



Lenz und Johlen

Rechtsanwälte Partnerschaft

Lenz und Johlen • Postfach 102365 • D 50463 Köln

Bezirksregierung Köln
Zeughausstraße 2-10

50667 Köln

Vorab per Telefax: 147-31 85

Köln, den 16.03.2009

Unser Zeichen: 00486/09 CG/bh

Sekretariat:

Frau Harsányi

Tel.: +49 221 9730 02-18

c.giesecke@lenz-johlen.de

Anordnung der sofortigen Vollziehung des Planfeststellungsbeschlusses vom 30.08.2006 zum Ausbau des Hafens Köln Godorf

Ihr Zeichen: 54.1.16.2-Schi-

Sehr geehrter Herr Regierungspräsident Lindlar,
sehr geehrte Damen und Herren,

in oben genannter Angelegenheit vertreten wir die rechtlichen Interessen des Herrn [REDACTED], 50999 Köln.

Unser Mandant ist ein mittelbarer Anlieger des Godorfer Hafens und wird von den Auswirkungen des zukünftig zu errichtenden Hafenbeckens IV nachteilig betroffen. Aus diesem Grund haben wir namens und in Vollmacht unseres Mandanten gegen den Planfeststellungsbeschluss vom 30.08.2006 Klage vor dem Verwaltungsgericht Köln erhoben. Mit Beschluss vom 28.09.2007 haben Sie auf Antrag der Häfen und Güterverkehr Köln AG (HGK) die sofortige Vollziehung des Planfeststellungsbeschlusses angeordnet.

Prof. Dr. Heribert Johlen

Bernhard Boecker

Dr. Klaus Schmieman ^{PV}

Jürgen Bosc ^{PV}

Dr. Franz-Josef Pauli'

Dr. Rainer Vofi TM

Dr. Michael Oerde ^{PV}

Dr. Thomas Lüttgau

Thomas Eisner

Rainer Schmitz ^{PV}

Dr. Alexander Beutling ^{PV}

Dr. Markus Johlen

Eberhard Keuncke

Dr. Inga Schwertner

Dr. Philipp Libert

Dr. Christian Giesecke, LL.M.

Dr. Felix Pauli

P Partner i.S.d. PartG

V Fachanwalt für Verwaltungsrecht

B Fachanwalt für Bau- u. Architektenrecht

M Anwalt/Mediator DA A

(Dr. Rainer Voß auch F U Hagen)

L McGill University (Montreal, Kanada)

F Maître en droit (Université Paris X)

Gegründet von RA Wolfgang Lenz

**Bitte neues
Postfach
beachten!**

Im Namen unseres Mandanten **beantragen** wir nunmehr gem. § 80 a) Abs. 1 Nr. 2 in Verbindung mit § 80 Abs. 4 VwGO,

unter Aufhebung der Anordnung der sofortigen Vollziehung vom 28.09.2007 die Vollziehung des Planfeststellungsbeschlusses vom 30.08.2006 zugunsten unseres Mandanten auszusetzen und somit die aufschiebende Wirkung seiner Klage wiederherzustellen.

I.

Der Anordnung der sofortigen Vollziehung liegt folgender Sachverhalt zugrunde:

1.

Der Planfeststellungsbeschluss begründet die Planrechtfertigung unter Berücksichtigung von Alternativen maßgeblich damit, dass Kapazitäten im Hafen Niehl I aufgrund des Nachweises der HGK bereits ausgeschöpft seien und damit dort Kapazitätsgrenzen erreicht wären. Die nicht hafenaffin genutzten Flächen im Hafen Niehl I könnten aufgrund ihrer Lage mangels Wasseranschlusses und der damit fehlenden Möglichkeiten, Krananlagen zu errichten, überwiegend nicht für den Containerumschlag genutzt oder aufgrund langfristiger Mietverträge nicht in Anspruch genommen werden. Lediglich eine Fläche von ca. 3 ha wäre bei der Kündigung des Mietvertrages mit einer dort ansässigen Firma für den Containerumschlag nutzbar. Die Größe dieser Fläche wäre aber in keiner Weise ausreichend, um die benötigten Kapazitäten für einen effektiven Containerumschlag bereit zu stellen.

Die Anordnung der sofortigen Vollziehung im Rahmen der notwendigen Abwägung zwischen dem Aufschubinteresse der Kläger und dem Vollzugsinteresse der Begünstigten bewertet. Maßgeblich wird die Begründung darauf gestützt, dass der Bedarf zu Errichtung des vierten Hafenbeckens in keinem anderen Hafenstandort innerhalb des Stadtgebietes Köln gedeckt werden könne, auch nicht im Hafen Niehl I. Die Möglichkeit einer Steigerung des Containerumschlages im Hafen Niehl I sei bereits ausgeschöpft und die Kapazitätsgrenzen dort erreicht. Aufgrund eines Gutachtens der PLANCO Consulting GmbH Essen vom April 2007 sei von einem starken Wachstum des Containerverkehrs auszugehen. Wegen der Dauer der verwaltungsgerichtlichen Verfahren sowie möglicher verkehrlicher Auswirkungen bestünde ein gesteigertes In-

teresse der HGK an der Vollziehung des Planfeststellungsbeschlusses. Zudem bestehe ein besonderes öffentliches Interesse an der Anordnung der sofortigen Vollziehung aufgrund des verkehrspolitischen Gebotes, Güterverkehr auf die Binnenschifffahrt zu verlagern. Der Ausbau von Wasserstraßen und Häfen sowie der Ausbau von Schieneninfrastruktur sei zur Entlastung der Straßen ein gewünschtes politisches Ziel.

2.

Diese Begründung hat nun die HGK nachträglich selbst durch das von ihr bei der Beratungsgesellschaft PLANCO-Consulting GmbH, Essen, in Auftrag gegebene Gutachten „Zukunftsperspektiven der Kölner Häfen“ vom Dezember 2008 entwertet. In dieser Detailanalyse der konkreten Nutzungen der Hafенflächen in Niehl I kommt PLANCO - eine im Logistikbereich sehr renommierte Beratungsgesellschaft - ganz anders als die HGK bei ihren Angaben zum Planfeststellungsverfahren 2006 und zum Vollzug 2007 zum Ergebnis, dass dort noch reichliche Erweiterungspotentiale für Container vorhanden sind. Laut PLANCO gibt es zwei Kategorien von Erweiterungsmöglichkeiten:

a)

Zum einen gibt es Flächen, die an Gewerbebetriebe vermietet sind (ca. 2/3 der dauerhaft nutzbaren Hafенfläche von 431.500 qm, S. 25 Tab. 13)), die nicht zwingend im Hafен Niehl I angesiedelt sein müssen und in Gewerbegebiete außerhalb des Hafens verlagert werden können: Nach detaillierter Analyse der Nutzungen und Mietverhältnisse auf 33 Teilflächen im Hafен Niehl I kommt PLANCO zu dem Ergebnis (S. 2):

„Nach Abschluss dieser Umnutzungen verfügt der Hafен Niehl I über Containerflächen auf dem Westkai (28.000 qm), dem Molenkopf (42.000 qm), dem Stapelkai (95.000 qm), dem Hansekai (52.600 qm) und dem Lagerhauskai (9.300 qm) - von insgesamt 227.000 qm.

Verglichen mit der derzeit schon bestehenden Containerfläche in Niehl I von 143.300 qm (S. 25, Tab 14) bedeutet dies ein Erweiterungspotential von +83.700 qm oder +58% auf 227.000 qm. Dies entspricht fast der dreifachen Fläche gegenüber den vom Antragsteller HGK im Planfeststellungsverfahren (Planfeststellungsbeschluss, S. 88) eingeräumten 3 ha, die laut Angaben der HGK durch „Kündigung des Mietverhältnis-

ses mit einer dort ansässigen Firma für Containerumschlag nutzbar" gemacht werden könnten.

Laut PLANCO können die identifizierten Umnutzungsmöglichkeiten erst mittelfristig und langfristig realisiert werden: Da bei der HGK offensichtlich ähnlich detaillierte Entwicklungspläne nicht vorliegen bzw. nicht frühzeitig vorangetrieben wurden, verstreicht nun aufgrund des Vorlaufs für die Entmietung und Verlagerung dieser Betriebe eine gewisse Frist.

b)

Das PLANCO Gutachten macht jedoch nicht nur auf dieses mittel- und langfristig Erweiterungspotential, sondern auch auf kurzfristig verfügbare Erweiterungsmöglichkeiten auf der heute schon für Container genutzten Hafensfläche (ca. 1/3 von Niehl I) aufmerksam: Ausgangspunkt ist der Hinweis von PLANCO, dass Niehl I nur ca. 20 % des gesamten Containervolumens über das Binnenschiff, aber 80 % landseitig über LKW/Bahn umschlägt. Die Entwicklung in den letzten drei Jahren war wie folgt:

Niehl I Container- umschlag	Binnenschiff (Wasserseitig) TEU (%)	Bahn/LKW (Landseitig) TEU (%)	Gesamt TEU (%)
2005	95.000* (22)	333.610(78)	428.610** (100)
2006	114.000* (22)	395.876 (78)	509.876** (100)
2007	117.000* (20)	456.475 (80)	573.475** (100)

Quellen: *PLANCO S. 8 und "HGK Geschäftsberichte

Damit wird belegt, dass Niehl I überwiegend mit „hafenfremden“ Containern belegt bzw. fehlbelegt ist: Unterstellt man gleichhäufige Kranbewegungen (1 Kranbewegung mit 20 Fuß Standardcontainer = 1 TEU) der Binnenschiffs- wie der landseitigen Anschlussverladungen für Kunden (Transport zwischen Niehl I Stapelfläche per LKW oder der Bahn zum oder vom Kunden), beträgt das „hafenabhängige“ Volumen ca. 40 % (in 2007 somit 2x117.000 TEU = 234.000 TEU). Auf den Hafen nicht angewiesen sind somit ca. 60 % (340.000 TEU). Das bedeutet der größte Teil der Niehler Containerfläche ist heute **zweckentfremdet**.

Hafenfremder Containerumschlag kann, muss aber nicht auf der teuren Hafenfläche erfolgen. Dafür werden spezielle landseitige Terminals wie z.B. der Containerumschlagsbahnhof Köln Eifeltor geschaffen und dies wiederum eröffnet die Flexibilität, Niehl I von „hafenfremder“ Containernutzung zu befreien, da geeignete landseitige Terminals zur Verfügung stehen.

Hier fügt es sich vorteilhaft, dass die HGK frühzeitig einen solchen landseitigen Kapazitätsausbau im Kölner Norden vorangetrieben hat. Die HGK steht kurz davor, 4 km nördlich des Hafens Niehl I im früheren Esso-Gelände das sog. **„KL V Terminal Köln-Nord“** mit einer Kapazität von 143.000 qm und 400.000 TEU zu realisieren. Die Ergebnisse PLANCO-Gutachtens entkräften damit auch die Feststellung im Planfeststellungsbeschluss (S. 150), der Ausbau des KLV-Terminals Nord im Industriegebiet in Niehl I stehe in keinem Zusammenhang mit den Häfen, weil es „ein reines Eisenbahnterminal ist und keine Standortvariante für den Hafenausbau darstellt ... und vorrangig dem Be- und Entladen von kontinentalen Verkehren (dient), während den Häfen vorrangig die Funktion zukommt, Containerverkehr aus den ARA-Häfen abzuwickeln.“ Das PLANCO-Gutachten weist darauf hin, dass die Containerkapazität in Niehl I zu ca. 60 % für nichthafenabhängigen Containerumschlag zweckentfremdet wird. Erst und gerade durch das Terminal Köln-Nord kann Niehl I von dieser Zweckentfremdung befreit werden und verfügt dann in weit größerem Maße über die nötigen Kapazitäten, „Containerverkehr aus den ARA-Häfen“ aufzunehmen. Von Seiten der HGK ist ausdrücklich beabsichtigt, das Terminal Köln-Nord als Ausgleichspuffer für Niehl I zu nutzen (HGK-Vorstandssprecher Dr. Bender „Wir platzen in Niehl I aus allen Nähten“ - Quelle: „Neues Containerterminal geplant“, Kölnische Rundschau 11. August 2005).

Der Planfeststellungsbeschluss der Bezirksregierung Köln für das KLV-Terminal Köln-Nord liegt seit dem 7. März 2008 vor. Nach Fertigstellung ca. 2011 könnte die Verlagerung beginnen und Niehl I ohne einen Euro Investition schrittweise nach Bedarf mit bis zu 340.000 TEU „hafenabhängigen“ Containern neu belegt werden. Eine weitere jedoch eher längerfristige Option ist der Umschlagbahnhof Köln Eifeltor, für den eine Erweiterung um ein 3. Modul mit 100.000 qm und 280.000 TEU geplant ist.

Mit dem PLANCO-Gutachten hat die HGK somit nachgewiesen, dass Niehl I nicht nur deutlich mehr als die 3 ha Flächenreserven für Container hat, sondern auch die sehr ambitionierte PLANCO-Prognose für das Containervolumen in Köln bis 2025 erfüllen kann: Laut PLANCO wächst das Containervolumen von 2007 bis 2025 um +263 % (S. 22, Tab. 12). Dementsprechend steigt auch das „hafenabhängige“ Containervolumen von heute 234.000 TEU auf 615.000 TEU. Da Niehl I im Jahr 2007 bereits insgesamt 573.475 TEU umgeschlagen hat und zusätzlich mittel- und langfristig noch 83.700qm Flächen von solchen Betrieben umgenutzt werden können, die nicht unbedingt im Hafen angesiedelt sein müssen, ist die Prognose 2025 für das hafenabhängige Volumen in Niehl I erreichbar. Des Neubaus eines weiteren Hafenbeckens in Köln-Godorf bedarf es daher nicht.

Nach der PLANCO-Darstellung, mangelt es im Raum Köln also bis 2025 nicht an **Hafen**-Flächen für Container. Der Engpass zeichnet sich mittel- und langfristig bei Landflächen für den großen Teil der nicht hafengebundenen Container ab. Die Terminals Köln-Nord und Eifeltor werden auch mit Erweiterungsmodulen den Wachstumsprognosen nicht gerecht werden. Köln benötigt auf längere Sicht ein weiteres KLV-Terminal vermutlich im Kölner Süden, aber keinen neuen Hafen für Container.

Es wäre Aufgabe eines **Logistikmasterplans**, diesen zukünftigen Bedarf und die Möglichkeiten seiner Erfüllung im Kölner Raum systematisch herauszuarbeiten. Da kurzfristig durch den Entlastungseffekt des KLV-Terminals Köln-Nord kein unmittelbarer Zeitdruck besteht, weitere Containerkapazitäten zu schaffen, sollte der Erstellung eines solchen Masterplans Vorrang eingeräumt werden, der gleichzeitig auch das veraltete Kölner „Hafengesamtkonzept“ von 1988 ablösen könnte.

II.

Dem Antrag ist stattzugeben, da aufgrund der geänderten Erkenntnisse das Aussetzungsinteresse unseres Mandanten das Vollzugsinteresse der HGK überwiegt.

1.

Aufgrund der neuerlichen Ergebnisse hat sich die tatsächliche Grundlage für die Anordnung der sofortigen Vollziehung geändert.

Das PLANCO-Gutachten der HGK vom Dezember 2008 schafft eine neue Tatsachenbasis, die der Tatsachenbasis aufgrund der Angaben der HGK für den Beschluss zur Anordnung der sofortigen Vollziehung des Planfeststellungsbeschlusses vom 28.9.2007 widerspricht:

Im Verfahren wurde durch den Antragsteller HGK nachgewiesen, dass für die geplante Hafenerweiterung ein langfristiger Bedarf besteht, weil

- dieser an keinem anderen Hafenstandort innerhalb des Stadtgebietes Köln gedeckt werden kann, auch nicht im Hafen Niehl, I. und
- die Möglichkeit einer Steigerung des Containerumschlags im Hafen Niehl I bereits ausgeschöpft und die Kapazitätsgrenzen dort erreicht sind.

Entgegen den Annahmen im Beschluss über die Anordnung der sofortigen Vollziehung hat das Gutachten ergeben, dass sich die Kapazitäten für hafenabhängige Container durch systematische Nutzungsoptimierungen, kurz -, mittel- und langfristig drastisch steigern lassen. Da in Niehl I 60 % bzw. 340.000 TEU des derzeitigen Containerumschlages von 573.475 TEU nicht auf einen Hafen angewiesen sind, besteht die Möglichkeit dieses Volumen kurzfristig in das parallel zu Godorf vorangetriebene KLV Terminal Köln Nord der HGK zu verlagern. Die frei werdende Fläche in Niehl I kann für den hafenabhängigen Containerumschlag genutzt werden. Allein damit wird der hafenabhängige Flächenbedarf bis ins Jahr 2025 annähernd gedeckt werden.

Zusätzlich kann in Niehl I die Containerfläche, die heute erst 33 % der dauerhaft nutzbaren Hafenfläche von 431.500 m² umfasst, um 83.700² oder 58 % auf 227.000 m² ausgeweitet werden. Dies geschieht durch Urnnutzung von Flächen solcher Gewerbebetriebe, die nicht unbedingt auf eine Hafenfläche angewiesen sind und in Gewerbeflächen außerhalb des Hafens verlagert werden können.

2.

Sofern diese neuerlichen Erkenntnisse nicht bereits die Planrechtfertigung für den Planfeststellungsbeschluss entfallen lassen, stehen sie jedoch einem besonderen Vollzugsinteresse der HGL entgegen.

Da ausreichende Kapazitäten bereits kurz- und mittelfristig verfügbar sind bzw. verfügbar gemacht werden können, besteht kein überwiegendes Interesse daran, den Planfeststellungsbeschluss bereits zum jetzigen Zeitpunkt ausnutzen zu müssen und nicht seine Bestandskraft abzuwarten. Die wirtschaftlichen Erwägungen, das prognostizierte Containerwachstum könnte an Köln vorbeigehen, geht ins Leere, da entsprechende Containerflächen im Hafen Köln Niehl I und im Terminal Köln-Nord geschaffen werden können.

Die örtliche Veränderung der Containerkapazitäten führt auch nicht zu erheblichen verkehrlichen Auswirkungen. Unabhängig davon, in welchem Hafen die Containerkapazitäten geschaffen werden, wird es immer entsprechenden landseitigen Verkehr in die anderen Himmelsrichtungen geben, der z. T. über den Kölner Ring bzw. sogar durch das Kölner Stadtgebiet geführt werden muss. Der Hafen Köln-Niehl I und auch das KLV-Terminal Köln-Nord sind ebenso optimal an den Straßenverkehr angebunden wie der Hafen Köln-Godorf. Es ist daher nicht erkennbar, warum zunehmende innerstädtische Verkehre bei einer gesteigerten Ausnutzung des Hafens Köln-Niehl I nicht vermieden, bei einem Ausbau des Hafens Köln Godorf aber vermieden werden könnten.

Es gibt auch keinen überzeugenden Grund, warum in Godorf ein höherer Anteil per Schiff angelandet und ein anderer Modalsplit zwischen Schiff, Bahn und LKW gelten soll als für Niehl I. Zwar gesteht der Planfeststellungsbeschluss zu, dass in Godorf „max. 120.000 TEU wasserseitig umgeschlagen und für den Weitertransport zwischengelagert werden“ (S. 39). Welcher wasserseitige Anteil aber tatsächlich für den Containerumschlag erwartet wird, bleibt jedoch offen. Ein 100 % hafenabhängiger Umschlag wäre höchst unwahrscheinlich, da die 120.000 TEU lediglich von Niehl I nach Godorf verlagert werden. Dies wird im Godorfer Marktumfeld wiederum - wie bei PLANCO für Niehl I genannt - ca. 20 % wasserseitige und ca. 80 % landseitige Containerverladungen bedeuten, von denen entsprechend 40 % hafen- und 60 % nicht-hafenabhängigen sein werden.

Aus diesen Gründen stehen auch die im Anordnungsbeschluss angeführten öffentlichen Interessen dem Aussetzungsinteresse unseres Mandanten nicht entgegen. Denn mit der Aussetzung und einer verstärkten Ausnutzung des Hafens Köln Niehl I werden die politischen Vorgaben zur Verlagerung von Gütern auf die Wasserstraßen nicht beeinträchtigt, sondern ebenso gefördert, wie dies durch den Ausbau des Hafens Godorf der Fall wäre. Auch eine verstärkte Ausnutzung des Hafens Köln-Niehl I führt dazu, dass ein gesteigerter Containerverkehr über die Binnenschiffahrtsstraße Rhein abgewickelt werden kann. Damit wird sowohl den Zielsetzungen des Weißbuches der Kommission der EU vom 12.09.2001, dem Bundesverkehrsregelplan 2003 Kapitel 4.3 bis 4.5 und dem Ziel 2.1.2 des Landesentwicklungsplanes NRW entsprochen. Die Befürchtung, dass der Hafen Köln-Godorf aus Mangel an Kapazitäten den steigenden Bedarf nicht aufnehmen und die Güter letztendlich in außerhalb von Köln liegenden Häfen entladen werden müssen, ist daher unbegründet.

3.

Da es nunmehr an Gründen für eine sofortige Vollziehung des Planfeststellungsbeschlusses fehlt, überwiegt das Aussetzungsinteresse unseres Mandanten das Vollzugsinteresse der HGK. Damit entfallen die Voraussetzungen des § 80 Abs. 2 Nr. 4 VwGO, mit der Folge, dass dem Antrag stattzugeben ist.

Der Antrag nach §80 a) Abs. 1 Nr.2 i.V.m. § 80 Abs. 4 S. 1 VwGO ist im Falle der Anordnung der sofortigen Vollziehung begründet, wenn die Voraussetzungen der Anordnung nach § 80 Abs. 2 Nr. 4 VwGO weggefallen sind.

Sodan/Ziekow, VwGO, 2. Auflage, § 80 Rn. 109; Schoch/Schmidt-Aßmann/Pietzner, VwGO, § 80 Rn. 204, 143ff.

Wie mit den obigen Ausführungen dargelegt wurde, bestehen aufgrund der verfügbaren Kapazitäten im Hafen Köln Niehl I weder besondere öffentliche Interessen noch eine besondere Dringlichkeit für die HGK, von dem Planfeststellungsbeschluss vor dem Eintritt der Bestandskraft Gebrauch zu machen. Die befürchteten Nachteile können durch eine Nutzung des Hafens Niehl I vermieden werden. Auch den politischen Vorgaben zur verstärkten Nutzung der Binnenschiffahrt wird durch die Nutzung des Hafens Köln Niehl I entsprochen.

Hinzu kommt, dass die Rechtsmittel unseres Mandanten aufgrund der gesetzgeberischen Wertung des § 80 Abs. 1 VwGO aufschiebende Wirkung haben. Diese aufschiebende Wirkung darf durch die Anordnung nach § 80 Abs. 2 Nr. 4 VwGO nur in besonderen Ausnahmefällen mit einer besonderen Begründung erfolgen. Fallen die Gründe für diese Aufhebung weg, entfallen die Voraussetzungen der Anordnung und die aufschiebende Wirkung ist wiederherzustellen. Dies kann nach § 80 a) Abs. 1 Nr. 2 in Verbindung mit § 80 Abs. 4 VwGO auch durch die Behörde erfolgen, die zuvor die sofortige Vollziehung angeordnet hat.

Hinzu kommt, dass mit der Klage erhebliche Zweifel an der Rechtmäßigkeit des Planfeststellungsbeschlusses geltend gemacht wurden. Insbesondere kann keineswegs ausgeschlossen werden, dass die Kläger durch die Errichtung und den Betrieb des geplanten Hafenbeckens nicht nachteilig in ihren Rechten durch die Schaffung erhöhter Störfallrisiken sowie die Beeinträchtigung durch Lärmimmissionen ausgesetzt sind. Zudem bestehen erhebliche Zweifel daran, ob der Planfeststellungsbeschluss in seiner gesamten Reichweite durch § 31 WHG gedeckt ist. Diese Frage ist in der Rechtsprechung bisher nicht geklärt. Sollten die Grenzen der Ermächtigungsgrundlage überschritten sein, führt dies dazu, dass die Belange unseres Mandanten von der unzuständigen Behörde abgewogen wurden und damit zu einem beachtlichen Verfahrensfehler.

Nach alledem ist antragsgemäß zu entscheiden.

Mit freundlichen Grüßen

(Dr. Giesecke)
Rechtsanwalt