () | () | - | - | - | - | - | () | - | | + |
| HS 8 - Heinsberg Gewerbegebiet Dremmen | 20,0 | | - | - | - | - | () | - | - | - | - | - | - | () | - | | + |
| HS 10 - Geilenkirchen - Gewerbegebiet Lindern | 200,0 | | () | - | - | - | - | - | () | - | - | - | - | - | III | | + |
| HS 14 - Wegberg - Gewerbegebiet Rath-Anhoven | | 12,0 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | () | III | | + |
| RHEIN-SIEG-KREIS | 74 | 0 | | | | | | | | | | | | | | | |
| SU 1 - Alfter - Vorgebirge/Buschd.Weg/Interk. Alfter-Nord | 46,2 | | () | III | - | - | () | - | - | - | - | - | - | () | - | I | + |
| SU 2 - Bad Honnef-Rottbitze - Am Dachsberg | 9,0 | | - | - | - | - | () | - | - | - | - | - | - | II | I | | + |
| SU 3 - Bornheim-Süd, 3. BA Bornheim-Hersel | 6,5 | | - | III | - | - | - | - | - | - | X | - | - | - | I | | + |
| SU 7 - Swisttal-Odendorf | 11,9 | | - | III | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | I | | + |
| KREIS METTMANN | 51 | 128 | | | | | | | | | | | | | | | |
| ME 2-Erkrath-Reservfläche Millrath-Ost | | 15,2 | - | III | - | - | () | - | - | - | - | - | - | () | - | III | + |
| ME 6-Heiligenhaus-Reservfl.-Bundeswehrdepot | | 8,5 | () | II | - | - | () | () | - | - | - | - | - | () | III | | + |
| ME 7-Heiligenhaus-Reservfläche-Heidestraße | | 27,7 | () | III | - | - | - | - | - | - | - | - | - | () | I | | + |
| ME 8-Heiligenhaus-Reservfläche-Innovationspark | | 14,3 | - | - | - | () | - | () | X | - | () | - | - | - | III | | + |
| ME 9-Heiligenhaus-Potenzialfläche-Friedhofsallee | | 17,2 | - | - | - | () | () | () | - | () | () | - | - | () | III | | + |
| ME 10-Hilden-Gewerbegebiet-Süd-West | | 6,0 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | () | () | | + |
| ME 12-Langenfeld -Reservfläche-Reusrath-NW | | 9,4 | () | III | - | - | - | - | - | - | - | - | - | () | - | I | + |
| ME 17-Mettmann-Reservfläche-Benninghof | | 12,6 | () | - | - | - | () | - | - | - | - | - | - | - | - | I | + |
| ME 18-Mettmann-Potenzialfläche-Zur-Gau | | 15,9 | () | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | III | | + |
| ME 19-Ratingen-Lintorf-Siemensstraße I | | 7,4 | - | III | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | I | | + |
| ME 22-Ratingen-Kalkumer-Straße | | 6,0 | () | III | - | - | () | - | - | - | - | - | () | () | I | | + |
| ME 23-Velbert-Gewerbegebiet-Rosenhügel | | 6,3 | () | - | - | - | - | - | - | X | - | - | - | - | - | | + |
| ME 25-Velbert-GE/GI-Röbbeck | | 11,8 | () | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | III | | + |
| ME 26-Velbert - Potenzialfläche-Langenberger-Str. | | 13,2 | - | - | - | - | () | () | - | - | - | - | - | () | III | | + |
| ME 27-Wülfrath-Reservfl.Wülfrath-Nord/Erbach | | 7,0 | () | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | () | V | + |
| STADT LEVERKUSEN | 25 | 47 | | | | | | | | | | | | | | | |
| LEV 1 - Gewerbegebiet Leverkusen Hildorf- Nord | | 11,4 | () | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | II | I | | + |
| LEV 2 - Chempark Leverkusen | | 13,2 | () | - | - | - | () | - | X | - | - | - | - | () | I | | + |
| SUMMEN | 1.077 | 1.214 | | | | | | | | | | | | | | | |

3.4 Verkehrlich günstige Flächen

Eine Zusammenfassung der aus Verkehrssicht (gute Straßenanbindung) günstige Gewerbeflächen ist in der folgenden Tabelle dargestellt. Dabei sind die Flächen den einzelnen Kreisen zugeordnet und die Flächengrößen zusammengefasst.

Insgesamt konnten im Untersuchungsgebiet 82 Gewerbeflächen mit potenzieller Eignung für Logistik ermittelt und beurteilt werden, die aus Verkehrssicht / Straßenanbindung geeignet sind. Diese Flächen stellen vorhandene oder planungsrechtlich abgesicherte Gewerbeflächen in einer Größenordnung von rund 979 ha und Potenzialflächen in einer Größe von rund 1.300 ha dar.

Tabelle 6: Übersicht potenzieller Logistikflächen – Bewertung Verkehrsanbindung / Straße

| Gewerbeflächen mit potenzieller Eignung für Logistik | | | | |
|----------------------------------------------------------------|---------------------|-----------------------|---------------------------------|-----------------------------------|
| Auswertung Flächen mit guter Verkehrsanbindung / Straße | | Flächen Anzahl | Gewerbe- fläche (ha) | Potenzial- fläche (ha) |
| IHK- Bezirk Aachen | | | | |
| B.1 | STÄDTEREGION AACHEN | 13 | 138 | 66 |
| B.2 | KREIS DÜREN | 20 | 107 | 850 |
| B.3 | KREIS EUSKIRCHEN | 15 | 388 | 112 |
| B.4 | KREIS HEINSBERG | 10 | 147 | 87 |
| IHK-Bezirk Bonn / Rhein-Sieg | | | | |
| B.5 | STADT BONN | 0 | 0 | 0 |
| | RHEIN-SIEG-KREIS | 6 | 87 | 46 |
| IHK-Bezirk Köln / Leverkusen | | | | |
| B.6 | STADT LEVERKUSEN | 2 | 25 | 47 |
| IHK-Bezirk Düsseldorf | | | | |
| B.6 | KREIS METTMANN | 16 | 88 | 105 |
| Untersuchungsgebiet insgesamt | | 82 | 979 | 1312 |

Die folgende Tabelle zeigt exemplarisch die Flächenbewertung aus verkehrlicher Sicht für den Kreis Düren. Die Bewertung aller beurteilten Flächen ist im TEIL B dokumentiert.

Tabelle 7: Exemplarische Flächenbewertung Verkehr (Kreis Düren)

| Gewerbeflächen für Logistik - Flächenbewertung VERKEHR | Gewerbefläche (ha) | Potenzialfläche (ha) | Kapazität | Beschränkungen | Nähe zu BAB / B-Strassen | Zuführung Schwergutleistung | Gleisanschluss | Zustand Schiene | Nähe zu DB-Netz | Stammgleise erreichbar | Anschluss Wasserstraßennetz | Kaimauer (Ufer) | Hafennähe | BEWERTUNG | BEWERTUNG (Straße + Schiene) | BEWERTUNG |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------|----------------------|-----------|----------------|--------------------------|-----------------------------|----------------|-----------------|-----------------|------------------------|-----------------------------|-----------------|-----------|-----------|------------------------------|-----------|
| | | | | | | | | | | | | | | | | |
| KREIS DÜREN | | | | | | | | | | | | | | | | |
| DN 1 - Titz - Gewerbegebiet an der A 44 | 30,0 | | 5 | 5 | 5 | 5 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | + | - | - |
| DN 2 - Kreuzau - Potenzialgebiet Stockheim / Automeile | | 30,0 | 4 | 3 | 3 | 4 | 0 | 0 | 4 | 5 | 0 | 0 | 0 | + | o | - |
| DN 3 - Linnich - Gewerbegebiet Erkelenzer Straße | | 13,0 | 4 | 3 | 2 | 2 | 0 | 0 | 2 | 2 | 0 | 0 | 0 | o | o | - |
| DN 4 - Linnich - Potenzialfläche Ederen-Südwest | | 50,0 | 2 | 2 | 2 | 2 | 0 | 0 | 2 | 2 | 0 | 0 | 0 | o | o | - |
| DN 5 - Jülich - Potenzialfläche "ehem. Sendeanlage" | | 200,0 | 4 | 5 | 5 | 5 | 0 | 0 | 5 | 5 | 0 | 0 | 0 | + | + | - |
| DN 6 - Jülich - Potenzialfläche Selgersdorf | | 40,0 | 2 | 2 | 3 | 1 | 0 | 0 | 5 | 5 | 0 | 0 | 0 | o | + | - |
| DN 7 - Aldenhoven - Gewerbegebiet Emil Mayrisch | 21,7 | | 4 | 4 | 5 | 3 | 0 | 0 | 1 | 1 | 0 | 0 | 0 | + | - | - |
| DN 8 - Aldenhoven - Potenzialfläche Aldenhoven-West | | 130,0 | 4 | 4 | 5 | 4 | 0 | 0 | 1 | 1 | 0 | 0 | 0 | + | - | - |
| DN 9 - Aldenhoven - Gewerbegebiet Aldenhoven Ost | 6,0 | | 4 | 4 | 5 | 4 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | + | - | - |
| DN 10 - Niederzier - Gewerbegebiet Forstweg (Heutige Anbindung) | 1,7 | 10,0 | 1 | 2 | 2 | 1 | 0 | 0 | 2 | 1 | 0 | 0 | 0 | o | o | - |
| DN 10 - Niederzier - Gewerbegebiet Forstweg (Zukünftige Anbindung) | | | 4 | 4 | 5 | 4 | 0 | 0 | 2 | 1 | 0 | 0 | 0 | + | o | - |
| DN 11 - Niederzier - Gewerbegebiet Rurbenden | 8,0 | | 4 | 4 | 5 | 4 | 0 | 0 | 2 | 1 | 0 | 0 | 0 | + | o | - |
| DN 12 - Inden/Eschweiler - Gewerbegebiet Am Grachtweg | 31,0 | | 5 | 5 | 5 | 5 | 0 | 0 | 4 | 4 | 0 | 0 | 0 | + | + | - |
| DN 13 - Eschweiler - Deponie Inden-Eschweiler | | 140,0 | 4 | 4 | 5 | 4 | 4 | 2 | 4 | 4 | 0 | 0 | 0 | + | + | - |
| DN 14 - Merzenich - Gewerbegebiet Auf der Heide (Heutige Situation) | 15,0 | | 2 | 2 | 3 | 2 | 0 | 0 | 4 | 2 | 0 | 0 | 0 | o | o | - |
| DN 14 - Merzenich - Gewerbegebiet Auf der Heide (Zukünftige Anbindung) | | | 5 | 5 | 5 | 5 | 0 | 0 | 4 | 2 | 0 | 0 | 0 | + | + | - |
| DN 15 - Langerwehe - Gewerbegebiet Langerwehe | | 27,0 | 3 | 3 | 3 | 3 | 0 | 0 | 5 | 5 | 0 | 0 | 0 | o | + | - |
| DN 16 - Vettweiß - Gewerbegebiet Vettweiß | 5,0 | 30,0 | 2 | 2 | 1 | 1 | 0 | 0 | 4 | 4 | 0 | 0 | 0 | o | o | - |
| DN 17 - Vettweiß - Potenzialfläche Vettweiß-Ost | | 280,0 | 4 | 4 | 3 | 4 | 0 | 0 | 3 | 3 | 0 | 0 | 0 | + | o | - |
| DN 18 - Hürtgenwald - Gewerbegebiet Vossenack | 5,0 | | 2 | 2 | 1 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | o | - | - |
| DN 19 - Hürtgenwald - Gewerbegebiet Gey | 10,0 | | 2 | 2 | 2 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | o | - | - |
| DN 20 - Nideggen - Gewerbegebiet 'Am Gut Kirchbaum' | 12,1 | | 2 | 2 | 1 | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | o | - | - |
| DN 21 - Düren - Gewerbegebiet "Im großen Tal" | 10,0 | | 4 | 4 | 4 | 4 | 0 | 0 | 4 | 3 | 0 | 0 | 0 | + | o | - |
| DN 22 - Düren - Potenzialfläche "Im großen Tal" | | 40,0 | 4 | 4 | 4 | 4 | 0 | 0 | 4 | 3 | 0 | 0 | 0 | + | o | - |
| DN 23 - Düren - Potenzialfläche interkommunales Gewerbegebiet Talbenden-Rurbenden | 30,0 | | 4 | 4 | 5 | 4 | 0 | 0 | 4 | 3 | 0 | 0 | 0 | + | o | - |
| DN 24 - Düren - Potenzialfläche Gewerbegebiet Ost/westlich Bahnlinie (Heutige Situation) | 50,0 | | 3 | 3 | 3 | 2 | 0 | 0 | 5 | 5 | 0 | 0 | 0 | o | + | - |
| DN 24 - Düren - Potenzialfläche Gewerbegebiet Ost/westlich Bahnlinie (Zukünftige Anbindung) | | | 5 | 5 | 5 | 4 | 0 | 0 | 5 | 5 | 0 | 0 | 0 | + | + | - |
| DN 25 - Düren - Potenzialfläche Gewerbegebiet Ost/östlich Bahnlinie (Heutige Situation) | 50,0 | | 3 | 3 | 3 | 2 | 0 | 0 | 5 | 5 | 0 | 0 | 0 | o | + | - |
| DN 25 - Düren - Potenzialfläche Gewerbegebiet Ost/östlich Bahnlinie (Zukünftige Anbindung) | | | 5 | 5 | 5 | 4 | 0 | 0 | 5 | 5 | 0 | 0 | 0 | + | + | - |
| DN 26 - Düren - Potenzialfläche Gewerbegebiet Süd/nördlich Neapco (Heutige Situation) | 16,0 | | 3 | 3 | 3 | 2 | 0 | 0 | 5 | 4 | 0 | 0 | 0 | o | + | - |
| DN 26 - Düren - Potenzialfläche Gewerbegebiet Süd/nördlich Neapco (Zukünftige Anbindung) | | | 5 | 5 | 5 | 4 | 0 | 0 | 5 | 4 | 0 | 0 | 0 | + | + | - |
| DN 27 - Düren - Potenzialfläche Gewerbegebiet Süd/Stockheimer Landstraße (Heutige Situation) | 60,0 | | 3 | 3 | 3 | 2 | 0 | 0 | 5 | 4 | 0 | 0 | 0 | o | + | - |
| DN 27 - Düren - Potenzialfläche Gewerbegebiet Süd/Stockheimer Landstraße (Zukünftige Anbindung) | | | 5 | 5 | 5 | 4 | 0 | 0 | 5 | 4 | 0 | 0 | 0 | + | + | - |
| DN 28 - Düren - Potenzialfläche BAB Anschlussstelle Eilen (Heutige Situation) | | 60,0 | 3 | 3 | 4 | 2 | 0 | 0 | 5 | 3 | 0 | 0 | 0 | o | o | - |
| DN 28 - Düren - Potenzialfläche BAB Anschlussstelle Eilen (Zukünftige Anbindung) | | | 5 | 5 | 5 | 5 | 0 | 0 | 5 | 3 | 0 | 0 | 0 | + | o | - |
| SUMMEN | 156 | 1.256 | | | | | | | | | | | | | | |

In den folgenden Tabellen sind alle Gewerbeflächen im Einzelnen aufgelistet, die aus verkehrlicher Sicht gut bis sehr gut bewertet wurden.

Tabelle 8: Verkehrliche Bewertung gut bis sehr gut (Straße)

| Gewerbeflächen für Logistik - Flächenbewertung VERKEHR | Gewerbefläche (ha) | Potenzialfläche (ha) | BEWERTUNG |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------|----------------------|---------------|
| STÄDTEREGION AACHEN | 138 | 66 | Straße |
| AC 1 - Aachen - Potenzialfläche 'Am Kreuz Aachen' | | 9,0 | + |
| AC 2 - Aachen - Gewerbegebiet Avantis | 20,0 | | + |
| AC 3 - Aachen - Gewerbefläche " Rothe Erde / Hüls" | | 50,0 | + |
| AC 4 - Aachen - Erweiterungsfläche Schleckheim | 5,0 | | + |
| AC 6 - Würselen - Gewerbegebiet Aachener Kreuz-Merzbrück | 52,0 | | + |
| AC 7 - Herzogenrath - Gewerbegebiet "Am Boscheler Berg" | 9,0 | | + |
| AC 10 - Herzogenrath - Erweiterung des Technologieparks Dornkaul | 12,0 | | + |
| AC 14 - Eschweiler - Industrie- und Gewerbepark Eschweiler | 9,0 | | + |
| AC 15 - Eschweiler - Potenzialfläche "In der Krause" | | 7,0 | + |
| AC 16 - Eschweiler - Potenzialfläche Königsbenden | 11,0 | | + |
| AC 19 - Alsdorf - Erweiterung Gewerbegebiet Schaufenberg | 6,5 | | + |
| AC 20 - Alsdorf - Industrie- und Gewerbepark Alsdorf - Teilfläche 5 | 7,0 | | + |
| AC 21 - Alsdorf - Erweiterungsfläche Industriepark Alsdorf | 6,0 | | + |
| KREIS DÜREN | 107 | 850 | |
| DN 1 -Titz - Gewerbegebiet an der A 44 | 30,0 | | + |
| DN 2 - Kreuzau - Potenzialgebiet Stockheim / Automeile | | 30,0 | + |
| DN 5 - Jülich - Potenzialfläche "ehem. Sendeanlage" | | 200,0 | + |
| DN 7 - Aldenhoven - Gewerbegebiet Emil Mayrisch | 21,7 | | + |
| DN 8 - Aldenhoven - Potenzialfläche Aldenhoven-West | | 130,0 | + |
| DN 9 - Aldenhoven - Gewerbegebiet Aldenhoven Ost | 6,0 | | + |
| DN 10 - Niederzier - Gewerbegebiet Forstweg (Zukünftige Anbindung) | | | + |
| DN 11 - Niederzier - Gewerbegebiet Rurbenden | 8,0 | | + |
| DN 12 - Inden/Eschweiler - Gewerbegebiet Am Grachtweg | 31,0 | | + |
| DN 13 - Eschweiler - Deponie Inden-Eschweiler | | 140,0 | + |
| DN 14 - Merzenich - Gewerbegebiet Auf der Heide (Zukünftige Anbindung) | | | + |
| DN 17- Vettweiß - Potenzialfläche Vettweiß-Ost | | 280,0 | + |
| DN 21 - Düren - Gewerbegebiet "Im großen Tal" | 10,0 | | + |
| DN 22 - Düren - Potenzialfläche "Im großenTal" | | 40,0 | + |
| DN 23 - Düren - Potenzialfläche interkommunales Gewerbegebiet Talbenden-Rurbenden | | 30,0 | + |
| DN 24 - Düren - Potenzialfläche Gewerbegebiet Ost/westlich Bahnlinie (Zukünftige Anbindung) | | | + |
| DN 25 - Düren - Potenzialfläche Gewerbegebiet Ost/östlich Bahnlinie (Zukünftige Anbindung) | | | + |
| DN 26 - Düren - Potenzialfläche Gewerbegebiet Süd/nördlich Neapco (Zukünftige Anbindung) | | | + |
| DN 27 - Düren - Potenzialfläche Gewerbegebiet Süd/Stockheimer Landstraße (Zukünftige Anbindung) | | | + |
| DN 28 - Düren - Potenzialfläche BAB Anschlussstelle Ellen (Zukünftige Anbindung) | | | + |
| KREIS EUSKIRCHEN: | 388 | 112 | |
| EU 1 - Blankenheim GE Blankenh./Dahlem/Nettersh. | | 42,0 | + |
| EU 3 - Euskirchen - Gewerbegebiet Wisskirchen | 13,0 | | + |
| EU 5 - Euskirchen - IPAS Am Silberberg Nr. 120 | 6,4 | | + |
| EU 6 - Euskirchen - IPAS Am Silberberg Nr. 147 | 13,6 | | + |
| EU 7 - Euskirchen - IPAS Am Silberberg Nr. 200 | 11,4 | | + |
| EU 8 - Euskirchen - PrimeSiteRhineRegion/LEP VI | 205,0 | | + |
| EU 9 - Euskirchen - Reaktivierung Kasernenstandort | 27,0 | | + |
| EU 13 - Mechernich - GE Mechernich-Obergarzern | 30,0 | 10,0 | + |
| EU 16 - Weilerswist - Gewerbegebiet Weilerswist | 11,5 | | + |
| EU 17 - Weilerswist - Potenzialfläche Weilerswist-Süd | | 30,0 | + |
| EU 18 - Weilerswist - Potenzialfläche-Ottenheim | 30,0 | | + |
| EU 19 - Weilerswist - Potenzialfläche-West | | 30,0 | + |
| EU 20 - Zülpich - GE An der Römerallee 103 | 9,5 | | + |
| EU 21 - Zülpich - GE An der Römerallee-Villa Rustica | 15,5 | | + |
| EU 22 - Zülpich - Gewerbegebiet B 265 | 14,8 | | + |

| Gewerbeflächen für Logistik - Flächenbewertung VERKEHR | Gewerbefläche (ha) | Potenzialfläche (ha) | BEWERTUNG |
|----------------------------------------------------------|--------------------|----------------------|-----------|
| KREIS HEINSBERG | 147 | 87 | |
| HS 1 - Übach-Palenberg - Gewerbegebiet an der B221 | 7,0 | | + |
| HS 2 - Übach-Palenberg - Potenzialfläche an der B221 | | 35,0 | + |
| HS 3 - Erkelenz - Gewerbegebiet Commerden (Gipco) | 40,0 | | + |
| HS 7 - Heinsberg - Potenzialfläche Donselen | | 25,0 | + |
| HS 8 - Heinsberg Gewerbe- und Industriegebiet Dremmen | 20,0 | | + |
| HS 9 - Geilenkirchen - Gewerbegebiet Niederheid | 10,0 | | + |
| HS 11 - Hückelhoven - Industriepark Rurtal | 35,0 | 15,0 | + |
| HS 12 - Wassenberg - Gewerbegebiet Zeche-Rurtal | 12,0 | | + |
| HS 13 - Wegberg - Wegberg-Oval | 23,0 | | + |
| HS 14 - Wegberg - Rath-Anhoven | | 12,0 | + |
| RHEIN-SIEG-KREIS | 87 | 46 | |
| SU 1 - Alfter - Vorgebirge/Buschd.Weg/Interk.Alfter-Nord | 46,2 | | + |
| SU 2 - Bad Honnef-Rottbitze - Am Dachsberg | 9,0 | | + |
| SU 3 - Bornheim-Süd, 3. BA Bornheim-Hersel | 6,5 | | + |
| SU 4 - Königswinter-Oberpleis - Am Kraefeld | 10,8 | | + |
| SU 5 - Rheinbach-Nord 2 | 9,9 | 45,8 | + |
| SU 6 - Siegburg - Zange I und II | 5,0 | | + |
| KREIS METTMANN | 88 | 105 | |
| ME 1-Erkrath-Gewerbegebiet Neanderhöhe | 7,1 | | + |
| ME 3-Haas-Technologiepark | 15,3 | | + |
| ME 4-Haas-Potentialfläche-Industriepark Haas-Ost | | 6,5 | + |
| ME 5-Haas-Potenzialfläche-Technologiepark Haas | | 5,5 | + |
| ME 10-Hilden-Gewerbegebiet-Süd-West | 6,0 | | + |
| ME 11-Hilden-Potenzialfläche-Sondergebiet | | 9,3 | + |
| ME 12-Langefeld -Reservefläche-Reusrath-NW | | 9,4 | + |
| ME 14-Langefeld - Potenzialfläche-Fuhrkamp I | | 20,2 | + |
| ME 15-Langefeld-Potenzialfläche-Fuhrkamp II | | 15,0 | + |
| ME 16-Langefeld-Potenzialfläche-Galgendriesch | | 38,7 | + |
| ME 19-Ratingen-Lintorf-Siemensstraße I | 7,4 | | + |
| ME 20-Ratingen-Lintorf-Siemensstraße II | 15,9 | | + |
| ME 21-Ratingen-Lintorf-Siemensstraße III | 5,5 | | + |
| ME 22-Ratingen-Kalkumer-Straße | 6,0 | | + |
| ME 25-Velbert-GE/GI-Röbbeck | 11,8 | | + |
| ME 26-Velbert - Potenzialfläche-Langenberger-Str. | 13,2 | | + |
| STADT LEVERKUSEN | 25 | 47 | |
| LEV 1 - Gewerbegebiet Leverkusen Hitdorf- Nord | 11,4 | 47,0 | + |
| LEV 2 - Chempark Leverkusen | 13,2 | | + |
| Summe Untersuchungsgebiet | 979 | 1.312 | |

Die folgende Tabelle 9 zeigt alle Flächen, die eine gute bis sehr gute bi-modale Anbindung aufweisen. Eine sehr gute Erschließung über die Bahn kann dazu führen, dass trotz einer mäßig bewerteten straßenseitigen Anbindung die Fläche in der Tabelle der gut bis sehr gut bi-modal erschlossenen Flächen enthalten ist.

Im Untersuchungsgebiet wurden 19 Gewerbeflächen mit potenzieller Eignung für Logistik, mit einer Gesamtfläche von ca. 790 ha, ermittelt und beurteilt, die bimodal erschlossen sind und aus verkehrlicher sehr gut – gut bewertet sind. Diese Flächen stellen vorhandene oder planungsrechtlich abgesicherte Gewerbeflächen in einer Größenordnung von rund 100 ha und Potenzialflächen mit einer Größe von rund 690 ha dar.

Tabelle 9: Verkehrliche Bewertung gut bis sehr gut (bi-modal)

| Gewerbeflächen für Logistik - Flächenbewertung UMWELT + VERKEHR | Gewerbefläche (ha) | Potenzialfläche (ha) | BEWERTUNG (Straße + Schiene) |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------|----------------------|------------------------------|
| STÄDTEREGION AACHEN | 19 | 50 | bi-mod |
| AC 3 - Aachen - Gewerbefläche " Rothe Erde / Hüls" | | 50,0 | + |
| AC 9 - Herzogenrath - Gewerbegebiet Innovations- und GewerbePark | 7,0 | | + |
| AC 11 - Stolberg - Gewerbegebiet Camp Astrid | 12,0 | | + |
| KREIS DÜREN | 31 | 583 | |
| DN 5 - Jülich - Potenzialfläche "ehem. Sendeanlage" | | 200,0 | + |
| DN 6 - Jülich - Potenzialfläche Selgersdorf | | 40,0 | + |
| DN 12 - Inden/Eschweiler - Gewerbegebiet Am Grachtweg | 31,0 | | + |
| DN 13 - Eschweiler - Deponie Inden-Eschweiler | | 140,0 | + |
| DN 14 - Merzenich - Gewerbegebiet Auf der Heide (Zukünftige Anbindung) | | | + |
| DN 15 - Langerwehe - Gewerbegebiet Langerwehe | | 27,0 | + |
| DN 24 - Düren - Potenzialfläche Gewerbegebiet Ost/westlich Bahnlinie (Heutige Situation) | | 50,0 | + |
| DN 24 - Düren - Potenzialfläche Gewerbegebiet Ost/westlich Bahnlinie (Zukünftige Anbindung) | | | + |
| DN 25 - Düren - Potenzialfläche Gewerbegebiet Ost/östlich Bahnlinie (Heutige Situation) | | 50,0 | + |
| DN 25 - Düren - Potenzialfläche Gewerbegebiet Ost/östlich Bahnlinie (Zukünftige Anbindung) | | | + |
| DN 26 - Düren - Potenzialfläche Gewerbegebiet Süd/nördlich Neapco (Heutige Situation) | | 16,0 | + |
| DN 26 - Düren - Potenzialfläche Gewerbegebiet Süd/nördlich Neapco (Zukünftige Anbindung) | | | + |
| DN 27 - Düren - Potenzialfläche Gewerbegebiet Süd/Stockheimer Landstraße (Heutige Situation) | | 60,0 | + |
| DN 27 - Düren - Potenzialfläche Gewerbegebiet Süd/Stockheimer Landstraße (Zukünftige Anbindung) | | | + |
| KREIS EUSKIRCHEN: | 0 | 0 | |
| KREIS HEINSBERG | 23 | 0 | |
| HS 13 - Wegberg - Wegberg-Oval | 23,0 | | + |
| RHEIN-SIEG-KREIS | 9 | 0 | |
| SU 2 - Bad Honnef-Rottbitze - Am Dachsberg | 9,0 | | + |
| KREIS METTMANN | 7 | 54 | |
| ME 15-Langefeld-Potenzialfläche-Fuhrkamp II | | 15,0 | + |
| ME 16-Langefeld-Potenzialfläche-Galgendriesch | | 38,7 | + |
| ME 19-Ratingen-Lintorf-Siemensstraße I | 7,4 | | + |
| STADT LEVERKUSEN | 13 | 0 | |
| LEV 2 - Chempark Leverkusen | 13,2 | | + |
| Summe Untersuchungsgebiet | 103 | 687 | |

3.5 Gesamtbeurteilung Verkehr und Umwelt

Die Beurteilung der Eignung und Nutzbarkeit von Gewerbeflächen im Untersuchungsgebiet für eine logistische Nutzung nach Einzelaspekten fließt in ein Gesamturteil ein. Dies wird so gebildet, dass die Bewertungen der Flächen aus Umweltgesichtspunkten und der Verkehrsbewertung zusammengeführt werden.

Aus verkehrlicher Sicht wird hierbei zwischen Schienen-, Straßen- und Wasseranschluss, bzw. Bi-Modalität (Straße und Schiene) und Tri-Modalität (Straße, Schiene und Wasser) unterschieden.

Die aus verkehrlicher Sicht besonders geeigneten Flächen (bi-modaler oder tri-modaler Ausschluss) haben aus Gründen des allgemeinen Interesses besondere Bedeutung. Sie können trotz einer örtlichen Betroffenheit insgesamt einen besonderen Umweltbeitrag, etwa durch Verkehrsminderung oder Verbesserung des Modalsplittings, leisten. Die Tri-Modalität wurde berücksichtigt, jedoch ist im Untersuchungsgebiet die Tri-Modalität, mit Ausnahme einer Fläche im Rhein-Sieg-Kreis (SU 1), nicht gegeben, so dass der Fokus auf die straßenseitige Anbindung und die Bi-Modalität gelegt wird.

Gewerbeflächen, die aus Umweltsicht oder aus verkehrlicher Sicht negativ beurteilt wurden, müssen nicht zwangsläufig aus der weiteren Betrachtung ausgeschlossen werden. Die Flächen können durchaus Potenziale darstellen, bei denen eine detaillierte Betrachtung der Umwelt- und Erreichbarkeitsaspekte und daraus ableitbare, erforderliche Maßnahmen dazu führen können, dass diese Flächen durchaus Potenziale darstellen.

Ihre Eignung als Logistikfläche kann z.B. durch Optimierung der verkehrlichen Anbindung verbessert werden. Einschränkungen in der Nutzungseignung aus Umweltsicht können sich in Form von erschwerten Genehmigungsprozessen, verminderter Akzeptanz oder hohem Klagepotenzial nachteilig auf die Bereitstellung der Flächen auswirken. In Einzelfällen können solche Flächen einer weiteren Beurteilung und Abschätzung der konkreten Genehmigungsfähigkeit aus Umweltsicht unterzogen werden und können mit Auflagen ggf. trotzdem realisierbar sein.

Die Gesamtbewertung (Verkehr und Umwelt) aller Flächen ist in Tabellen zusammengestellt (vgl. TEIL B). Auch hier wird unterteilt in eine straßenseitige, bi-modale und tri-modale Erschließung, wobei die Tri-Modalität bei den untersuchten Flächen nur bei einer Fläche Berücksichtigung findet.

Anhand der Tabellen kann für die unterschiedlichen Räume eine Abschätzung durchgeführt werden, welche Flächen (bestehende/planungsrechtlich gesicherte Gewerbeflächen und/oder Potenzialflächen, Größe in ha) hinsichtlich der Erschließungsqualität (Verkehr) und aus umwelttechnischer Sicht, Entwicklungspotenziale aufweisen und welche Aspekte (verkehrlich oder umweltseitig) besonderer Berücksichtigung bedürfen.

Die folgende Tabelle zeigt exemplarisch die Tabelle der StädteRegion Aachen, in der die Bewertung aus Umweltsicht und die verkehrliche Bewertung nebeneinander aufgelistet sind.

Die Dokumentation aller Auswertungsergebnisse für alle Städte und Kreise finden sich im TEIL B.

Tabelle 10: Gesamtbewertung der Gewerbeflächen Umwelt und Verkehr - Exemplarisch für die StädteRegion Aachen

| Gewerbeflächen für Logistik - Flächenbewertung UMWELT + VERKEHR | Gewerbefläche (ha) | Potenzialfläche (ha) | Umwelt BEWERTUNG | Straße BEWERTUNG | bi-mod BEWERTUNG (Straße + Schiene) | tri-mod BEWERTUNG |
|---------------------------------------------------------------------|--------------------|----------------------|---------------------|---------------------|----------------------------------------|----------------------|
| STADTREGION AACHEN | 213 | 76 | | | | |
| AC 1 - Aachen - Potenzialfläche 'Am Kreuz Aachen' | | 9,0 | + | + | - | - |
| AC 2 - Aachen - Gewerbegebiet Avantis | 20,0 | | + | + | 0 | - |
| AC 3 - Aachen - Gewerbefläche "Rothe Erde / Hüls" | | 50,0 | - | + | + | - |
| AC 4 - Aachen - Erweiterungsfläche Schleckheim | 5,0 | | - | + | - | - |
| AC 5 - Baesweiler- Gewerbegebiet Carl Alexander Park | 15,0 | | + | 0 | - | - |
| AC 6 - Würselen - Gewerbegebiet Aachener Kreuz-Merzbrück | 52,0 | | + | + | 0 | - |
| AC 7 - Herzogenrath - Gewerbegebiet "Am Boscheler Berg" | 11,0 | | + | + | 0 | - |
| AC 8 - Herzogenrath - Erweiterung des Gewerbegebiets Nordstern | | 10,0 | - | 0 | 0 | - |
| AC 9 - Herzogenrath - Gewerbegebiet Innovations- und Gewerbepark | 7,0 | | + | 0 | + | - |
| AC 10 - Herzogenrath - Erweiterung des Technologieparks Dornkaul | 10,0 | | + | + | 0 | - |
| AC 11 - Stolberg - Gewerbegebiet Camp Astrid | 12,0 | | 0 | 0 | + | - |
| AC 12 - Stolberg - Gewerbegebiet Stolberger Zink | 6,0 | | + | 0 | - | - |
| AC 13 - Stolberg - Gewerbegebiet Diepenlinchen | 15,0 | | + | 0 | - | - |
| AC 14 - Eschweiler - Industrie- und Gewerbepark Eschweiler | 9,0 | | + | + | 0 | - |
| AC 15 - Eschweiler - Potenzialfläche "In der Krause" | | 7,0 | - | + | 0 | - |
| AC 16 - Eschweiler - Potenzialfläche Königsbenden | 11,0 | | - | + | - | - |
| AC 17 - Simmerath - Gewerbegebiet Kesternich | 10,0 | | - | - | - | - |
| AC 18 - Simmerath - Gewerbe- und Industriegebiet Rollesbroich | 10,0 | | + | - | - | - |
| AC 19 - Alsdorf - Erweiterung Gewerbegebiet Schaufenberg | 6,5 | | - | + | 0 | - |
| AC 20 - Alsdorf - Industrie- und Gewerbepark Alsdorf - Teilfläche 5 | 7,0 | | + | + | - | - |
| AC 21 - Alsdorf - Erweiterungsfläche Industriepark Alsdorf | 6,0 | | 0 | + | - | - |

3.5.1

3.5.2 Vorzugsflächen

Im Ergebnis zeigt sich ein räumlich weit verteiltes Angebot von Gewerbeflächen mit potenzieller Eignung für Logistik. Um die Flächen weiter zu differenzieren wurde eine engere Verknüpfung der Bewertungen Umwelt und Verkehr durchgeführt.

Aus der Verknüpfung der aus verkehrlicher und aus Umweltsicht gut bewerteten Flächen ergibt sich eine Auswahl von Gewerbeflächen, die in der vorliegenden Untersuchung als Vorzugsflächen bezeichnet werden. Diese Vorzugsflächen sind solche, die aus Umweltsicht keine schwerwiegenden (d.h. übliche) umweltfachliche Restriktionen aufweisen (Bewertung „+“) und gleichzeitig verkehrlich gut bis sehr gut erschlossen sind (Bewertung „+“). Es wird dabei differenziert zwischen Flächen, die nur über die Straße, bi-modal (Straße, Schiene) oder tri-modal angeschlossen sind.

Die Auswertung zeigt, dass insgesamt 48 Flächen in der Bewertung für Umwelt und Verkehr (Straße) ein „+“ erhielten, was einer Fläche von 1.687 ha entspricht. Von diesen 1.687 ha sind 729 ha vorhandene oder planungsrechtlich abgesicherte Gewerbeflächen und 958 ha Potenzialflächen.

Die Tabelle 11 zeigt eine Auflistung der Vorzugsflächen.

Tabelle 11: Vorzugsflächen – Bewertung Umwelt und Verkehr: gut

| VORZUGSFLÄCHEN - Gewerbeflächen für Logistik Flächenbewertung UMWELT + VERKEHR = GUT | Gewerbefläche (ha) | Potenzialfläche (ha) | BEWERTUNG | BEWERTUNG |
|-----------------------------------------------------------------------------------------|--------------------|----------------------|---------------|---------------|
| STADTREGION AACHEN | 109 | 9 | Umwelt | Straße |
| AC 1 - Aachen - Potenzialfläche 'Am Kreuz Aachen' | | 9,0 | + | + |
| AC 2 - Aachen - Gewerbegebiet Avantis | 20,0 | | + | + |
| AC 6 - Würselen - Gewerbegebiet Aachener Kreuz-Merzbrück | 52,0 | | + | + |
| AC 7 - Herzogenrath - Gewerbegebiet "Am Boscheler Berg" | 9,0 | | + | + |
| AC 10 - Herzogenrath - Erweiterung des Technologieparks Dornkaul | 12,0 | | + | + |
| AC 14 - Eschweiler - Gewerbegebiet Eschweiler Nordost | 9,0 | | + | + |
| AC 20 - Alsdorf - Industrie- und Gewerbepark Alsdorf - Teilfläche 5 | 7,0 | | + | + |
| KREIS DÜREN | 107 | 816 | | |
| DN 1 - Titz - Gewerbegebiet an der A 44 | 30,0 | | + | + |
| DN 5 - Jülich - Potenzialfläche "ehem. Sendeanlage" | | 200,0 | + | + |
| DN 7 - Aldenhoven - Gewerbegebiet Emil Mayrisch | 21,7 | | + | + |
| DN 9 - Aldenhoven - Gewerbegebiet Aldenhoven Ost | 6,0 | | + | + |
| DN 11 - Niederzier - Gewerbegebiet Rurbenden | 8,0 | | + | + |
| DN 12 - Inden/Eschweiler - Gewerbegebiet Am Grachtweg | 31,0 | | + | + |
| DN 13 - Eschweiler - Deponie Inden-Eschweiler | | 140,0 | + | + |
| DN 14 - Merzenich - Gewerbegebiet Auf der Heide (Zukünftige Anbindung) | | | + | + |
| DN 17- Vettweiß - Potenzialfläche Vettweiß-Ost | | 280,0 | + | + |
| DN 21 - Düren - Gewerbegebiet "Im großen Tal" | 10,0 | | + | + |
| DN 22 - Düren - Potenzialfläche "Im großenTal" | | 40,0 | + | + |
| DN 23 - Düren - Potenzialfläche interkommunales Gewerbegebiet Talbenden-Rurbenden | | 30,0 | + | + |
| DN 24 - Düren - Potenzialfläche GE Ost/westlich Bahnlinie (Zukünftige Anbindung) | | 50,0 | + | + |
| DN 26 - Düren - Potenzialfläche GE Süd/nördlich Neapco (Zukünftige Anbindung) | | 16,0 | + | + |
| DN 27 - Düren - Potenzialfläche GE Süd/Stockheimer Landstraße (Zukünftige Anbindung) | | 60,0 | + | + |
| KREIS EUSKIRCHEN: | 316 | 30 | | |
| EU 3 - Euskirchen - Gewerbegebiet Wisskirchen | 13,0 | | + | + |
| EU 5 - Euskirchen - IPAS Am Silberberg Nr. 120 | 6,4 | | + | + |
| EU 6 - Euskirchen - IPAS Am Silberberg Nr. 147 | 13,6 | | + | + |
| EU 7 - Euskirchen - IPAS Am Silberberg Nr. 200 | 11,4 | | + | + |
| EU 8 - Euskirchen - PrimeSiteRhineRegion/LEP VI | 205,0 | | + | + |
| EU 9 - Euskirchen - Reaktivierung Kasernenstandort | 27,0 | | + | + |
| EU 19 - Weilerswist - Potenzialfläche-West | | 30,0 | + | + |
| EU 20 - Zülpich - GE An der Römerallee 103 | 9,5 | | + | + |
| EU 21 - Zülpich - GE An der Römerallee-Villa Rustica | 15,5 | | + | + |
| EU 22 - Zülpich - Gewerbegebiet B 265 | 14,8 | | + | + |
| KREIS HEINSBERG | 67 | 47 | | |
| HS 1 - Übach-Palenberg - Gewerbegebiet an der B221 | 7,0 | | + | + |
| HS 2 - Übach-Palenberg - Potenzialfläche an der B221 | | 35,0 | + | + |
| HS 3 - Erkelenz - Gewerbegebiet Commerden (Gipco) | 40,0 | | + | + |
| HS 8 - Heinsberg Gewerbe- und Industriegebiet Dremmen | 20,0 | | + | + |
| HS 14 - Wegberg - Rath-Anhoven | | 12,0 | + | + |
| RHEIN-SIEG-KREIS | 62 | 0 | | |
| SU 1 - Alfiter - Vorgebirge/Buschd.Weg/Interk.Alfter-Nord | 46,2 | | + | + |
| SU 2 - Bad Honnef-Rottbitze - Am Dachsberg | 9,0 | | + | + |
| SU 3 - Bornheim-Süd, 3. BA Bornheim-Hersel | 6,5 | | + | + |
| KREIS METTMANN | 44 | 9 | | |
| ME 10-Hilden-Gewerbegebiet-Süd-West | 6,0 | | + | + |
| ME 12-Langenfeld -Reservefläche-Reusrath-NW | | 9,4 | + | + |
| ME 19-Ratingen-Lintorf-Siemensstraße I | 7,4 | | + | + |
| ME 22-Ratingen-Kalkumer-Straße | 6,0 | | + | + |
| ME 25-Velbert-GE/GI-Röbbeck | 11,8 | | + | + |
| ME 26-Velbert - Potenzialfläche-Langenberger-Str. | 13,2 | | + | + |
| STADT LEVERKUSEN | 25 | 47 | | |
| LEV 1 - Gewerbegebiet Leverkusen Hitdorf- Nord | 11,4 | 47,0 | + | + |
| LEV 2 - Chempark Leverkusen | 13,2 | | + | + |
| Summe Untersuchungsgebiet | 729 | 958 | | |

3.5.3 Vorzugsflächen in verkehrlich herausragender Lage für die hafenbezogenen Güter- und Verkehrsströme

Um aus der Zahl der Vorzugsflächen verkehrlich herausragende Gewerbeflächen für Logistik zu extrahieren, wurden die Ergebnisse der numerischen, Verkehrsbewertung (vgl. Anhang B1) weitergehend, differenzierend betrachtet. Hauptkriterium sind hierbei die eingangs erläuterten Hauptachsen der Güter- und Verkehrsströme zwischen den ZARA-Häfen und Nordrhein-Westfalen bzw. dem Rheinland.

Vor dem Hintergrund der maßgeblichen Güterstromrelationen zwischen den ZARA-Häfen, insbesondere zwischen Zeebrügge/Antwerpen, bzw. Rotterdam/Amsterdam und NRW als Güterdrehscheibe zwischen den genannten Häfen und dem Ost- bzw. - Südosteuropäischen Hinterland bieten die Flächen im Bereich der BAB A 4 zwischen der Niederländisch-Deutschen Grenze bei Aachen und Köln beste Voraussetzungen als Logistikflächen im Zuge der Relation Zeebrügge/Antwerpen - Köln. Insbesondere zu erwähnen sind hier die Flächen im Raum Aachen, Eschweiler und Düren (östlicher Bereich). Für Güterströme zwischen Zeebrügge/Antwerpen und dem nördlichen Rheinland (Düsseldorf, Neuss, Krefeld, Duisburg) bieten Flächen entlang der BAB A 44 zwischen Aachen und dem Autobahnkreuz Jackerath (BAB A 44 / BAB A 61) hervorragende Bedingungen zur Einrichtung moderner Logistikbetriebe.

In diesem Zusammenhang sei auch auf die Vorzugsflächen im Nahbereich der BAB A 46 hingewiesen. Dies trifft insbesondere dann zu, wenn kurz- bis mittelfristig die BAB A 46 bis zur niederländischen A 2 ausgebaut wird. Hierdurch entsteht insbesondere für die Relation Zeebrügge/Antwerpen und dem nördlichen Rheinland eine alternative Route für die stark belastete BAB A 4. Daher sind Logistikunternehmen hier zukünftig gut positioniert.

Die Vorzugsflächen im Raum Euskirchen befinden sich in einer strategisch günstigen Lage in Bezug auf die Ströme zwischen allen ZARA-Häfen und Südeuropa.

Tabelle 12: Vorzugsflächen in verkehrlich herausragender Lage für die hafenbezogenen Güter- und Verkehrsströme

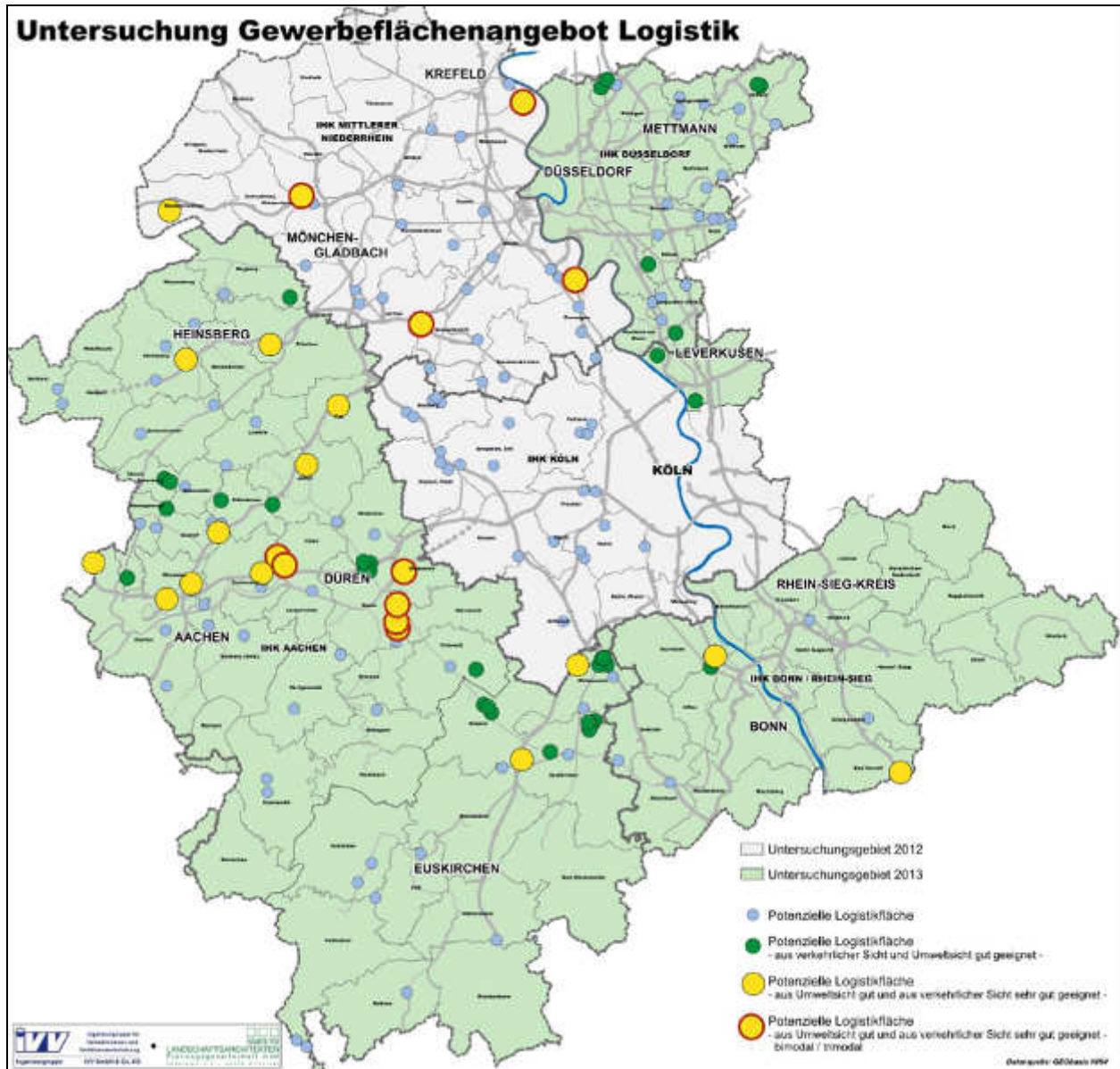
| Gewerbeflächen für Logistik Vorzugsflächen in verkehrlich herausragender Lage für die hafenbezogenen Güter- und Verkehrsströme UMWELT=gut + VERKEHR=sehr gut | Gewerbefläche (ha) | Potenzialfläche (ha) | BEWERTUNG | BEWERTUNG |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------|----------------------|-----------|-----------|
| | | | Umwelt | Straße |
| STADTREGION AACHEN | 88 | 9 | | |
| AC 1 - Aachen - Potenzialfläche 'Am Kreuz Aachen' | | 9,0 | + | + |
| AC 2 - Aachen - Gewerbegebiet Avantis | 20,0 | | + | + |
| AC 6 - Würselen - Gewerbegebiet Aachener Kreuz-Merzbrück | 52,0 | | + | + |
| AC 14 - Eschweiler - Gewerbegebiet Eschweiler Nordost | 9,0 | | + | + |
| AC 20 - Alsdorf - Industrie- und Gewerbepark Alsdorf - Teilfläche 5 | 7,0 | | + | + |
| KREIS DÜREN | 76 | 326 | | |
| DN 1 -Titz - Gewerbegebiet an der A 44 | 30,0 | | + | + |
| DN 5 - Jülich - Potenzialfläche "ehem. Sendeanlage" | | 200,0 | + | + |
| DN 12 - Inden/Eschweiler - Gewerbegebiet Am Grachtweg | 31,0 | | + | + |
| DN 14 - Merzenich - Gewerbegebiet Auf der Heide (Zukünftige Anbindung) | 15,0 | | + | + |
| DN 24 - Düren - Potenzialfläche GE ost/westlich Bahnlinie (Zukünftige Anbindung) | | 50,0 | + | + |
| DN 26 - Düren - Potenzialfläche GE Süd/nördlich Neapco (Zukünftige Anbindung) | | 16,0 | + | + |
| DN 27 - Düren - Potenzialfläche GE Süd/Stockheimer Landstraße (Zukünftige Anbindung) | | 60,0 | + | + |
| KREIS EUSKIRCHEN: | 13 | 30 | | |
| EU 3 - Euskirchen - Gewerbegebiet Wisskirchen | 13,0 | | + | + |
| EU 19 - Weilerswist - Potenzialfläche-West | | 30,0 | + | + |
| KREIS HEINSBERG | 60 | 0 | | |
| HS 3 - Erkelenz - Gewerbegebiet Commerden (Gipco) | 40,0 | | + | + |
| HS 8 - Heinsberg Gewerbe- und Industriegebiet Dremmen | 20,0 | | + | + |
| RHEIN-SIEG-KREIS | 15 | 0 | | |
| SU 2 - Bad Honnef-Rottbitze - Am Dachsberg | 9,0 | | + | + |
| SU 3 - Bornheim-Süd, 3. BA Bornheim-Hersel | 6,5 | | + | + |
| KREIS METTMANN | 0 | 0 | | |
| STADT LEVERKUSEN | 0 | 0 | | |
| Summe Untersuchungsgebiet | 252 | 365 | | |

Ergebnis dieser weitergehenden Differenzierung sind 18 Vorzugsflächen in verkehrlich herausragender Lage für die hafenbezogenen Güter- und Verkehrsströme. Diese verkehrlich durch Straßenanbindungen optimal erschlossenen, sowie aus Umweltsicht geeigneten, (keine schwerwiegenden Restriktionen) Vorzugsflächen, konzentrieren sich räumlich auf die Städteregion Aachen (5 Flächen) und den Kreis Düren (7 Flächen). Weitere 6 Flächen verteilen sich auf die Kreise Euskirchen, Heinsberg und Rhein-Sieg.

Zusammenfassend handelt es sich im Untersuchungsgebiet um Gewerbeflächen in einer Größenordnung von 617 ha, wovon 252 ha vorhandene / planungsrechtlich abgesicherte Gewerbeflächen und 365 ha Potenzialflächen sind.

In Tabelle 12 sowie in Abbildung 13 sind die Vorzugsflächen in verkehrlich herausragender Lage aufgeführt bzw. dargestellt.

Abbildung 13: Gewerbeflächenangebot Logistik mit Vorzugsflächen in verkehrlich herausragender Lage für die hafenbezogenen Güter- und Verkehrsströme



3.5.4 Bimodale Vorzugsflächen in verkehrlich herausragender Lage für die hafenbezogenen Güter- und Verkehrsströme

Von den 18 genannten Vorzugsflächen in verkehrlich herausragender Lage für die hafenbezogenen Güter- und Verkehrsströme, die auch aus Umweltsicht geeignet, sind 6 Gewerbeflächen bimodal, d.h. durch Straßen- und Schienenanbindung erschlossen, bzw. leicht zu erschließen.

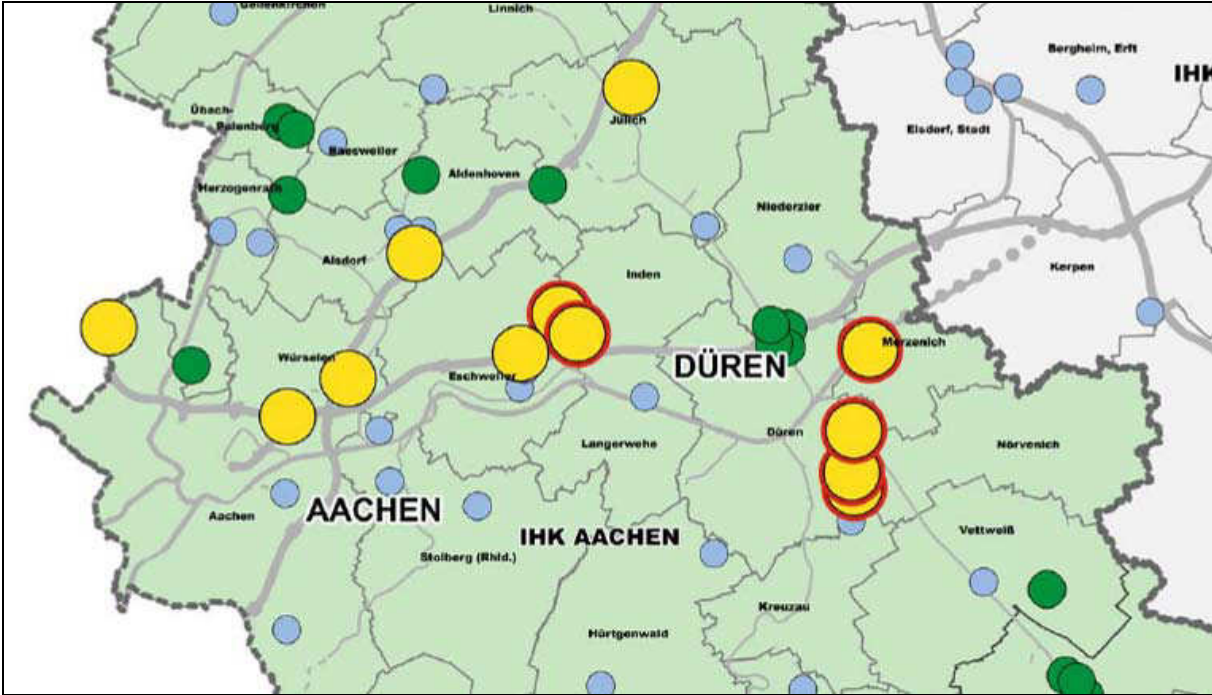
Es handelt sich um bimodal erschlossene Vorzugsflächen in einer Größenordnung von 312 ha, wovon 46 ha bereits vorhandene oder planungsrechtlich abgesicherte Gewerbeflächen und 266 ha Potenzialflächen sind. Diese 6 optimal erschlossenen Vorzugsflächen, die auch aus Umweltsicht geeignet sind, konzentrieren sich auf den Kreis Düren.

Die Flächen sind in Tabelle 13 aufgeführt sowie in den Abbildung 13 und 14 kartographisch dargestellt.

Tabelle 13: Bi-modale Vorzugsflächen in verkehrlich herausragender Lage

| Gewerbeflächen für Logistik BIMODALE Vorzugsflächen in verkehrlich herausragender Lage für die hafenbezogenen Güter- und Verkehrsströme UMWELT=gut + VERKEHR=sehr gut | Gewerbefläche (ha) | Potenzialfläche (ha) | Gesamtbewertung |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------|----------------------|-----------------|
| STADTREGION AACHEN | 0 | 0 | |
| KREIS DÜREN | 46 | 266 | |
| DN 12 - Inden/Eschweiler - Gewerbegebiet Am Grachtweg | 31 | | ++ |
| DN 13 - Eschweiler - Deponie Inden-Eschweiler | | 140 | ++ |
| DN 14 - Merzenich - Gewerbegebiet Auf der Heide | 15 | | ++ |
| DN 24 - Düren - Potenzialfläche Gewerbegebiet Ost/westlich Bahnlinie | | 50 | ++ |
| DN 26 - Düren - Potenzialfläche Gewerbegebiet Süd/nördlich Neapco | | 16 | ++ |
| DN 27 - Düren - Potenzialfläche Gewerbegebiet Süd/Stockheimer Landstraße | | 60 | ++ |
| KREIS EUSKIRCHEN: | 0 | 0 | |
| KREIS HEINSBERG | 0 | 0 | |
| RHEIN-SIEG-KREIS | 0 | 0 | |
| KREIS METTMANN | 0 | 0 | |
| STADT LEVERKUSEN | 0 | 0 | |
| Summe Untersuchungsgebiet | 46 | 266 | |

Abbildung 14: Bi-modale Vorzugsflächen in verkehrlich herausragender Lage



4 Zusammenfassung / Ausblick

Die von der Innovationsregion Rheinisches Revier (IRR) beauftragte Untersuchung umfasst ein **Untersuchungsgebiet**, das sich über die Kammerbezirke der

| | |
|------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------|
| IHK Aachen: | StädteRegion Aachen (Kreis Aachen), Kreis Düren, Kreis Euskirchen, Kreis Heinsberg), |
| IHK Bonn / Rhein-Sieg: | Stadt Bonn, Rhein-Sieg-Kreis, |
| IHK Düsseldorf: | Stadt Düsseldorf, Kreis Mettmann, sowie der |
| IHK Köln/Leverkusen: | Stadt Leverkusen erstreckt. |

Ziel der Untersuchung war eine Gesamtübersicht und Bewertung der Flächen (-Reserven) mit Eignung für logistische Nutzung. Geeignete Flächen wurden hinsichtlich ihrer Verkehrsanbindung sowie möglicher Umweltrestriktionen untersucht und bewertet. Die Kriterien und Informationen für die Bewertung sind in einem Steckbrief für jedes Gebiet zusammengestellt (TEIL C).

Wichtiger Bestandteil des Projektes war es, bei der Flächenrecherche und Bewertung die lokalen und regionalen Akteure zu beteiligen und gemeinsam mögliche, geeignete Flächen zu ermitteln. Die nach den Interviews erstellten Steckbriefe der potenziellen Gewerbeflächen für Logistik wurden mit den Beteiligten abgestimmt, ggf. notwendige Ergänzungen oder Änderungen wurden eingearbeitet. Vereinzelt wurden Steckbriefe aus der weiteren Bewertung herausgenommen, weil aus Sicht der Gebietskörperschaften keine Eignung für eine logistische Nutzung vorliegt oder diese nicht gewünscht ist (z.B. Stadt Bonn).

Gesamtangebot im Untersuchungsgebiet

Insgesamt konnten im Untersuchungsgebiet 121 Gewerbeflächen mit einer Gesamtfläche von ca. 3.365 ha, die eine potenzielle Eignung für Logistik haben, ermittelt werden. Von dieser Gesamtfläche handelt es sich bei rund 1.400 ha um bestehende / planungsrechtlich gesicherte Gewerbeflächen und in einer Größenordnung von rund 2.000 ha um Potenzialflächen.

Reaktivierung bestehender Gewerbeflächen

Im Untersuchungsgebiet wurden 14 Gewerbeflächen mit potenzieller Eignung für Logistik ermittelt, bei denen es sich um Reaktivierungsflächen handelt. Es sind Flächen in einer Größenordnung von insgesamt ca. 490 ha. Überwiegend handelt es sich um ehemals gewerblich/industriell, bergbaulich oder militärisch genutzte Flächen.

Bewertung aus Umweltsicht

Potenzielle Logistikflächen, die keine schwerwiegenden oder wenige Umweltrestriktionen aufweisen und deshalb aus Umweltsicht geeignet erscheinen, stellen ca. 2/3 der dokumentierten Flächen (75 Flächen) im Untersuchungsgebiet dar. Dabei handelt es sich um bestehende oder planerisch abgesicherte Flächen in einer Größenordnung von rund 1.100 ha und Potenzialflächen in einer Größe von rund 1.200 ha.

Bewertung der Verkehrsanbindung

Verkehrstechnisch als gut angebunden wurden ebenfalls ca. 2/3 der untersuchten Flächen (82 von 121 Flächen) bewertet. Diese Flächen stellen insgesamt ein Angebot für Gewerbe und Industrie von ca. 2.300 ha dar und umfassen bestehende oder planerisch abgesicherte Flächen in einer Größenordnung von rund 980 ha und Potenzialflächen von rund 1.300 ha.

Verknüpfung Umwelt und Verkehr - Vorzugsflächen

Die weitere Auswertung zeigt, dass insgesamt 48 Flächen (ca. 1.687 ha) in der Bewertung sowohl aus umweltplanerischer als auch aus verkehrstechnischer Sicht positiv bewertet wurden (Vorzugsflächen). Bei handelt es sich um ca. 729 ha bestehende oder planerisch gesicherte Flächen und ca. 935 ha Potenzialflächen.

Vorzugsflächen in verkehrlich herausragender Lage für die hafenbezogenen Güter- und Verkehrsströme

Von den Vorzugsflächen liegen 18 in verkehrlich herausragender Lage für die hafenbezogenen Güter- und Verkehrsströme.

Diese verkehrlich durch Straßen optimal erschlossenen sowie aus Umweltsicht geeigneten herausragenden Vorzugsflächen (keine schwerwiegenden / wenige Restriktionen) konzentrieren sich auf die Städtereion Aachen und den Kreis Düren. Es handelt sich um Flächen in einer Größenordnung von 617 ha (davon 252 ha bestehende oder planerisch abgesicherte Gewerbe- und Industrieflächen und 365 ha Potenzialflächen).

Bimodale Vorzugsflächen

Von den Vorzugsflächen in verkehrlich herausragender Lage für die hafenbezogenen Güter- und Verkehrsströme, die auch aus Umweltsicht geeignet, sind 6 Flächen mit einer Gesamtfläche von 312 ha bimodal, d.h. durch Straße und Schiene, erschlossen. Bei diesen Flächen sind jedoch nur 46 ha planerisch etwa als GIB gesichert. Den weitaus größeren Teil bilden mit rund 266 ha potenziell zu erschließende Flächen mit einer guten oder leicht zu erstellenden verkehrlichen Erschließung und keinen oder wenigen entscheidungserheblichen Umweltrestriktionen. Diese optimal erschlossenen Vorzugsflächen konzentrieren sich auf den Kreis Düren.

Handlungsempfehlungen / Perspektiven

Die Verfügbarkeit von Vorzugsflächen für Logistik ist überschaubar. Insbesondere in Ballungsräumen besteht ein Defizit an verfügbaren (planerisch abgesicherten) oder Potenzialflächen. Bimodal angebundene Flächen sind noch seltener. Tri-modale Flächen, die insbesondere für eine Verlagerung auf andere Verkehrsträger von höchster Bedeutung sind, stehen im Untersuchungsraum nicht zur Verfügung.

Die ermittelten, bimodalen Vorzugsflächen in verkehrlich herausragender Lage insbesondere für die hafenbezogenen Güter- und Verkehrsströme sollten mit Priorität planungsrechtlich gesichert und realisiert werden. Dies trifft insbesondere für Logistikflächen mit Gleisanschluss zu, da gerade diese im Hinblick auf die Verkehrsentlastung des Straßennetzes und die Umweltverträglichkeit besondere Vorteile aufweisen.

In diesem Sinne ist darüber hinaus zu prüfen, wo die Schienenkapazitäten und hier vor allem in den Hauptachsen der Güter- und Verkehrsströme auszubauen sind, um damit die Warenströme zu optimieren, das Straßennetz zu entlasten sowie Umweltbelastungen zu minimieren.

Gewerbeflächen, die aus Umweltsicht oder aus verkehrlicher Sicht nicht positiv beurteilt wurden, müssen nicht zwangsläufig aus der weiteren Betrachtung ausgeschlossen sein. Ihre Eignung als Logistikfläche kann, z.B. durch Optimierung der verkehrlichen Anbindung verbessert werden.

Einschränkungen in der Nutzungseignung aus Umweltsicht können sich in Form von Zulassungshindernissen, erschwerten Genehmigungsprozessen, verminderter Akzeptanz oder hohem Klagepotenzial nachteilig auf die Bereitstellung der Flächen auswirken.

In Einzelfällen sollten solche Flächen einer detaillierten Beurteilung und Abschätzung der konkreten Genehmigungsfähigkeit aus Umweltsicht unterzogen werden. Vor allem bei bi- oder tri-modalen Standorten ist hierbei zu prüfen, ob diese mit Auflagen ggf. trotzdem realisierbar sind oder deren Planung wegen höherrangiger Belange, etwa der landesweiten Abbau von Umweltbelastungen durch den Straßenverkehr, trotzdem betrieben werden kann.

Die vorliegende Untersuchung stellt eine Momentaufnahme dar. Es ist sinnvoll und notwendig, die regional vorliegenden Daten und Informationen in regelmäßigen Abständen zu aktualisieren und fortzuschreiben.