



Lenz und Johlen
Rechtsanwälte Partnerschaft

Lenz und Johlen · Postfach 102365 · D 50463 Köln

Verwaltungsgericht Köln
Appellhofplatz

50667 Köln

Köln, den 20.05.2009
Unser Zeichen: 00486/09 CG/bh

Sekretariat:
Frau Harsányi

Tel.: +49 221 97 30 02-18
c.giesecke@lenz-johlen.de

Antrag auf Wiederherstellung der aufschiebenden Wirkung

des Herrn [REDACTED], 50999 Köln

-Antragsteller-

Prozessbevollmächtigte: Lenz & Johlen Rechtsanwälte Partnergesellschaft, Kaygasse 5, 50676 Köln

gegen

die Bezirksregierung Köln, Zeughausstraße 2 – 10, 50667 Köln

-Antragsgegner-

Beizuladen: HGK /Häfen und Güterverkehr Köln AG), Harry-Blum-Platz 2, 50678 Köln,

Prozessbevollmächtigte: CMS Hasche Siegle, Theodor-Heuss-Ring 19-21, 50668 Köln

Prof. Dr. Heribert Johlen^{PV}
Bernhard Boecker^P
Dr. Klaus Schmiemann^{PV}
Jürgen Bosch^{PV}
Dr. Franz-Josef Pauli^P
Dr. Rainer Voß^{PVM}
Dr. Michael Oerder^{PV}
Dr. Thomas Lüttgau^{PV}
Thomas Elsner^{PB}
Rainer Schmitz^{PV}
Dr. Alexander Beutling^{PVM}
Dr. Markus Johlen^{PV}
Eberhard Keunecke^{PB}
Dr. Inga Schwertner^V
Dr. Philipp Libert^F
Dr. Christian Giesecke, LL.M.^L
Dr. Felix Pauli
Dr. Giso Hellhammer-Hawig
Dr. Tanja Lehmann
Carsten Schwenk
Elke Sassenberg

P Partner i.S.d. PartGG
V Fachanwalt für Verwaltungsrecht
B Fachanwalt für Bau- u. Architektenrecht
M Anwalt/Mediator DAA
(Dr. Rainer Voß auch FU Hagen)
L McGill University (Montreal, Kanada)
F Maîtrise en droit (Université Paris X)

Gegründet von RA Wolfgang Lenz

nehmen wir Bezug auf die im Verfahren 14 K 4719/06 eingereichte Klage sowie die dort überreichte Prozessvollmacht und **beantragen** namens des Antragstellers,

die aufschiebende Wirkung der unter dem Aktenzeichen 14 K 4719/06 erhobenen Klage gegen den Planfeststellungsbeschluss der Antragsgegnerin zum Ausbau des Hafens Köln-Godorf um ein weiteres Hafenbecken (Becken IV) vom 30.08.2006 wiederherzustellen.

Auf die bisher vorgelegte Klagebegründung nehmen wir vollumfänglich Bezug. Nachfolgend dürfen wir die maßgeblichen Aspekte zur Begründung unseres Antrages noch einmal kurz zusammenfassen und darüber hinaus ergänzen:

I.

Mit dem streitgegenständlichen Planfeststellungsbeschluss wurde der Beizuladenden die Berechtigung erteilt, auf Grundlage von § 31 WHG den Godorfer Hafen um ein weiteres Hafenbecken nebst Infra- und Suprastruktur zu erweitern. Dies umfasst das Hafenbecken einschließlich der für die Verladung erforderlichen Krananlagen, Lagerflächen und Zufahrtswege. Ferner einbezogen wurde die Errichtung von Gleisanlagen zum Zwecke der Verladung von Gütern auf Eisenbahnwagons. Beidseitig der Kaianlage befinden sich Gleise, die hinter dem Hafenbecken zu einem Gleis gebündelt und an das vorhandene Gütergleis angeschlossen werden. Zu diesem Zweck ist ein zusätzliches Rangiergleis unter teilweisem Rückbau des bestehenden Rangiergleises vorgesehen.

Zum Schutz vor Hochwasser beinhaltet der Plan die Nebenbestimmung 9.45, nach der bei der Gefahr des Eintrittes eines Hochwasser oberhalb von 11,30 m KP (entspricht einem hundertjährigen Hochwasser zur Zeit des Erlasses des Beschlusses) die Gefahrgutflächen des Erweiterungsgeländes rechtzeitig zu evakuieren sind.

Die aus Gründen des Immissionsschutzes verfügten Nebenbestimmungen 9.48 bis 9.54 beruhen auf den Ergebnissen einer schalltechnischen Untersuchung. Diese schalltechnische Untersuchung kommt unter Berücksichtigung von Ziff. 3.2.1 Abs. 2 TA-Lärm zur Annahme des Irrelevanzkriteriums. Danach gelten die von einer Anlage ausgehen-

den Immissionen als nicht relevant, wenn sie 6 dB(A) unter den einschlägigen Immissionsrichtwerten liegen.

Zur Notwendigkeit bzw. Planrechtfertigung führt die Antragsgegnerin im Planfeststellungsbeschluss aus, dass die Erweiterung des Godorfer Hafens unabdingbar geboten sei. Die Kapazitäten im Hafen Niehl I seien entsprechend dem Nachweis der Beizuladenden bereits ausgeschöpft. 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 sei aber in keiner Weise ausreichend, um die benötigten Kapazitäten für einen effektiven Containerumschlag bereit zu stellen.

II.

Der Antrag ist begründet.

Im Rahmen der vorzunehmenden Interessenabwägung zwischen dem Vollzugsinteresse der Beizuladenden und dem Aussetzungsinteresse des Antragstellers wird sich im Hinblick auf die Erfolgsaussichten des Hauptsacheverfahrens ergeben, dass der angefochtene Planfeststellungsbeschluss rechtswidrig ist und den Antragsteller in seinen Rechten verletzt. Zudem besteht weder ein besonderes öffentliches Interesse noch eine besondere Dringlichkeit für die Beizuladende, von dem Planfeststellungsbeschluss vor dem Eintritt der Bestandskraft Gebrauch machen zu können.

1.

Der Planfeststellungsbeschluss ist rechtswidrig, da er an einem, die Belange des Antragstellers nicht hinreichend beachtenden Abwägungsfehler leidet. Aufgrund des Umfangs des Vorhabens und der Reichweite der einschlägigen Ermächtigungsgrundlage hat teilweise die sachlich unzuständige Behörde entschieden. Dies führt zu einem entscheidungserheblichen Mangel, da die Möglichkeit besteht, dass die sachlich zuständige Behörde über die Belange des Klägers in anderer Weise entschieden hätte.

Der Umfang eines nach § 31 Abs. 2 Satz 1 WHG planfestzustellenden Vorhabens und seiner Bestandteile beschränkt sich entsprechend dem Wortlaut der Vorschrift auf die Herstellung, Beseitigung oder wesentliche Umgestaltung eines Gewässers oder seiner Ufer. Darunter kann, in Anlehnung an § 104 Abs. 2 LWG, auch die Errichtung oder der Ausbau eines Hafenbeckens verstanden werden. Planfeststellungsfähig ist damit jedoch nur die Hafeninfrastruktur, nicht die Hafensuprastruktur. Gegenstand des Planes sind hingegen die Herstellung eines weiteren Hafenbeckens, Kaimauern, verschiedenen Terminals und deren Verladeeinrichtungen sowie verschiedenen Betriebsgebäuden und den straßen- und schienenmäßigen Erschließungsanlagen. Die Errichtung von Terminals, Verladeeinrichtungen, Verkehrsanlagen sowie Betriebsgebäuden als Hafensuprastruktur überschreitet somit den Regelungsumfang des § 31 Abs. 2 Satz 1 WHG.

Aus § 31 b) Abs. 4 Satz 1, erster Halbsatz WHG, § 113 Abs. 1 Satz 1 Nr. 7 LWG ergibt sich, dass für die Suprastruktur von Häfen und Werften die Ausweisung von Bauleitplänen das richtige Verfahren ist. Für die Durchführung eines entsprechenden Bebauungsplanverfahrens bzw. die baurechtliche Genehmigung derartiger Anlagen wäre im vorliegenden Fall nicht die Antragsgegnerin, sondern die Stadt Köln zuständig.

Hat damit die nach § 31 Abs. 2 WHG zuständige Planfeststellungsbehörde die Abwägung im Hinblick auf Vorhaben getroffen, für die sie nach dem Anwendungsbereich der Ermächtigungsgrundlage nicht zuständig war, ist der Planfeststellungsbeschluss formell rechtswidrig. Das Bundesverwaltungsgericht hat in seiner Entscheidung vom 09.09.2005 ausdrücklich ausgeführt, dass eine fehlende sachliche Zuständigkeit der Behörde zur Rechtswidrigkeit des Verwaltungsaktes führt und dieser bei Durchführung eines ordnungsgemäßen Rechtsbehelfsverfahrens aufzuheben ist, unabhängig davon, ob die Maßnahme materiell rechtmäßig ist.

BVerwG, NJW 2005, 2330

Zwar gilt im Planfeststellungsverfahren für formelle Verfahrensfehler die Regelung des § 46 VwVfG. Jedoch ergibt sich daraus bei Planungsentscheidungen eine höhere Wahrscheinlichkeit, dass der Verfahrensfehler beachtlich ist, weil bei einer derartigen Entscheidung wegen des immanenten Entscheidungsspielraums die in § 46 VwVfG vorausgesetzte Alternativlosigkeit in der Regel fehlt.

BVerwG, NVWZ 2008, 795

Diese teilweise sachliche Unzuständigkeit der Antragsgegnerin begründet im vorliegenden Fall die konkrete Möglichkeit, dass der Verfahrensfehler Auswirkungen auf die Entscheidung in der Sache haben kann. Denn bei Annahme einer korrekten sachlichen Zuständigkeit besteht die konkrete Möglichkeit, dass die sachlich zuständige Stadt Köln bei der Aufstellung eines Bebauungsplanes oder im Rahmen einer baurechtlichen Beurteilung anders entschieden hätte. Zudem wäre damit der Planfeststellungsbeschluss nicht in dem vorliegenden Umfang erlassen worden, sondern unter Rücksichtnahme auf die sachlichen Zuständigkeiten auf die Hafeninfrastruktur beschränkt worden.

2.

Die zum Schutz des Antragstellers verfügbaren Nebenbestimmungen belegen eine nicht hinreichende Berücksichtigung der Belange des Antragstellers, so dass sich daraus ein Abwägungsfehler ergibt.

a)

Mit der Nebenbestimmung Ziff. 9.45 wird lediglich festgelegt, dass die Gefahrgutflächen im Falle eines Hochwassers „rechtzeitig“ zu evakuieren bzw. die Gefahrgutcontainer „rechtzeitig“ wegzutransportieren sind. Die Verwendung dieses Begriffes ist zu unbestimmt, um den Schutz des Klägers in ausreichendem Umfang gewährleisten zu können.

Dazu bedürfte es einer konkreten Festlegung, zu welchem Zeitpunkt ein Abtransport, bzw. eine Evakuierung erfolgen muss. Denn anderenfalls ist in das Ermessen der Beizuladenen gestellt, wann die notwendigen Maßnahmen erfolgen sollen. Eine nicht hinreichende Regelung dieses Sachverhaltes führt dazu, dass nicht ausgeschlossen werden kann, dass der Kläger bzw. sein Grundstück im Fall eines entsprechenden Hochwassers durch abgetriebene Container beeinträchtigt wird. Zwischen den Parteien ist bestritten, ob ein Abtrieb tatsächlich eintreten kann. Allerdings hat am 25.03.2007 auf dem Rhein in Höhe von Köln Zündorf ein Frachtschiff bei einem Wendemanöver 30 große Container verloren, die mehrere Kilometer rheinabwärts trieben und dann versanken. Dies wird im Rahmen des Hauptsacheverfahrens ggf. durch sachverständige Begutachtung zu klären sein.

b)

Die Abwägung der immissionsschutzrechtlichen Belange beruht maßgeblich auf der schalltechnischen Untersuchung vom 27.05.2004 mit Ergänzungen vom 06.09.2004 und 18.05.2005. Dabei wird im Rahmen dieser Untersuchung Ziff. 7.4 der TA-Lärm nicht in hinreichendem Maße umgesetzt.

Die schalltechnische Untersuchung differenziert bei der Beurteilung der Immissionen zwischen den Gewerbeimmissionen durch den Betrieb des Vorhabens sowie den verschiedenartigen Verkehrsmissionen. Diese werden getrennt nach der TA-Lärm und der 16. BImSchV beurteilt und bewertet. Insbesondere der von den zugelassenen Gleisanlagen ausgehende Lärm wurde ausschließlich nach der 16. BImSchV beurteilt und bewertet. Nach Ziff. 7.4 Abs. 1 der TA-Lärm sind jedoch Fahrzeuggeräusche **auf dem Betriebsgrundstück** sowie bei der Ein- und Ausfahrt, die im Zusammenhang mit dem Betrieb der Anlage entstehen, der zu beurteilenden Anlage zuzurechnen und zusammen mit den übrigen zu berücksichtigenden Anlagengeräuschen bei der Ermittlung der Zusatzbelastung zu erfassen und zu beurteilen. Die Gleisanlagen für die Rangiergleise befinden sich auf dem Betriebsgrundstück des planfestgestellten Vorhabens und sind somit der lärmtechnischen Beurteilung und Bewertung nach Ziff. 7.4 Abs. 1 TA-Lärm zu unterwerfen. Die Einbeziehung dieser Verkehrsgeräusche führt dazu, dass die Voraussetzungen der Ziff. 3.2.1 Abs. 2 der TA-Lärm nicht mehr erfüllt werden, sodass das Relevanzkriterium keine Anwendung findet. Damit kann jedoch nicht ausgeschlossen werden, dass bei Einbeziehung dieser Geräuschquellen die für das Grundstück des Antragstellers einschlägigen Immissionsrichtwerte der TA-Lärm eingehalten werden.

Zudem erweist sich die Nebenbestimmung Ziff. 9.51 insoweit nicht als ausreichend. Im Rahmen dieser Nebenbestimmung wird lediglich ein Beurteilungspegel festgelegt, der durch den Betrieb des Hafens nicht überschritten werden darf. Wie insbesondere aus der Rechtsprechung zum Baurecht bekannt ist, fehlt es einer solchen Festsetzung an einer hinreichenden Bestimmtheit nach § 37 Abs. 1 VwVfG. Die getroffene Regelung lässt weder für die Beizuladende noch für den Antragsteller erkennen, welche konkreten Maßnahmen vorgenommen werden müssen, um die Einhaltung der einschlägigen Grenzwerte zu gewährleisten.

Damit sind die Belange des Antragstellers hinsichtlich des Immissionsschutzes nicht ausreichend gewahrt.

3.

Aus den vorangegangenen Ausführungen ergibt sich, dass die Erfolgsaussichten des Hauptsacheverfahrens zugunsten des Antragstellers zu beurteilen sind. Selbst wenn der Ausgang des Klageverfahrens lediglich als offen erachtet würde, ergäbe sich aus der Interessenabwägung ein überwiegendes Interesse des Antragstellers an der Anordnung der aufschiebenden Wirkung.

a)

Zunächst ist zu berücksichtigen, dass Rechtsbehelfe gegen Planfeststellungsbeschlüsse nach § 31 WHG grundsätzlich aufschiebende Wirkung haben. Der Gesetzgeber ist daher grundsätzlich davon ausgegangen, dass das Abwarten der Rechtskraft des Planfeststellungsbeschlusses zumutbar ist. Zudem droht dem Antragsteller bei Fortgang der Ausnutzbarkeit des Planfeststellungsbeschlusses der Eintritt irreversibler Umstände. Denn mit der Errichtung des Vorhabens ist ausgeschlossen, dass die sachlich zuständige Behörde die Belange des Antragstellers in der entsprechenden Form würdigen wird. Zudem ist mit der Errichtung des Vorhabens eine entsprechende Lärmverursachung verbunden, sodass der Antragsteller unabhängig vom Fortgang des Hauptsacheverfahrens mit den zusätzlichen Lärmbelastungen beeinträchtigt wird.

b)

Der Beizuladenden fehlt es ferner an einem entsprechenden Vollzugsinteresse. Auch ein besonderes öffentliches Interesse am Fortbestehen des Sofortvollzuges ist nicht erkennbar. Aufgrund der zwischenzeitlichen Entwicklungen hat sich ergeben, dass der Ausbau des Godorfer Hafens keineswegs so notwendig ist, wie dies im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens behauptet wurde. Entsprechendes ergibt sich aus der von der Beizuladenden in Auftrag gegebenen Begutachtung „Zukunftsperspektiven der Kölner Häfen der Firma PLANCO Consulting GmbH von Dezember 2008.

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 Con-

tainer vorhanden sind. Laut PLANCO gibt es zwei Kategorien von Erweiterungsmöglichkeiten:

c)

Zum einen gibt es Flächen, die an Gewerbebetriebe vermietet sind (ca. 2/3 der dauerhaft nutzbaren Hafensfläche von 431.500 qm, S. 25 Tab. 13)), die nicht zwingend im Hafen 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 Hafen Niehl I kommt PLANCO zu dem Ergebnis (S. 2):

„Nach Abschluss dieser Umnutzungen verfügt der Hafen 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 Mietverhältnisses 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) auf-

merksam: 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 $2 \times 117.000 \text{ TEU} = 234.000 \text{ TEU}$). Auf den Hafen nicht angewiesen sind somit ca. 60 % (340.000 TEU). Das bedeutet, dass der größte Teil der Niehler Containerfläche ist heute **zweckentfremdet**.

Hafenfremder Containerumschlag kann, muss aber nicht auf der teuren Hafenumfläche 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. „**KLV Terminal Köln-Nord**“ mit einer Kapazität von 143.000 qm und 400.000 TEU zu realisieren. Die Ergebnisse des 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. 2012 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 PLANCO-Prognose für das Containervolumen in Köln bis 2025 erfüllen kann: Laut PLANCO wächst das wasserseitige Containervolumen von 2007 bis 2025 von 117 TEU auf 425.000 TEU oder um 363 % (S. 22, Tab. 12). Dementsprechend steigt auch das „hafenabhängige“ Containervolumen von heute 234.000 TEU 850.000 TEU in 2025. Da Niehl I im Jahr 2007 bereits insgesamt 573.475 TEU umgeschlagen hat (s. Tabelle oben) und zusätzlich mittel- und langfristig noch 83.700qm Flächen für weitere 335.000 TEU Umschlag (Annahme: 4,0 TEU/ m² entsprechend Niehl I heute 573.475 TEU auf 143.000 m²) von solchen Gewerbebetrieben umgenutzt werden können, die nicht unbedingt im Hafen angesiedelt sein müssen, beträgt die mittel- und langfristige Kapazität von Niehl I ca. 908.000 TEU, d. h. die PLANCO-Prognose 2025 von 850.000 TEU für das hafenabhängige Volumen ist in Niehl I allein erreichbar. Des Neubaus eines weiteren Hafenbeckens in Köln-Godorf bedarf es daher nicht. Niehl I muss nur optimiert und hafen- und containergerecht ausgeschöpft werden.

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 eher bei Landflächen für den großen Teil der nicht hafenabhängigen 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.

c)

Das PLANCO-Gutachten der HGK vom Dezember 2008 schafft eine völlig neue Tatsachenbasis, die der Tatsachenbasis aufgrund der Angaben der HGK zu dem Planfeststellungsverfahren 2004/2006 und dem Beschluss zur Anordnung der sofortigen Vollziehung des Planfeststellungsbeschlusses vom 28.9.2007 deutlich 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 PLANCO-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 nach Fertigstellung 2012 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 kann der hafenabhängige Flächenbedarf bis ins Jahr 2025 zu einem großen Teil 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 Umnutzung von Flächen solcher Gewerbebetriebe, die nicht unbedingt auf eine Hafenfläche angewiesen sind und in Gewerbe-

flächen außerhalb des Hafens verlagert werden können. Dadurch kann die Umschlagkapazität für Container von der aktuell in 2007 bereits erreichten Mengen 573,475 TEU um weitere ca. 335.000 TEU auf 908.000 TEU über die von PLANCO für 2025 prognostizierten 850.000 TEU erhöht werden.

Da ausreichende Zusatzkapazitäten für den Containerumschlag 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-hafenabhängig 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. Gerade eine Optimierung und verstärkte Ausnutzung des Hafens Köln-Niehl I zugunsten des hafenabhängigen Containerumschlages 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.

d)

Sofern die Antragsgegnerin einwenden sollte, es bestünden besondere wirtschaftliche Interessen der Beizuladenden von dem Planfeststellungsbeschluss Gebrauch zu machen, vermag dies nicht zu überzeugen. Der Beizuladenden ist bekannt, dass gegen ihren Planfeststellungsbeschluss Klage erhoben worden ist. Jegliche Maßnahmen, die sie nach Klageerhebung veranlasst hat, sind auf eigenes Risiko erfolgt. Die Beizuladende muss daher damit rechnen, dass die Möglichkeit besteht, dass die aufschiebende Wirkung der Klage wiederhergestellt wird bzw. der Planfeststellungsbeschluss im Rahmen des Klageverfahrens aufgehoben wird. Zwischenzeitlich eingeleitete Maßnahmen bzw. Überlegungen der Preissteigerung begründen kein besonderes Interesse an dem Fortbestand des Sofortvollzuges.

Aus diesen Gründen ist dem Antrag stattzugeben.

(Dr. Giesecke)
Rechtsanwalt

Verteiler:

Gericht fünffach

