

# Für die bessere Zukunft der Kölner Häfen

Zusammenfassung der Diskussion – Stand 30. November 2008

## Ausgangslage:

Eine Ausweitung der Kölner Logistikkapazitäten ist sinnvoll. Vor allem der stark wachsende Containerverkehr im Haupthafen Niehl I (+ 69 % in fünf Jahren 2007 gg. 2002) aber auch die Expansion in einzelnen Gütergruppen des Massengutbereichs legen dies nahe. Kernfrage ist, inwieweit dies durch Neubau oder durch Umnutzung vorhandener Hafenumflächen oder eine Mischung von beidem geschehen soll.

- Ziel: 1.** Den Logistikstandort Köln stärken durch Kapazitätserweiterungen für bi- oder trimodalen Umschlag von Containern und – in geringerem Maße – für Massengut
- 2.** Langfristiges Logistikkonzept bei wirtschaftlichem Einsatz finanzieller Mittel und Erweiterungsflächen

## Generelles Bild:

**Die Ratsentscheidung vom 30. 8. 2007 für den Ausbau des Godorfer Hafens sollte der Stärkung des Logistikstandorts Köln dienen. Im Rückblick zeigt sich jedoch immer deutlicher, dass die einseitige Fixierung auf Godorf anstelle einer gesamthaften und für 10, 20 oder 30 Jahre gültigen Lösung ein Fehler war, der die Entwicklung des Logistikstandorts und notwendige Umstrukturierungen eher blockiert als fördert und finanzielle Mittel und Flächen auf sehr bedenkliche Weise verschwendet:**

- Statt mit wirtschaftlichem Augenmaß die in Köln vorhandenen Flächenreserven zu aktivieren und die finanziellen Mittel sparsam einzusetzen, werden im großen Stil Umschlagskapazitäten zur falschen Zeit am falschen Platz neu aufgetürmt, die auf Jahre hinaus nicht ausgelastet werden können. Gleichzeitig verwendet die HGK viel Energie darauf, vor allem im Hafen Niehl I reichlich vorhandene Altstrukturen zu vermieten und damit in Kauf zu nehmen, dass sie konserviert und einer zukunftsgerichteten Reorganisation für einen modernen Container- und Massenguthafen entzogen werden.
- Statt in der Region Köln-Süd/Wesseling für die strategisch wichtige Erdöl- und petrochemische Industrie das Logistikangebot kundengerecht zu optimieren und damit das wertvolle Wirtschafts- und Arbeitsplatzpotential für Köln zu stärken, wird die logistische Priorität auf Container- und Massengutexpansion gelegt zu Lasten der ohnehin komplexen Verkehrssituation im und vor dem Godorfer Hafen und auf den Strassen.

## Im Einzelnen:

- 1. Im Hafen Niehl I mit insgesamt 400.001 qm Fläche ist heute immer noch knapp die Hälfte der Kaianlagen, die für Container und Massengut infrage kommen, durch größtenteils unwirtschaftliche Vermietung von Flächen und Gebäuden aus der Zeit des konventionellen Stückgutumschlags blockiert.**

Vermietete Fläche Stückgutstruktur (Lagerhallen, Büros etc.) und Services **45 %**

Containerfläche **30 %**  
119.000 qm  
für 573.475 TEU (2007)

Vermietete Fläche für Massengut **25 %**

**Auslaufmodell:** Seit der Containerrevolution mit Beginn der 60er Jahre, seit Stückgut nicht mehr lose transportiert und in Hallen zwischengelagert wird sondern in Containern in einer geschlossenen Transportkette vom Absender bis zum Empfänger gelangt, sind traditionelle Stückguthäfen wie Niehl I mit ihren Lagerhallen zum Auslaufmodell geworden.

**Modernisierung;** Diese brachfallenden Flächen drängen sich für eine Umrüstung zu Containerflächen geradezu auf. Die HGK hat diese Chance in den vergangenen 35 Jahren wahrgenommen und 119.000 qm umgenutzt. Auch im 1. Hj. 2008 wurden auf dem Stapelkai wieder große Lagerhallen zugunsten 22.450 qm Containerfläche abgebrochen. Es gibt keinen ernstzunehmenden Grund, nicht auch die restlichen Hafenumflächen für Container und ggf. Massengut nach und nach umzurüsten. Dies erfordert nicht unerhebliche Kosten, erspart oder verschiebt aber den Neubau teurer Hafenumflächen an neuen Standorten und treibt die Modernisierung des Standorts Niehl I voran. Eine Zielstruktur für Niehl I könnte in ca. 15-20 Jahren (analog zur Funktionsstruktur des Neubaus Godorf – s. Wirtschaftlichkeitsgutachten S. 36) etwa wie folgt sein:

Stückg.  
&  
Anderes  
**7 %**

Containerfläche **63 %**  
ca. 250.000 qm für ca. 1.205.000 TEU

Vermietete Fläche für Massengut **30 %**

**Der Stolperstein:** Die HGK gibt der relativ bequemen Vermietung der Stückgutstruktur Vorrang vor der Umnutzung. Da ein Hafen mit vermieteten Flächen dem nicht fachmännischen Besucher und Vertreter der Öffentlichkeit optisch „voll“ erscheint - wenn auch oft mit geringer oder keiner hafenumnotwendigen Nutzung und geringem Schiffsverkehr – konnte die HGK über viele Jahre suggerieren, Niehl I sei voll, die Kapazitäten erschöpft und Platz für weitere Container nur an neuen Standorten wie Godorf vorhanden. Neue Häfen zu errichten ist jedoch nicht nur teurer als vorhandene umzurüsten. Die Vermietung der Altstruktur ist auch weniger wirtschaftlich. Die abbeschriebenen Immobilien erlauben sehr niedrige qm-Preise, mit denen etablierte Gewerbegebiete leicht unterboten werden können. Die Konsequenz sind magere Erlöse aus der Vermietung ganz abgesehen von der verschleppten Modernisierung. Hier mangelt es an einer Vorwärtsstrategie und einem langfristigen Entwicklungs- und Modernisierungsplan für die einzelnen Flächen.

2. Aber nicht nur „Niehl I“ sondern auch das geplante „KLV-Terminal Köln-Nord“ – in nur 4 KM Entfernung von Niehl I als Entlastung und Puffer für Niehl I vorgesehen mit einer Kapazität von 143.000 qm oder 400.000 TEU – wurde in keiner Kapazitätsbetrachtung auch nur ansatzweise berücksichtigt mit fatalen Konsequenzen. Das KLV-Terminal schlägt zwar wie „Eifeltor“ nur landseitig zwischen LKW und Schiene um. Aber auch im Hafen Niehl I werden ca. 50 % des Containervolumens oder ca. 300.000 TEU nicht über das Binnenschiff umgeschlagen sondern nur bimodal zwischen LKW/Schiene. Diese 300.000 TEU können teilweise oder ganz vom Hafen Niehl I in das KLV Terminal verlagert werden und der Hafen Niehl I – ohne einen Euro Investition – neues und vor allem wasserseitiges Containervolumen in gleicher Höhe wieder aufnehmen

a. Der Rat ließ bei der Entscheidung am 30. 8. 2008 gleich zwei große Reserveflächen mit zusammen + 425.000 qm für die Container und über 1 Mio. TEU Umschlagskapazität völlig unbeachtet. Eine fundierte Abwägung gegen Godorf unter qualitativen, ökonomischen und ökologischen Gesichtspunkten wurde mit fadenscheinigen Gründen ausgeschlossen. Dies ist vor allem bei den sehr beengten finanziellen Verhältnissen Kölns ein schwer verständliches Versäumnis:

Vom Rat nicht beachtete Erweiterungskapazitäten im Kölner Norden im Vergleich zu Godorf	Fläche Container & Massengut – QM	Container Umschlag – TEU	Investition	€ pro qm
<b>Gesamt Köln-Nord</b>	<b>+ 425.000</b>	<b>+ 1.030.000</b>		
Neubau KLV-Terminal Köln-Nord	+ 143.000	+ 400.000	60-70 Mio. € kurzfristig fällig	455
Umnutzung restliche Altstruktur Niehl für Container & Massengut	+ 282.000	+ 630.000	Umnutzung nach Bedarf	n. v.
<b>Gesamt Godorf</b>	<b>+ 116.210</b>	<b>+ 206.000</b>	61 Mio. € kurzfristig fällig	<b>525</b>

b. Mangels Gesamtbetrachtung wurde vom Rat am 30. 8. 2007 auch nicht bemerkt, dass er in Wahrheit eine Doppelerweiterung für 120-130 Mio. € mit Überkapazitäten und Kosten der Unterauslastung für ca. 20 Jahre in die Wege leitete. Bei einer Gesamtbewertung hätte man die intelligentere Kombination von KLV-Terminal plus bedarfsangepasste Umnutzung von Niehl I – frühestens ab 2021 – wählen und außerdem die Chance einer flexiblen und weniger starren Flächenexpansion eröffnen können. Da der Rat nur Godorf (Investition 61 Mio. €) im Blick hatte, nicht aber das KLV-Terminal Köln-Nord (60-70 Mio. €), obwohl beide Projekte sich im gleichen Stadium der Bauvorbereitung befinden, kommt es nun zu einer Doppelerweiterung. Beide Neubauten schlagen nicht nur kurzfristig mit 120-130 Mio. € Investitionen zu Buche, sondern schaffen auch hohe Überkapazitäten mindestens bis 2030. Die Folge sind Kosten der Unterauslastung für Jahrzehnte:

Erweiterungsfläche qm	2010/2015	2016/2020	2021/2025	2026/2030
<b>Doppelerweiterung Rat</b>				
KLV-Terminal	143.000	143.000	143.000	143.000
Godorf	116.000	116.000	116.000	116.000
<b>Gesamt Kapazität</b>	<b>259.000</b>	<b>259.000</b>	<b>259.000</b>	<b>259.000</b>
Erweiterungsbedarf 5 Jahre*	-50.000*	-100.000*	-150.000*	-200.000*
<b>Überkapazität</b>	<b>209.000</b>	<b>159.000</b>	<b>109.000</b>	<b>59.000</b>
<b>Optimierte Erweiterung</b>				
KLV-Terminal	143.000	143.000	143.000	143.000
Niehl I Umnutzung	-	-	40.000	80.000
<b>Gesamt Kapazität</b>	<b>143.000</b>	<b>143.000</b>	<b>183.000</b>	<b>223.000</b>
Erweiterungsbedarf 5 Jahre*	-50.000*	-100.000*	-150.000*	-200.000*
<b>Überkapazität</b>	<b>93.000</b>	<b>43.000</b>	<b>33.000</b>	<b>23.000</b>

\* Annahme: Umrüstung von 10.000 qm pro Jahr; dies ist ein eher optimistischer Wert. In Niehl I betrug die durchschnittliche Expansion in den vergangenen 10 Jahren + 5.300 qm pro Jahr. Umso mehr wäre eine vorsichtiger und flexiblere Variante der Kapazitätserweiterung angebracht statt der starren Doppelerweiterung.

**3. Die extrem positive gutachterliche Gewinnerwartung für die Hafenerweiterung Godorf mit 7 Mio. € pro Jahr und einer Umsatzrendite von 68 % wurde nicht auf ihre Tragfähigkeit untersucht, obwohl allein schon die mageren Vergleichswerte aus dem bestehenden Hafen Niehl I bzw. aus der HGK größte Zweifel an der Realisierbarkeit hätten wecken müssen.** Laut Wirtschaftlichkeitsgutachten ist Godorf mit 116.000 qm schon im 1. Jahr 2012 eine wahre Goldgrube mit einem Gewinn von 7 Mio. € und einer Umsatzrendite von 68 % (Wirtschaftlichkeitsgutachten S. 132). Die gesamte HGK AG mit 1.251.000 qm Hafensfläche und anderen Einnahmen aus Güterverkehr und Vermietung kommt nur auf magere 4.5 Mio. € Gewinn und 3.9 % Umsatzrendite (Geschäftsbericht 2007). Dies hätte Anlass zu einer gründlichen Nachforschung geben müssen, warum die HGK nicht heute schon ähnlich hohe Ergebnisse in Niehl I erzielt. Bei dem 3-fachem Containerumschlag (574.000 TEU gg. 206.000 TEU in Godorf) müsste der Gewinn bei ca. 21 Mio. € liegen. Die Konsequenzen wären in beiden Fällen eindeutig: Entweder ist das Gutachten zutreffend, dann wirtschaftet die HGK in Niehl I schlecht, oder die Werte sind real nicht nachvollziehbar, dann stimmt mit dem Gutachten etwas nicht, die Basis für die Ratsentscheidung ist entfallen.

	Hafenfläche qm	Gewinn Mio. €	Umsatzrendite
<b>Hafenneubau Godorf</b> Wirtsch.-Gutachten	<b>116.000</b>	<b>7,1</b> Jahr 1 (2012)	<b>68 %</b>
<b>HGK AG Gesamt</b> HGK Gesch.bericht 2007	<b>1.251.000</b>	<b>4,5</b>	<b>3.9%</b>

**4. In Anbetracht des hohen Stellenwerts der Erdöl- und petrochemischen Industrie im Raum Kölner-Süden/ Wesseling – vor allem mit Shell, Basell und Evonik – und reichlich verfügbarer Alternativflächen im Kölner Norden hätte es eine Überlegung Wert sein müssen, ob man im kleinen Godorfer Hafen auf die ohnehin beengte Situation im Bereich der Flüssigverladung und im Wartebereich vor dem Hafen noch einen Neubau für die Container- und Massengüterweiterung draufsattelt.** Eine industriefreundlichere Strategie hätte einer kunden-gerechten Optimierung und Modernisierung der Umschlagsanlagen für die wichtige Erdöl- und Petroindustrie den Vorrang geben müssen, um ein hohes Niveau der Investitionen in Anlagen und Arbeitsplätze sicherzustellen. Dem hätte nicht entgegengestanden, im Altbereich des Godorfer Hafens durch Umstrukturierungen zusätzliche Flächen für Massengut zu aktivieren.

**Godorf Container mit sehr geringer Hafenabhängigkeit:**

Erschwerend kommt hinzu, dass laut Planung auf der teuren Neubaufäche von Godorf nur 29 % des Containerumschlags hafenabhängig ist (Wirtschaftlichkeitsgutachten S. 36). Für diese 60.000 TEU (=21.000 qm) braucht es in keinem Fall einen neuen Hafen, sie können dauerhaft in Niehl I bleiben. Für die restlichen 71 % (146.000 TEU/ 52.000 qm) besteht Kapazität in Köln-Nord bis ggf. ein kostengünstigeres KLV-Terminal im Kölner Süden oder in der südlichen Region erforderlich und wirtschaftlich vertretbar wird.

Containerumschlag Godorf - TEU	Total	Hafenabhängig Schiff+LKW/Schiene	Nicht-hafenabhängig. Nur LKW/Schiene
<b>Vollausstattung aus aus Niehl I bei Start</b>	<b>120.000*</b>	<b>60.000 (50%)</b>	<b>60.000 (50%)</b>
<b>Zusatzvolumen nur über LKW/Schiene</b>	<b>86.000*</b>	<b>0</b>	<b>86.000 (100%) ab 2013</b>
<b>Gesamt</b>	<b>206.000*</b>	<b>60.000 (29 %)</b>	<b>146.000 ( 71 %)</b>

**Angezeigte Massnahmen:**

- 1. Rücknahme der Ratsentscheidung vom 30.8.2007** und sofortiger Stopp der laufenden Aktivitäten zur Godorfer Hafenerweiterung, bevor unwiderruflicher Schaden angerichtet ist.
- 2. Bau des KLV-Terminals Köln-Nord wie geplant**
- 3. Bedarfsgerechte Fortsetzung der Umnutzung und Modernisierung von Niehl I**
- 4. Bis 2010 Erarbeiten eines Entwicklungsplans mit**
  - **Masterplan für den Logistikknoten Köln** und darauf aufbauend...
  - **Hafengesamtkonzept**, um das 20 Jahre alte „Hafengesamtkonzept“ von 1988 abzulösen