

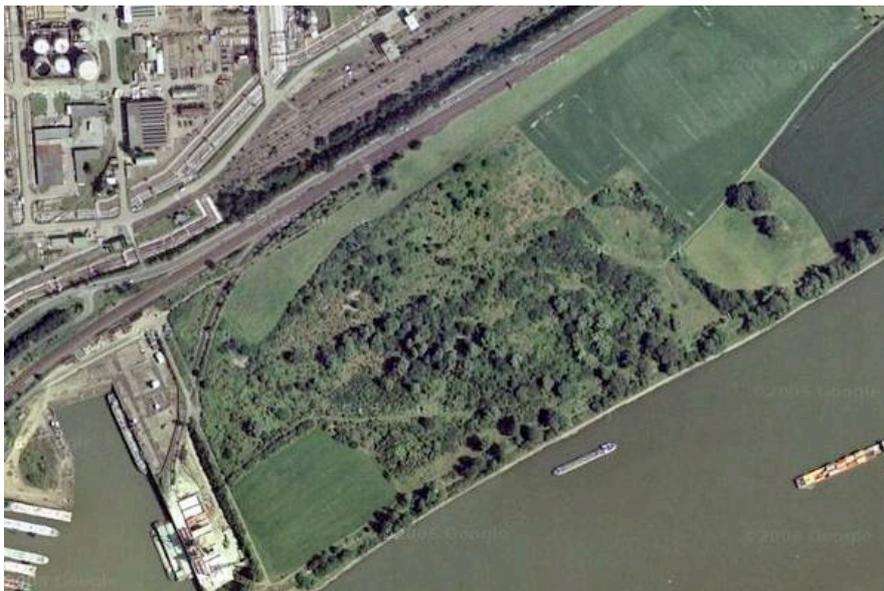
Zur Zukunft der Kölner Häfen

Rahmenbedingungen, Nutzenpotenziale und Alternativen

Gutachten im Auftrag der

Arbeitsgruppe „Gegner des Hafenausbaus Godorf“

(Fraktion Bündnis 90/Die Grünen im Kölner Rat, Fraktion Bündnis 90/Die Grünen in der Bezirksvertretung 2, Bündnis 90/Die Grünen, Kreisverband Köln, Bündnis 90/Die Grünen, Ortsverband Rodenkirchen, pro sürth e.V und BUND NRW e.V. – Kreisgruppe Köln)



Bearbeitung:

Rainer Lucas

Henning Wilts

Unter Mitarbeit von Sebastian Schröder

Wuppertal, den 13.08.2007

Kontakt:

Citizen Consult GmbH

Worringer Str. 46, 42119 Wuppertal

0177 521 4481



Rainer Lucas, rainer.lucas@versanet-online.de

Henning Wilts, henning1103@gmx.de

1	EINLEITUNG	5
1.1	Hintergrund und Auftrag.....	5
1.2	Ziele und Aufbau des Gutachtens	6
2	WACHSTUM, WETTBEWERB UND MARKTCHANCEN	7
2.1	Zur Ausgangssituation	7
2.2	Treiber der Güterverkehrsentwicklung	8
2.3	Zur zukünftigen Rolle der Binnenschifffahrt	10
2.4	Analyse begrenzender Faktoren für ein weiteres Wachstum der Rheinschifffahrt.....	13
2.4.1	<i>Leistungsbezogene Faktoren</i>	14
2.4.2	<i>Raumstrukturelle Faktoren</i>	14
2.4.3	<i>Ökologische Faktoren: Klimawandel</i>	17
2.4.4	<i>Schlussfolgerungen</i>	20
2.5	Zur Wettbewerbssituation und der zukünftigen Verteilung der KLV-Umschlagkapazitäten	22
2.5.1	<i>Wettbewerb der Standorte</i>	22
2.5.2	<i>Kapazitätsentwicklung in den Rheinhäfen</i>	23
2.5.3	<i>Entwicklung der Auslastungssituation</i>	27
2.5.4	<i>Intermodaler Wettbewerb</i>	27
3	KRITISCHE WÜRDIGUNG DER KOSTEN-NUTZEN-ANALYSE.....	31
3.1	Untersuchungsauftrag und Zeitrahmen	31
3.2	Methodische Kritik.....	32
3.2.1	<i>Annahme: Konstante Vollausslastung</i>	32
3.2.2	<i>Berücksichtigung von alternativen Standortkonzepten</i>	33
3.2.3	<i>Verkehrsbilanz: Substitution oder Zuwachs?</i>	34
3.2.4	<i>Integration der Umweltbilanz</i>	36
3.2.5	<i>Nicht-Berücksichtigung nicht-monetärer Güter</i>	37
3.2.5.1	<i>Hochwasserschutz</i>	39
3.2.5.2	<i>Naherholungs- und Immobilienwert</i>	40
3.2.6	<i>Opportunitätskosten alternativer Verwendungen</i>	40
3.2.7	<i>Regionale Effekte</i>	41
3.2.8	<i>Förderung</i>	41
3.3	Betriebswirtschaftliche Rentabilität	42
3.4	Fazit.....	43
4	STANDORTALTERNATIVEN - EIN SZENARIO FÜR DIE WEITERE DISKUSSION.....	44
4.1	Stärken und Schwächen der Hafenstandorte in Köln.....	44
4.1.1	<i>Status-Quo: Häfen Niehl I und II</i>	45
4.1.2	<i>Status-Quo: Köln Godorf</i>	46
4.1.3	<i>Benchmarking</i>	47
4.1.4	<i>Schlussfolgerungen</i>	49
4.2	Das Alternative Standort-Szenario	50
4.2.1	<i>Zur Szenario-Methode</i>	50
4.2.2	<i>Szenarion 2010/ 2015</i>	50
5	ZUSAMMENFASSUNG.....	54

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1:	Entwicklung des seewärtigen Welthandelsvolumens (in Mio. Tonnen).....	9
Abbildung 2:	Zieldestinationen des KLV im Duisburger Hafen	13
Abbildung 3:	Ausstattungsmerkmale des neuen Seehafens „Jade-Weser-Port“	15
Abbildung 4:	Modal-Split der Hinterlandverkehre ausgewählter Seehäfen	16
Abbildung 5:	Zeitlicher Verlauf der Temperatur (Deutschlandmittel) für den Kontrolllauf und die SRES-Szenarioläufe A1B, A2 und B1 des ECHAM5-Modells.	17
Abbildung 6:	Schematische Darstellung der Klimaänderung für die Westdeutsche Tieflandsbucht.....	18
Abbildung 7:	Massenverlust der Alpengletscher seit 1980.....	19
Abbildung 8:	Anzahl extremer Hochwasserereignisse mit über 7000 qm/s	19
Abbildung 9:	Binnenschiffsverkehr von/nach/in NRW 2001-2015 nach Ladungskategorien	26
Abbildung 10:	Güterverkehr in Deutschland, Veränderungen 1. Halbjahr 2006 gegenüber dem 1. Halbjahr 2005 in %.....	28
Abbildung 11:	Direkte Bahnverbindungen	29
Abbildung 12:	Durchschnittliche Gasölpreisentwicklung	30
Abbildung 13:	Ökologisch erweiterte Kosten-Nutzen-Analyse	38
Abbildung 14:	Hafen Niehl I.....	52

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1:	„Nasser Containerumschlag über die Kaikante der nordrhein-westfälischen Binnenhäfen 1999-2002 und Prognose 2015 in TEU	24
Tabelle 2:	Kritik an den Annahmen zur Berechnung der volkswirtschaftlichen Rentabilität	43
Tabelle 3:	Kritik an den Annahmen zur Berechnung der volkswirtschaftlichen Rentabilität	43
Tabelle 4:	Benchmark nach logistischen und standortbezogenen Kriterien der BÖB	48

1 Einleitung

1.1 Hintergrund und Auftrag

Die Stadt Köln plant in Kooperation mit ihren stadteigenen Unternehmen (Stadtwerke und Häfen- und Güterverkehr Köln AG) die Erweiterung des Hafens Köln Godorf um ein weiteres Hafenbecken mit der erforderlichen Hafeninfrastruktur, insbesondere den Eisenbahngleisanlagen mit Umschlaganlagen, Verkehrswegen und Umschlag- und Zwischenlagerflächen. Die geplante Investitionssumme beläuft sich auf ca. 60 Mio. Euro.

Der Hauptausschuss des Rates der Stadt Köln hat am 16.01.2006 einheitlich beschlossen, dass eine Entscheidungsgrundlage durch eine gutachterliche Untersuchung geschaffen werden soll, welche die Wirtschaftlichkeit eines Ausbaus des Godorfer Hafens nachweist. „Die Wirtschaftlichkeit hat die Gesamtinvestition nach Vorgaben des Planfeststellungsverfahrens unter Berücksichtigung eines regionalen Wertzuwachses einschließlich aller erforderlichen Maßnahmen zu bewerten. Die Hafenerweiterung muss ökologisch vertretbar (nachzuweisen mit einer Öko-Bilanz), wirtschaftlich einträglich und verkehrlich lösbar sein.“

In der Ausschreibung des Gutachtens grenzt die Häfen und Güterverkehr Köln AG (HGK) die zu beurteilenden Fragen wie folgt ein:

1. Welche Entwicklungen zeichnen sich im Güterverkehr (insbesondere im kombinierten Verkehr) regional, national und international ab und lässt sich aus diesen Entwicklungen ein Ausbau des Hafens Godorf ableiten?
2. Ist der Ausbau des Hafen Godorf ökologisch und verkehrlich vertretbar?
3. Lässt sich die Wirtschaftlichkeit des Ausbaus des Hafen Godorf auf der Grundlage der Vorgaben des Planstellungsbeschlusses nachweisen? Ist der Ausbau des Hafen Godorf aus Sicht der volkswirtschaftlichen Nutzen-Kosten-Betrachtung zu empfehlen?

Die Vergabe des Gutachtens erfolgte im Rahmen einer Ausschreibung. Den Zuschlag erhielt ein Konsortium bestehend aus dem Institut für Verkehrswissenschaft an der Universität zu Köln (Prof. Baum), dem Büro für Faunistik, der KE-Consult sowie der Europa Fachhochschule Fresenius Köln. Dieses Gutachten liegt seit dem 17. Juli 2007 vor (vgl. Baum et al 2007).

An diesem Vergabeverfahren wurde seitens der Fraktion Bündnis 90 / Die Grünen im Kölner Rat und anderer politischer Kräfte Kritik geübt. Bemängelt wurde vor allem der eingeschränkte Untersuchungsauftrag, der ausschloss, Standortalternativen innerhalb der Region Köln zu prüfen und sich mit der Wettbewerbssituation der Häfen auseinander zu setzen.

Vor diesem Hintergrund entschloss sich eine Arbeitsgemeinschaft bestehend aus der Fraktion Bündnis 90 / Die Grünen im Kölner Rat, dem Bürgerverein pro sürth e.V. als Repräsentant zahlreicher Initiativen und Vereine im Kölner Süden und dem BUND NRW e.V.¹ ein eigenes Gutachten an die Firma Citizen Consult² zu vergeben. Der Bearbeitungszeitraum für dieses Gutachten betrug zwei Monate. Insofern war es notwendig, sich auf wesentliche Fragen zu beschränken.

1.2 Ziele und Aufbau des Gutachtens

Zentrales Ziel dieses Gutachtens ist es, eine zukunftsfähige Perspektive für die Binnenschifffahrt und die Kölner Häfen aufzuzeigen. Die zentrale Frage lautet, wie die knappen öffentlichen Mittel möglichst effizient und rentabel zur Stärkung des Logistikstandorts Köln eingesetzt werden können. Dieses Gutachten will den Blick öffnen für die veränderten Rahmenbedingungen und die Möglichkeiten der Stadt Köln, hierauf mit innovativen Konzepten und Maßnahmen zu reagieren.

In diesem Zusammenhang prüft dieses Gutachten, in welcher Weise sich das vom Rat der Stadt Köln beauftragte Gutachten zur Wirtschaftlichkeit des Hafenausbaus in Godorf mit diesen Rahmenbedingungen auseinandersetzt. Darüber hinaus wird der Frage nachgegangen, welche Alternativen zum Ausbau des Hafens Godorf bestehen, um eine Zerstörung des Naturschutzgebietes Sürther Aue zu verhindern.

Das Gutachten ist wie folgt aufgebaut:

In Kapitel 2 werden zunächst Wachstum, Wettbewerb und Marktchancen der Binnenschifffahrt auf dem Rhein untersucht. Dabei werden mit Blick auf die Zukunft sowohl die Entwicklung des intramodalen (Wettbewerb der Hafenstandorte) als auch der intermodalen Wettbewerbs (zwischen den Verkehrsträgern) analysiert. Hieraus ergeben sich zentrale Herausforderungen für das Unternehmen HGK, welches sich den veränderten Rahmenbedingungen stellen muss, um wettbewerbsfähig zu bleiben. Diese Ausgangsdaten sind auch zentral für die Wirtschaftlichkeitsanalyse der geplanten Investitionen am Standort Godorf. Nur im Vergleich zur Konkurrenz und unter Berücksichtigung der Rahmenbedingungen des Wettbewerbs kann abgeschätzt werden, ob die geplanten Anlagen auch ausgelastet werden können.

¹ Diese Arbeitsgemeinschaft wird unterstützt von Bündnis 90 / Die Grünen Kreisverband Köln, Bündnis 90 / Die Grünen Ortsverband und Fraktion in der Bezirksvertretung Rodenkirchen.

² Die **Citizen Consult GmbH** wurde von Prof. Dr. Peter Diemel als Durchführungsträger für Beratungsprojekte der Forschungsstelle Bürgerbeteiligung und Planungsverfahren an der Universität Wuppertal gegründet. Auftraggeber waren seitdem u.a. das Bayerische Verbraucherschutzministerium, die Stadt Köln und die Deutsche Telekom.

Das Kapitel 3 befasst sich mit dem von der HGK beauftragten Gutachten und analysiert die implizit und explizit getroffenen Annahmen des Modells auf ihre Realitätsnähe, die verwendete Datenbasis sowie die Konsistenz der Einzelgutachten.

Kapitel 4 beinhaltet eine Status Quo-Analyse des Hafenstandorts Köln angesichts der skizzierten Wettbewerbssituation und entwirft auf dieser Grundlage ein alternatives Standort-Szenario, welches auf den Ausbau des Godorfer Hafens mit einem zusätzlichen Hafenbecken zur Abfertigung von Containern verzichtet. Es wird herausgearbeitet, dass der Hafen Niehl in der Lage ist, zusätzliche Containerverkehre aufzunehmen, wenn eine Optimierung der zur Verfügung stehenden Anlagen und Flächen erfolgt.

2 Wachstum, Wettbewerb und Marktchancen

Dieses Kapitel soll dazu beitragen, die Diskussion über Wachstumsannahmen zu versachlichen und zu etwas realistischeren Zielen hinsichtlich zusätzlicher Kapazitäten in den Häfen Kölns zu kommen. Nachfolgend werden verschiedene Risikofaktoren beleuchtet, welche die anstehenden Investitionsentscheidungen der HGK betreffen. Hierbei geht es zum einen um die Wachstumsperspektive der Binnenhäfen im Allgemeinen und zum anderen um die Entwicklung des Segments Containerverkehre im Besonderen.

2.1 Zur Ausgangssituation

Die Stadt Köln ist ein bedeutender Logistik-Standort, für den der Rhein als verkehrsreichster Strom der Welt von zentraler Bedeutung ist (vgl. Stadt Köln 2006). Der „Euro-Hub Köln“ mit seiner zentralen Lage in Europa und „ausgezeichneter Einbindung in internationale Verkehrsnetze ist die Grundlage für die wirtschaftliche Dynamik Kölns und seines Umlands“ (www.stadt-koeln.de). Vor diesem Hintergrund wird seit 1988 über ein verändertes Hafenkonzept diskutiert, dass die Hafenaktivitäten auf zwei Standorte reduzieren will: Köln-Niehl und Köln-Godorf. Alle anderen Häfen sollen sukzessive für andere Nutzungen (Marinas, Wohnen und Arbeiten am Wasser, Freizeiteinrichtungen) freigegeben werden. Der Veränderungsdruck entsteht also nicht nur über neue logistische Anforderungen, sondern auch durch die Möglichkeit zur Erschließung hochwertiger stadtnaher Grundstücke. Entsprechende Konzepte zur Aufwertung der alten Hafenareale werden auch im Rahmen der Regionale 2010 verfolgt.

Im Nachfolgenden soll es vor allem um die verbleibenden Hafenstandorte und deren logistische Funktionen gehen. Hierbei ist vor allem zu beachten, dass sich die verkehrlichen Rahmenbedingungen und die Anforderungen an die Logistikstandorte in den letzten Jahren fundamental verändert haben. Vordergründig ist die Entwicklung durch eine starke Wachstumsdynamik im Bereich des Güterverkehrs geprägt. Der allgemeine Verweis hierauf ist für eine Investitionsentscheidung aber nicht hinreichend, da es in einzelnen

Marktsegmenten wie der Binnenschifffahrt auch Risikofaktoren gibt, die die Perspektiven für die Kölner Hafenstandorte verschlechtern können. Zu nennen sind hier vor allem

- Wachstumsrisiken der Rheinschifffahrt,
- die spezifische Wettbewerbssituation der Rheinhäfen in Nordrhein-Westfalen sowie
- spezifische Stärken und Schwächen des Hafenstandortes Köln-Godorf.

Diese Risikofaktoren wurden in der Debatte um den Ausbau des Hafens Köln-Godorf bisher vernachlässigt. Auch das Gutachten Baum et al. (2007) nimmt zu diesen Fragen keine Stellung. Dort wird auf Angaben der HGK verwiesen, die von einer Vollauslastung ausgehen. Im Planfeststellungsbeschluss wird deutlich, dass sich die Berechnungen für Köln auf Prognosen von Lackner & Partner aus dem Jahr 2001 berufen, die Angaben basierten schon damals auf noch älteren Gutachten (Lackner & Partner 2001, S. III), Dort wurde bis zum Jahr 2020 einen Anstieg von 47.427 TEU (2001) auf 160.000 TEU (+237 %) vorhergesagt. Diese Wachstumswahlen sind in der jüngeren Vergangenheit aber bei weitem nicht mehr erreicht worden (s. Kapitel 2.5.3), die aktuellsten Zahlen des Statistischen Bundesamtes (2007) zeigen für die ersten fünf Monate des Jahres 2007 im Containerbereich sogar einen Rückgang von 0,6 % gegenüber dem Vorjahr.

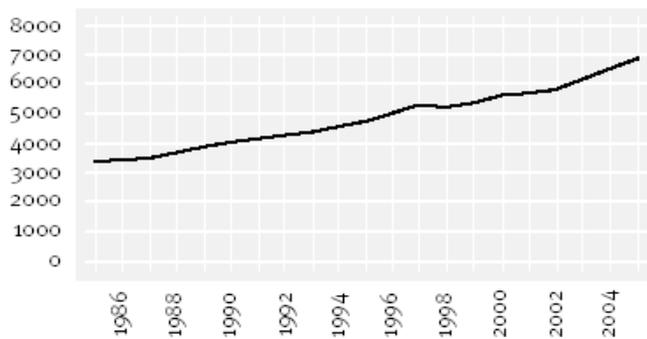
Die öffentliche Diskussion wird von pauschalen und unreflektierten Annahmen über Wachstumspotenziale beherrscht. Beispielsweise verkünden die IHKs Köln, Duisburg und Krefeld auf dem Seehafentag Anfang des Jahres: „Alle Prognosen gehen von einer weiteren Zunahme der globalen Güterströme und einem enormen Wachstum der Containertransporte aus. Allein im Hafen Rotterdam werden rund 9,7 Millionen Container jährlich umgeschlagen“ (IHK Köln, Duisburg, Krefeld 2007). Weder wird reflektiert, dass am Wachstum des Containermarktes verschiedene Verkehrsträger partizipieren und das Binnenschiff hier die geringsten Wachstumsraten aufweist, noch wird einbezogen, dass die Rheinhäfen ab Emmerich alle von diesem Wachstum profitieren wollen und zusätzliche Kapazitäten aufbauen. Insofern ist es wichtig, die Wachstumsfaktoren unter Berücksichtigung der Wettbewerbsbedingungen zu analysieren, um zu einer realistischen Einschätzung für die Kölner Häfen zu kommen.

2.2 Treiber der Güterverkehrsentwicklung

Es ist unbestritten, dass wesentliche Wachstumsimpulse für den Güterverkehr aus der Globalisierung und der damit verbundenen internationalen Arbeitsteilung herrühren (vgl. Scott 1998, Rodrigue 2006). Insbesondere das industrielle Wachstum großer Schwellenländer wie China, Indien und Brasilien wird auch in Zukunft dazu beigetragen (IKB 2007), dass das internationale Transportaufkommen steigen wird. Da diese Länder nun auch in großem Maße kostengünstige Konsumgüter herstellen, werden die Importe Deutschlands entsprechend weiter ansteigen. Umgekehrt wird Deutschland weiterhin in erheblichem Maße Ausrüstungsgüter und Anlagen exportieren. Da ein Teil dieser Warenströme über den Seeweg

transportiert werden, ergibt sich eine sehr hohe Auslastung der Nordseehäfen, teilweise sind in Rotterdam und Antwerpen bereits Kapazitätsengpässe aufgetreten.

Abbildung 1: Entwicklung des seewärtigen Welthandelsvolumens (in Mio. Tonnen)



Quelle: Behrenberg 2007

Aufgrund dieser Perspektiven werden auch die Hinterlandverkehre der Seehäfen ein erhebliches Wachstum zu verzeichnen haben. Allerdings lohnt es sich, diese Entwicklung genauer zu betrachten, da die Verkehrsträger Straße, Bahn und Schiff in unterschiedlicher Weise an diesem Wachstum partizipieren werden (siehe nachfolgende Kapitel 2.2 und 2.3). Ein weiterer Treiber der Güterverkehrsentwicklung ist der tief greifende Wandel in den Organisationsstrukturen der Wirtschaft. Konzepte wie Lean-Production führen zu Just-In-Time Anforderungen an die Logistik mit der Folge, dass die Lagerzeiten der Ware minimiert werden. Die Logistikeinrichtungen und Fahrzeuge selbst werden zum Lager umfunktioniert. Zahlreiche Logistikfunktionen werden an hoch spezialisierte Unternehmen ausgelagert (Outsourcing an Third oder Fourth Party Logistik Provider, siehe Baumgarten 2002). Aufgrund dieses Zuwachses an Aufgaben für die Logistikbranche leiten einige Autoren eine wachsende Bedeutung der Logistik für Wohlstand und Beschäftigung ab. Dabei sollte nicht übersehen werden, dass diese rein sektorale Betrachtung nur teilweise ziel führend ist. Die Auslagerung der logistischen Funktionen führt ja in anderen Wirtschaftszweigen zu negativen Effekten. In Kern sind dies Rationalisierungsmaßnahmen, die Arbeitskräfte und Kosten einsparen sollen. Hesse (2007) spricht daher sogar von einem „herbeigeredeten Logistikboom“ mit begrenzten Nettoeffekten, auch die erhofften positiven Beschäftigungswirkungen stellen sich „de facto als sehr disparat dar. In vielen Fällen steht einem kleinen Anteil an höher qualifizierten Tätigkeiten ein wesentlich breiterer Sockel an geringfügiger Beschäftigung, Scheinselbständigkeit oder Zeitarbeit gegenüber“. Das Wachstum der Logistikbranche beruht auch auf der Verschlankung der Lagerfunktion in anderen Branchen. „Modern logistics systems economies are based on the reduction of inventories, as the speed and reliability of deliveries removes the need to store and stockpile. Consequently, a reduction in warehousing demands is one of the advantages of logistics.“ (Rodrigue et al 2001, S. 6) Werden diese Zusammenhänge ausgeblendet, so ist bei einer rein

sektoralen Betrachtung der Logistikbranche eine Überbewertung der volkswirtschaftlichen Effekte der Logistik wahrscheinlich.

2.3 Zur zukünftigen Rolle der Binnenschifffahrt

Nachfolgend sollen einige aktuelle Erkenntnisse über die zukünftige Rolle der Binnenschifffahrt und Binnenhäfen zusammengetragen werden. Hierbei stützen wir uns im Wesentlichen auf zwei aktuelle Studien:³

- Zum einen das Gutachten zur "Abschätzung der langfristigen Entwicklung des Güterverkehrs in Deutschland bis 2050", welches die [ProgTrans AG](#) im Auftrag des [Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung \(BMVBS\)](#) erstellt hat, Mai 2007. In diesem Gutachten wird die langfristige Entwicklung des Güterverkehrs abgeschätzt.
- Zum anderen die Prognose der Deutschlandweiten Verkehrsverflechtung – Seeverkehrsprognose (Los 3) der Planco GmbH ebenfalls im Auftrag des [Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung \(BMVBS\)](#), April 2007. Hierin ist auch eine Einschätzung der Entwicklung der Seehafenhinterlandverkehre enthalten.

Im Gutachten der ProgTrans AG wurde der Güterverkehr differenziert untersucht. In zeitlicher Hinsicht enthält es eine abgestufte Analyse in 10-Jahres-Schritten nach Aufkommen und Leistung bis 2050. Gleichzeitig wird das Aufkommen der einzelnen Verkehrsträger Strasse, Schiene, Binnenschiff und Rohrfernleitungen gesondert prognostiziert sowie die Entwicklung der Hauptverkehrsrelationen (Binnenverkehr, grenzüberschreitender Versand, grenzüberschreitender Empfang, Transit) abgeschätzt. Als Ergebnis wurde ein plausibles Szenario zur weiteren Güterverkehrsentwicklung formuliert. Einige Grundelemente dieses Szenarios sollen nachfolgend vorgestellt werden.

Grundsätzlich halten sich die Veränderungen beim Modal-Split (den Anteilen der Verkehrsträger am Güterverkehr) sowohl beim Aufkommen wie auch in der Leistung mit Verschiebungen in Höhe von ca. drei Prozentpunkten in Grenzen. Profitieren wird von der Güterverkehrsentwicklung vor allem die Eisenbahn. Sowohl beim Aufkommen wie auch bei der Leistung wird sie die höchsten Wachstumsraten verzeichnen. Dieses Bild verstärkt sich noch leicht ab 2030. Bis 2050 wird die Bahn sowohl im aufkommens- wie auch im leistungsbezogenen Modal-Split um ca. zwei Prozentpunkte zulegen.

Im Straßengüterverkehr macht sich ab 2030 der Rückgang der Binnenverkehrstonnage bemerkbar. Hier muss der Lkw ca. anderthalb Prozentpunkte am Modal-Split abgeben, während er aufgrund der Bedeutungszunahme der (inländischen wie auch

³ Beide Gutachten blieben in dem Gutachten von Baum et al (2007) hinsichtlich der Wirtschaftlichkeitsberechnungen unberücksichtigt.

grenzüberschreitenden) Fernverkehre bei der Güterverkehrsleistung bis 2030 seinen Vorsprung im Modal Split so weit ausbaut, dass er gesamthaft bis 2050 immer noch um ca. zwei Prozentpunkte zulegen kann.

Absolut betrachtet wird auch die Binnenschifffahrt bei Aufkommen und Leistung wachsen. Relativ gesehen bleibt der Anteil der auf deutschen Wasserstrassen beförderten Transportmenge am Gesamtaufkommen bis 2050 stabil. Die nur geringfügigen Zunahmen der Transportweiten können jedoch den Leistungszuwachs nicht über den der anderen Landverkehrsträger heben; somit gibt das Binnenschiff bis 2050 knapp drei Prozentpunkte am leistungsbezogenen Modal Split ab.

Damit zeichnet sich für die Binnenschifffahrt als Ganzes nur eine begrenzte Wachstumsperspektive ab. Dies kann im Wesentlichen durch drei Faktoren erklärt werden:

- Verkehrsverlagerungen zwischen den Verkehrsträgern werden auch in Zukunft nicht losgelöst vom Logistikkontext stattfinden. Preisvorteilhaftigkeit pro Tonne ist angesichts der realen, immer kleinteiligeren Güterstruktur und der Flexibilitäts- und Zeitanforderungen aus Sicht der verladenden Wirtschaft ein nicht hinreichender Anreiz, den Verkehrsträger zu wechseln.
- Handlungs- und Entscheidungsstrukturen in der Transportwirtschaft werden zunehmend aus einer systemischen Perspektive getroffen. Wichtig ist die Effizienz und Zuverlässigkeit der gesamten Transportkette. Wird in dieser Hinsicht die Wasserstrasse aufgrund ihrer Abhängigkeit von Wasserständen als „unsicherer Kandidat“ identifiziert, so bleiben ganze zeitsensible Gütergruppen außen vor.
- Des Weiteren hat die Binnenschifffahrt aufgrund ihrer begrenzten Netzstruktur Probleme, bestimmte Regionen in Europa adäquat zu erreichen. Auch sind gegenüber der Bahn erhebliche Nachteile vorhanden, wenn es gilt, längere Distanzen im Transitverkehr zu bedienen. In diesem Segment haben wir schon aktuell ein verstärktes Wachstum der Bahn zu verzeichnen, die entweder direkt von den Seehäfen aus operiert oder von großen Häfen wie Duisport und Köln-Niehl. Die Bahn ist gegenüber dem Lkw und dem Binnenschiff auch ein sehr zeitsicherer Verkehrsträger. Insofern ist es wahrscheinlich, dass die Bahn in den Destinationen der ARA-Häfen dem Binnenschiff Marktanteile im Containerverkehr streitig machen wird.

Insofern kann von dem stark wachsenden kombinierten Verkehr, der einerseits vom Güterstruktureffekt (weg vom Massengut, hin zu den Stückgütern) profitiert und beeinflusst wird, nicht ohne weiteres auf ein Wachstum der Binnenschifffahrt geschlossen werden.

Einige Angaben aus dem aktuellen Geschäftsbericht der Duisport AG bestätigen diese Schlussfolgerung: „Nach den Ergebnissen der Mittelfristprognose für den Güterverkehr in Deutschland (...) wird die hohe Wachstumsrate des Güterverkehrs 2006 in den kommenden Jahren voraussichtlich nicht mehr erreicht werden. (...) Für die Binnenschifffahrt werden Zuwächse von ein bis zwei Prozent prognostiziert.“ (Duisport 2007, S. 38). Für die Jahre

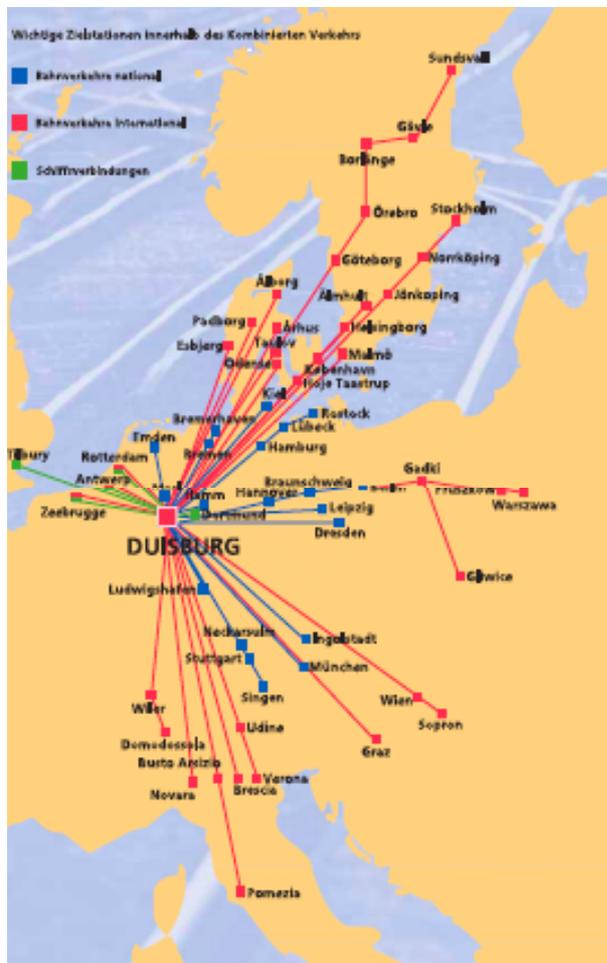
2005 und 2006 weist die Mittelfristprognose für die Verkehrsleistung beim Binnenschiff sogar einen Rückgang von 1,1% aus.

Vor diesem Hintergrund ist es auch angebracht, sich intensiver mit der Entwicklung der Seehafenhinterlandverkehre auseinanderzusetzen. In einer aktuellen Studie der Planco GmbH aus Essen zur Prognose der deutschlandweiten Verkehrsverflechtung wird im Rahmen der Seeverkehrsprognose auch explizit auf die Seehinterlandverkehre⁴ eingegangen. Die methodischen Grundlagen dieser Studie können als sehr fundiert eingestuft werden (vgl. Planco 2007, S. 1 ff.). Sie berücksichtigen einerseits exogene, aus dem Außenhandel aufgetretene Einflüsse, andererseits aber auch endogene, sich aus dem seewärtigen Transportsektor ableitende, Einflussfaktoren wie die Veränderungen innerhalb der Ladungsstruktur, Marktanteilsveränderungen sowie größere Anteile der See-See-Verkehr). Verschiebungen in den Marktanteilen der Häfen werden unter Berücksichtigung der Wirtschaftsentwicklung des landseitigen Hinterlandes erklärt. Insgesamt wird damit ein Prognoseprogramm umrissen, welches in modifizierter Form auch für die weitere Analyse der Rheinschifffahrt und der Rheinhäfen hilfreich sein kann.

Nachfolgend werden einige Ergebnisse der Prognose von Planco vorgestellt, insbesondere was die Entwicklung der Hinterlandverkehre bis 2025 betrifft. „Aufgrund der Umschlagentwicklung wird der gesamte Seehafenhinterlandverkehr in den hier betrachteten Hafenregionen im Containerverkehr um durchschnittlich 6,3 % p.a. auf 285 Mio. t ansteigen.“ (ebd., S. 3) Hierbei wachsen allerdings die Transitverkehre deutlich schneller als Verkehre von und nach Deutschland. Die Transitverkehre der Rheinmündungshäfen orientieren sich nach Planco deutlich an der Rheinachse und nach Frankreich. Transitverkehre werden auch in erheblichem Umfang über den Duisburger Hafen als kombinierter Ladungsverkehr (KLV) organisiert, wie die nachfolgende Karte zeigt.

⁴ Seehinterlandverkehr ist der Verkehr, der in den Seehäfen umgeschlagen wird, und von seinem Quell- bzw. Zielgebiet per Bahn, Lkw oder Binnenschiff transportiert wird.

Abbildung 2: Zieldestinationen des KLV im Duisburger Hafen



Quelle: Duisport 2006

Das Wachstum der Transitverkehre stellt aus unserer Sicht insbesondere für die kleineren Rheinhäfen wie Godorf ein Problem dar, da sie aufgrund ihrer Größe nur eine begrenzte Bündelungsfähigkeit für die weiteren Transportketten haben. Sie können daher nur eingeschränkt an diesem stärksten Wachstumssegment partizipieren.

2.4 Analyse begrenzender Faktoren für ein weiteres Wachstum der Rheinschifffahrt

Nach dem Stand der Diskussion über Verkehrsverlagerungen zwischen den einzelnen Verkehrsträgern (Lkw, Bahn, Binnenschiff) wirken verschiedene Faktoren und logistische Anforderungen auf die möglichen Ausbaupotenziale.

2.4.1 Leistungsbezogene Faktoren

In einer Untersuchung von Baum und Kurthe (2000) für das Transportgewerbe in der Schweiz werden die leistungsbezogenen Faktoren zur Beurteilung der einzelnen Verkehrsträger weiter systematisiert. Im Einzelnen werden genannt: Geschwindigkeit, Flexibilität, Pünktlichkeit, Sicherheit, Komfort, Netzbildungsfähigkeit, Preis. Grundsätzlich wird festgestellt: „Ein schneller, flexibler, pünktlicher, sicherer Verkehrsträger mit einer hohen Netzbildungsfähigkeit, der zudem noch einen niedrigen Preis hat, leistet tendenziell einen höheren Beitrag zur Arbeitsproduktivität als ein Verkehrsträger, der diese Eigenschaften nicht oder nur in geringerem Ausmaß aufweist“. Aus dieser generellen Aussage ist zu erkennen, dass das Binnenschiff vor allem hinsichtlich der ersten Kriterien (Zeit, Flexibilität und Pünktlichkeit) Nachteile gegenüber Lkw und Bahn hat. Hinsichtlich der Netzbildungsfähigkeit können durch logistische Infrastrukturen die Fähigkeiten verbessert werden, diese bleiben aber auf die Standorte begrenzt, die an Wasserstrassen liegen. Durch die Tendenz zu weiteren Distanzen in den europäischen Transportverkehren, bedingt auch durch die Erweiterung der EU, hat das Binnenschiff weitere Nachteile, da es die längeren Distanzen nur unzureichend bedienen kann. Zudem ist jeder zusätzliche Umschlag mit Zeitverlusten verbunden. In diesem Kontext sind auch die Ausbaustrategien im Güterverkehr der Bahn zu beachten, insbesondere die Planungen zur Betuwe- und Eiserner-Rhein-Linie.

Von daher ist es plausibel anzunehmen, dass die Binnenschifffahrt nur in eingeschränktem Maße an dem prognostizierten Wachstum der Containerverkehre partizipieren kann.

2.4.2 Raumstrukturelle Faktoren

Räumliche Faktoren spielen aus Sicht der Rheinhäfen schon immer eine besondere Rolle, sind diese Standorte doch aufgrund des natürlichen Verlaufes des Rheins in besonderer Weise mit den ARA-Häfen Antwerpen, Rotterdam und Amsterdam verbunden. In Verbindung mit diesen Häfen sind das Binnenschiff und die Binnenhäfen Teile der internationalen Transportkette. Somit wird über die großen Seehäfen die Entwicklung in den Binnenhäfen zu einem wesentlichen Teil beeinflusst. Umgekehrt werden die Logistikstrukturen im Hinterland zu einem wichtigen Wettbewerbsfaktor der Seehäfen. Diese Strukturen unterliegen allerdings einem erheblichen Wandel.

Berücksichtigt werden müssen vor allem die Veränderungen in der räumlichen Struktur der Hinterlandverkehre, die durch absehbare Verschiebungen in den Seehäfenkapazitäten resultieren können (vgl. Planco 2007, S. 4 ff.). Hier sind für Köln insbesondere der Ausbau der Kapazitäten in allen deutschen Nordseehäfen von Bedeutung, da sie insgesamt eine Verlagerung der Transportströme in Richtung Osten mit sich bringen werden (s. Abb. 4). Bedeutend für eine mögliche Verlagerung von Transportströmen ist insbesondere der Aufbau des JadeWeserPort, der Kapazitäten von den Rheinmündungshäfen abziehen wird. Nach derzeitigem Planungsstand soll dieser tideunabhängige Hafen mit Kapazitäten für den

Containerumschlag in Höhe von 2,7 Millionen TEU ausgestattet werden und im Jahr 2010 seinen Betrieb aufnehmen. Die Entwicklungsgesellschaft beschreibt das Leistungsspektrums des Hafens wie folgt:

„Vier Großcontainerschiffe mit Tiefgängen bis zu 16,50 Metern können zeitgleich gleichzeitig an der 1.725 Meter langen Kaje abgefertigt werden. Die Fläche des Terminals wird 120 ha betragen und über eine landseitige Umschlagsanlage für den kombinierten Verkehr verfügen. Daran angrenzend entsteht eine etwa 170 ha große Zone mit einem Güterverkehrszentrum für die Ansiedlung von hafenorientierten Unternehmen aus den Bereichen Logistik, Im- und Export. So entsteht durch den engen räumlichen Verbund mit direkter Seehafenanbindung und optimalen Hinterlandanbindungen an Schiene und Straße ein maritimes Logistikzentrum von europäischer Bedeutung.“ (Frankfurter Allgemeine Zeitung 2006)

Ein Großteil der Container wird auf Feederschiffe umgeschlagen, ca. 45 % auf die Bahn und die Straße verteilt. Die Hafennahe Logistikzone wird mit Gleisanschlüssen ausgestattet. Die Bahn sichert eine Abwicklung des Güterverkehrs von augenblicklich 8 Zügen täglich auf 44 Güterzüge auf dem vorhandenen Schienennetz zu. Ein Anschluss an das deutsche Wasserstraßennetz ist nicht vorgesehen!

Das nachfolgende Bild zeigt, wie der seeseitige Verkehr mit den Hinterlandverkehren verzahnt werden soll.

Abbildung 3: Ausstattungsm Merkmale des neuen Seehafens „Jade-Weser-Port“

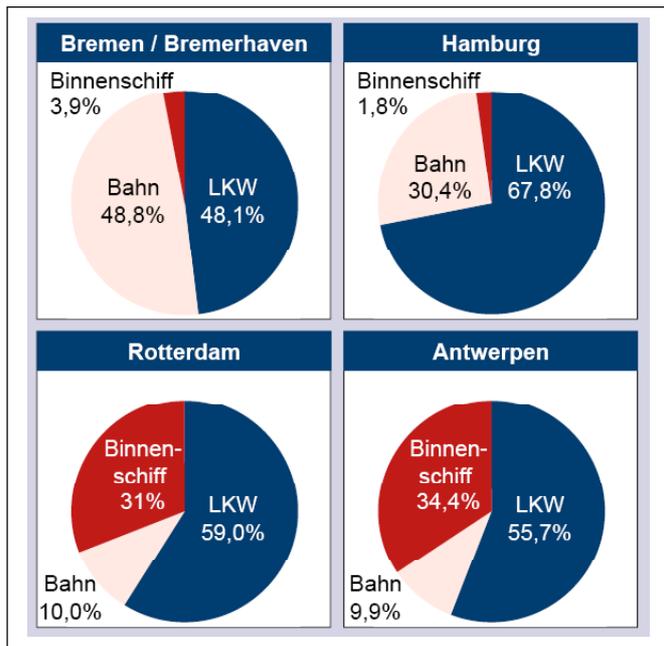


Quelle: www.jadeweserport.de/

Insgesamt hat diese Entwicklung zur Folge, dass die Wachstumsperspektiven bis 2025 der Rheinmündungshäfen deutlich unter denen der deutschen Nordseehäfen liegen (Planco 2007). Da über die deutschen Nordseehäfen im Seehinterlandverkehr derzeit kein nennenswertes

Aufkommen für die Binnenschifffahrt existiert (siehe nachfolgende Abbildung), bedeutet jede verlagerte Tonne zu diesen Häfen eine verlorene Tonne für die Binnenschifffahrt. Hieraus ergibt sich die zwingende Schlussfolgerung, dass durch die Verlagerung der Kapazitäten von den Rheinmündungshäfen auf die deutschen Nordseehäfen das Wachstum der Rheinschifffahrt im allgemeinen und im Segment Containerverkehre im Besonderen eingeschränkt werden wird.⁵

Abbildung 4: Modal-Split der Hinterlandverkehre ausgewählter Seehäfen



Quelle: Pioch 2006

Weitere Veränderungen in der Verteilung der Transporte auf Ziele bzw. von Quellen ergeben sich aus Veränderungen in den Quell- und Zielregionen, insbesondere durch Standortverlagerungen der Industrie, sowie aus Veränderungen der Güterstruktur.⁶ (vgl. Planco 2007, S. 4). Dies bedeutend für die Region Köln, dass eine realistische Annahme über das Wachstumspotenzial nur getroffen werden kann, wenn die Entwicklung der Industriesektoren und der Verbrauchsstrukturen berücksichtigt wird. In diesem Zusammenhang sind insbesondere auch Außenhandelsprognosen für die in der Region Köln hergestellten Güter interessant und Aussagen darüber, ob diese Güter prinzipiell mit dem

⁵ Auch die IHKs haben dieses Risiko erkannt und fordern in ihrem Papier (IHK Köln, Krefeld Duisburg 2007) die Landesregierung auf, sich dieser Frage anzunehmen. Allerdings ist fraglich, inwieweit die Landespolitik auf Faktoren Einfluss nehmen kann, die gar nicht in ihrem Einflussbereich liegen.

⁶ So führen Veränderungen in der Güterstruktur und die Konzentration auf Endprodukte zu einer Verflachung der logistischen Kette. Beispielsweise ist die direkte Auslieferung der in China gefertigten Endprodukte vom Container in die Lagerhäuser der großen Handelsketten nur mit geringen regionalwirtschaftlichen Effekten verbunden.

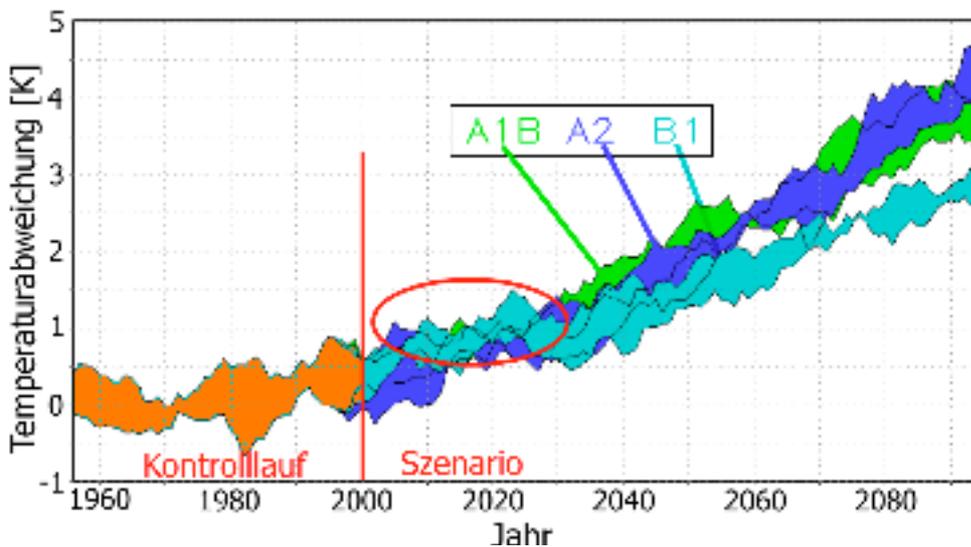
Binnenschiff transportiert werden können (unabhängig von der Bereitschaft der verladenden Wirtschaft, dies tatsächlich zu tun).

Eine solche differenzierte Betrachtung hinsichtlich des Modal-Splits ist im Gutachten Baum et al. (2007) für die Stadt Köln nicht zu finden. Wäre Sie durchgeführt worden, müssten die Wachstumsannahmen des Auftraggebers HGK korrigiert werden.

2.4.3 Ökologische Faktoren: Klimawandel

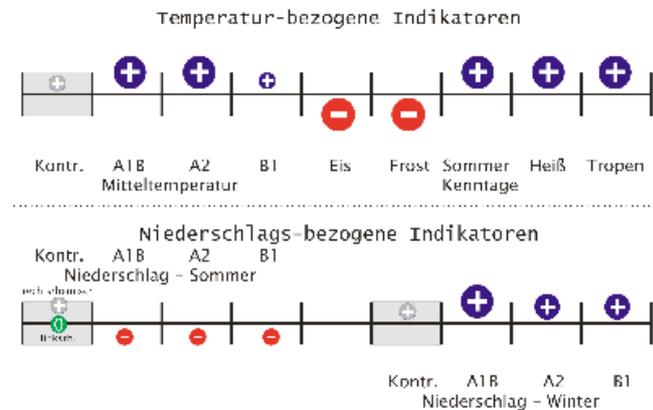
Spätestens die Berichte des IPCC (International Panel on Climate Change) zu den Szenarien des vom Menschen verursachten Klimawandels sowie der so genannte Stern-Bericht über dessen Kosten haben das Thema Klimawandel und seine Brisanz auch einer breiten Öffentlichkeit zugänglich gemacht. Die Auswirkungen des Klimawandels betreffen natürlich nicht nur den Godorfer Hafen sondern sind eine Herausforderung für die gesamte Binnenschifffahrt, vor allem auf den frei fließenden Gewässern. Das Max-Planck-Institut für Meteorologie (MPI-M) in Hamburg und das Umweltbundesamt (UBA) haben mögliche zukünftige Klimaänderungen für Deutschland, Österreich und die Schweiz mit dem regionalen Klimamodell REMO auf einem 10 km x 10 km Gitter berechnet, die nun auch für regionale Untersuchungen verwendet werden können. Dabei sind die Schadenspotentiale als Folge extremer Wetterereignisse wie Hitzewellen und Starkniederschlägen zumeist wesentlich größer als jene der allmählichen Klimaänderungen (UBA 2006).

Abbildung 5: Zeitlicher Verlauf der Temperatur (Deutschlandmittel) für den Kontrolllauf und die SRES-Szenarioläufe A1B, A2 und B1 des ECHAM5-Modells.



Quelle: Spekat/ Enke/ Kreienkamp 2007

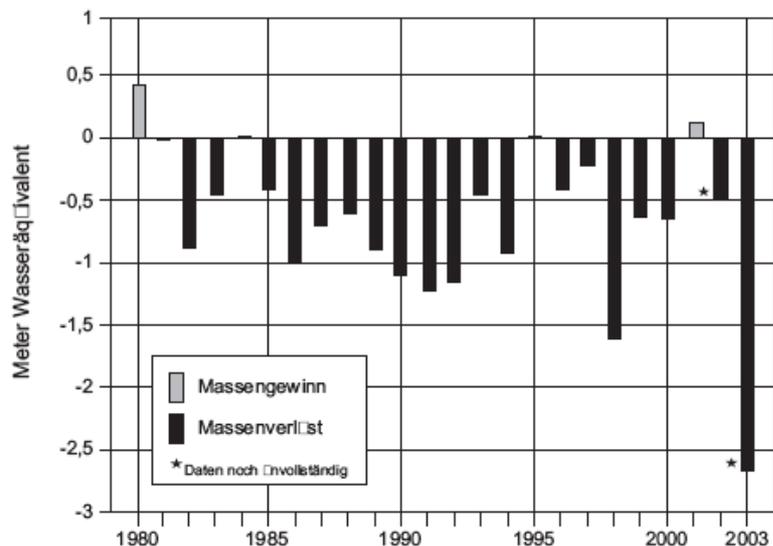
Abbildung 6: Schematische Darstellung der Klimaänderung für die Westdeutsche Tieflandsbucht



Quelle: Spekat/ Enke/ Kreienkamp 2007

Danach profitiert die Binnenschifffahrt auf der einen Seite von den steigenden Durchschnittstemperaturen, weil die Eisgefahr auf dem Rhein deutlich sinkt. Das spielt durch die zunehmende Einleitung von warmen Kühl- und Abwässern in den letzten Jahren aber praktisch auch keine Rolle mehr. Dagegen wird die Binnenschifffahrt durch zwei andere Trends deutlich negativ beeinflusst: Durch eine stärkere Verdunstung steigt in den Sommermonaten die Gefahr von Niedrigwassern, wie sie 2003 mit historischen Tiefständen zwischen Mainz und Köln die Binnenschifffahrt auf dem Rhein zum Erliegen gebracht hat. Mit dem Abschmelzen der Alpen-Gletscher geht auch deren Ausgleichsfunktion in den Sommermonaten zurück. Für die Zukunft am Rhein rechnet das MPI-M daher mit doppelt so vielen ein- und zweiwöchigen Niedrigpegeln mit entsprechenden Auswirkungen auf die Binnenschifffahrt. Eine Studie des Instituts für Mobilitätsforschung geht sogar davon aus, dass sich bis zum Jahr 2025 die Transportkapazität des Rheins um fast die Hälfte reduziert (IFMO 2005, S. 88). Für den Hafen Köln Godorf sind niedrige Pegel im Gegensatz zum Hafen in Niehl besonders misslich, da die Deutzer Platte – eine Untiefe bei Rhein-Km 688 etwa in Höhe des Kölner Doms für die Transporte aus den ARA-Häfen ein zusätzliches Hindernis darstellt.

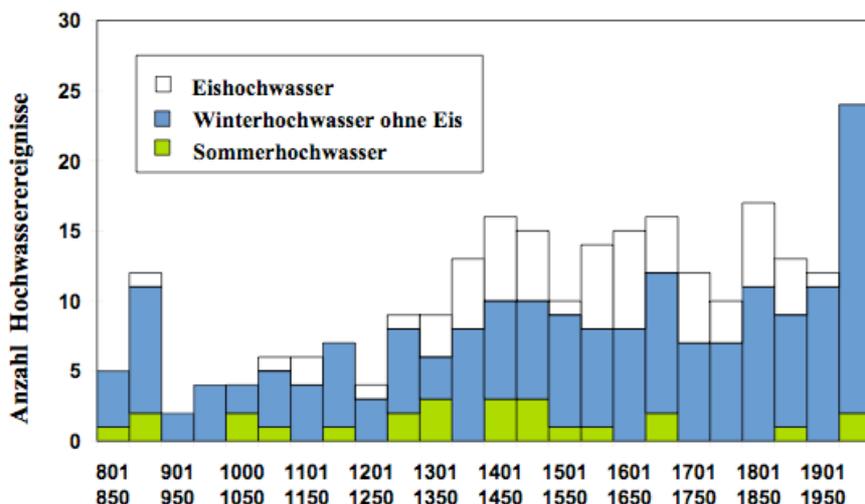
Abbildung 7: Massenverlust der Alpengletscher seit 1980



Quelle: BUWAL 2004

Gleichzeitig steigt in den Wintermonaten die Gefahr von sintflutartigen Regenfällen, die dann zu Überschwemmungen am Rhein führen können, die ebenfalls den Schiffsverkehr behindern (in Köln Einstellung ab der Hochwassermarke II bei 8,30 m). Auf der Rheinkonferenz 2006 in Köln präsentierte Herr Moser von der Bundesanstalt für Geowissenschaften Zahlen, die die steigende Gefährdung durch Hochwasser demonstrierten (Abb. 8). Die Landesanstalt für Umwelt, Messungen und Naturschutz in Baden-Württemberg hat beispielsweise für den Neckar eine Zunahme des Abflusses für das 100jährige Hochwasser von Faktor 1,15 durch den Klimawandel berechnet.

Abbildung 8: Anzahl extremer Hochwasserereignisse mit über 7000 qm/s



Quelle: Moser 2006

Dass diese Entwicklungen mittlerweile auch von Teilen der Binnenschifffahrt selber als Gefahr erkannt worden ist, beweist z.B. dass der Bundesverband Öffentlicher Binnenhäfen e.V. (BÖB) die Auswirkungen des Klimawandels auf seiner nächsten Mitgliederversammlung am 27. September 2007 diskutieren will. Bei den Planungen für den Hafenausbau in Köln-Godorf hat das Thema jedoch bisher keine Berücksichtigung gefunden.

2.4.4 Schlussfolgerungen

Hinsichtlich der Wachstumsannahmen gibt es in der Kölner Debatte über den Hafenausbau Godorf so etwas wie eine Risikoblindheit. Diese speist sich aus mehreren Faktoren:

- Zu hohe Erwartungen an die zukünftige Rolle der Binnenschifffahrt, sowohl hinsichtlich des allgemeinen Modal-Splits als auch bezüglich der möglichen Anteile an den Containerverkehren.
- Unzureichende Analyse logistischer Trends und Risiken in funktionaler, räumlicher und ökologischer Hinsicht.

Dort wo Entwicklungsrisiken erkannt werden, werden diese auf andere politische Ebenen (z.B. Landesregierung NRW) abgewälzt. So haben die IHKs aus Duisburg, Krefeld und Köln (2007) einen Forderungskatalog zur Infrastrukturentwicklung zusammengestellt, der im Umkehrschluss als Mängelliste interpretiert werden kann, um eine optimale Positionierung der Häfen im Markt zu gewährleisten. Im Einzelnen wird gefordert:

- „Die unzureichende Finanzausstattung muss verbessert werden. Die Mittel für den Unterhalt der Wasserstraßen müssen nachhaltig angehoben werden, ebenso die Mittel für Neu- und Ausbaumaßnahmen.
- Der Ausbau des Rheins als der Hauptschlagader der internationalen Binnenschifffahrt sowie die Anhebung des Wasserstandes auf 2,80 Meter müssen über Duisburg/Krefeld hinaus mindestens bis nach Köln/Bonn weiter betrieben werden.
- Auf Grund der engen funktionalen Verflechtung der Binnenhäfen in Nordrhein-Westfalen mit den nationalen und internationalen Seehäfen sind die entsprechenden Hinterlandverbindungen zu sichern bzw. zu schaffen. Dies bezieht sich insbesondere auf die Anbindung des Landes Nordrhein-Westfalen und insbesondere der Binnenhäfen am Rhein an den neuen JadeWeserPort in Wilhelmshaven.
- Regierung und Parlament in Nordrhein-Westfalen müssen dafür Sorge tragen, dass die Weiterführung der Betuwe-Linie durch ein drittes Gleis auf deutscher Seite gewährleistet ist.
- Regierung und Parlament in Nordrhein-Westfalen müssen dafür Sorge tragen, dass auf deutscher Seite die Reaktivierung des Neuen Eisernen Rheins gewährleistet ist.

- Die Binnenwasserstraßen und insbesondere der Rhein in Nordrhein-Westfalen sind planungsrechtlich von konkurrierenden Nutzungen (z.B. FFH im Rhein und Vogelschutz am Niederrhein) frei zu halten. Nur so ist der weitere bedarfsgerechte Ausbau zu gewährleisten.“

Wir möchten an dieser Stelle darauf verzichten, diese „Wunschliste“ inhaltlich zu kommentieren. Sie macht hinsichtlich der realistischen Einschätzung der Wachstumsfaktoren noch einmal deutlich, wieviele exogene Faktoren ineinander greifen müssen, um ein ungehemmtes Wachstum der Häfen zu gewährleisten. Hierbei ist es sicherlich strategisch wichtig, die angebotsseitigen Faktoren einer veränderten Nachfragesituation anzupassen. Dies ist vor allem eine Herausforderung für die Unternehmen der Logistikwirtschaft, die im Wettbewerb der einzelnen Standorte nach optimalen Lösungen suchen müssen (siehe hierzu das anschließende Kapitel). Wird die veränderte Nachfragesituation allerdings nicht im Detail analysiert, so besteht die Gefahr erheblicher Fehlinvestitionen und des Aufbaus von Überkapazitäten.

Die Kölner Akteure in Wirtschaft und Logistik wären gut beraten, wenn Sie sich in der weiteren Debatte auf einen differenzierten Prognoseansatz stützen würden, um die zukünftige Entwicklung der Hinterlandverkehre der Rheinmündungshäfen realistisch abschätzen zu können und auch die hiermit verbundenen Kapazitätsperspektiven für die Kölner Häfen. Hierbei sollten grundsätzliche folgende Faktoren Berücksichtigung finden:

- Beachtung bestehender Marktsegmentierungen: der Güterverkehrsmarkt ist äußerst komplex. Es muss bezogen auf Distanzklassen, Warenkategorien, Sendungsgrößen und Nachfragebedürfnisse genauer geklärt werden, was tatsächlich entlang der Rheinschiene wächst und was angesichts absehbarer Veränderungen weiter wachsen kann. Hier erweist sich die allgemeine Formel vom Wachstum des Containeraufkommens schnell als Leerformel, wenn nicht geklärt wird, welche Güter auf welchen Distanzen eigentlich transportiert werden sollen.
- Der Gütertransport ist eine Dienstleistung, die in Form von logistischen Ketten organisiert ist. Zwischen den Gliedern dieser Ketten bestehen Synergien und Abhängigkeiten hinsichtlich räumlicher und zeitlicher Erfordernisse, die nicht einfach durch Veränderungen einzelner Angebote aufgehoben werden können.
- Das Verhalten der Akteure auf der Angebots- und Nachfrageseite ist nicht statisch und kann eine beachtliche Dynamik entwickeln. Insofern ist den Präferenzen der Verladenden Wirtschaft bei der Entwicklung neuer Angebote besondere Aufmerksamkeit zu schenken.

2.5 Zur Wettbewerbssituation und der zukünftigen Verteilung der KLV-Umschlagkapazitäten

2.5.1 Wettbewerb der Standorte

Wir gehen davon aus, dass die Binnenhäfen entlang des Rheins sich in einer Konkurrenzsituation hinsichtlich der Kapazitäten befinden. Diese Wettbewerbssituation beeinflusst auch die Möglichkeiten, Kapazitäten zu erweitern. Aus den bisherigen Aktivitäten ist zu erkennen, wie sich die einzelnen Standorte im Markt positioniert und profiliert haben. Hieraus ist auch zu erkennen, dass bereits in der Vergangenheit die Hafentreiber in unterschiedlicher Weise Wachstumspotenziale erschlossen haben. Insofern ist es plausibel anzunehmen, dass diese bestehende Angebotsstruktur durch einen Newcomer im Containergeschäft nicht beliebig zu verändern ist. Vor diesem Hintergrund kann nur nachdrücklich davor gewarnt werden, allgemeine Wachstumsprognosen im Verhältnis von 1:1 auf einzelne Standorte zu übertragen.

Die Wettbewerbssituation war nicht Gegenstand des Gutachtens von Baum et al. Diese analytische Lücke kann durch die nachfolgenden Überlegungen nicht vollständig geschlossen werden. Insbesondere ist es nicht möglich, die Marktanteile der Häfen zu prognostizieren. Aus den getätigten Investitionen an den verschiedenen Standorten können allerdings Rückschlüsse auf die geplante Gesamtkapazität aller Häfen gezogen werden

Die vollständige Marktanalyse sollte sowohl den Vorlauf als auch die Beziehungen zur verladenden Wirtschaft (Nachlauf) berücksichtigen. Hinsichtlich der Akquisition von Vorlaufvolumen sind alle Rheinhäfen von Nijmegen an der niederländisch-deutschen Grenze bis nach Bonn zu den Wettbewerbern für Umschlagdienstleistungen zu zählen. Mit den Kölner Häfen stehen verstärkt diejenigen Terminals im Wettbewerb, die sich in seinem näheren Umfeld etwa 50 km rheinaufwärts und –abwärts um Köln befinden. Darüber hinaus prägen überlappende Substitutionsbeziehungen den engen Wettbewerb der Terminals, die eine ähnliche Kundenstruktur haben. Für diese Untersuchung ist deshalb von einem geographischen Markt für das Erbringen von Umschlagdienstleistungen im Containergüter-Hinterlandverkehr per Binnenschiff zwischen ARA-Häfen und der deutschen Rheinschiene-/Ruhrgebiet auszugehen, der die Containerterminals entlang des Niederrheins von Nijmegen bis Bonn umfasst.

Der räumliche Markt für Terminalumschlagleistungen im Hinterlandverkehr wird durch den Abstand des Terminals zum Endkunden (als –je nach Transportrichtung- Empfänger oder Sender des transportierten Gutes) im geographisch relevanten Hinterlandbereich definiert. Üblicherweise geschieht die Weiterverteilung der Güter vom Terminal zum Endkunden per LKW („Trucking“), wobei die Kosten dieses Zustell- und Abholtransports von Containern zum Terminal stark entfernungsabhängig sind. Laut einer Marktuntersuchung der EU-Kommission (2002) erhöhen sich die Gesamtkosten des Transports eines Containers von

Rotterdam bzw. Antwerpen bis zum Endkunden, via Umschlag Schiff/Straße in Duisburg, bei einer Entfernung des Adressaten von Duisburg von 100km um etwa 40% im Vergleich zu einer Entfernung von 15-30 km. Dennoch werden nach Auskunft des DeCeTe-Terminals Zustell- und Abholtransportdienstleistungen bis 100km regelmäßig, darüber hinaus eher ausnahmsweise nachgefragt. Konkrete Daten über die Nachlaufstrukturen der Kölner Häfen hat die HGK bisher nicht vorgelegt. Diese nicht vorhandene Datenbasis macht Vergleiche zwischen der Nachlaufstruktur des Niehler Hafens und möglichen Verbesserungen dieser Struktur durch den geplanten Godorfer Hafen zur reinen Spekulation. Auch ist darauf hinzuweisen, dass die Angaben zur verladenden Wirtschaft aus dem Gutachten 2000 (Prognos 1999, Teil D) als veraltet angesehen werden müssen, zumal damals eine andere Hafenkonzepktion (4. Generation) zur Grundlage der Befragung gemacht wurde.

Der Markt für Container-Umschlagdienstleistungen kann des Weiteren auch **funktional** abgegrenzt werden. Die Umschlagleistungen von einem Verkehrsträger auf den anderen (Binnenschiff, Schiene, Straße) werden in den Terminals erbracht. Es gibt trimodale (Umschlag Binnenschiff/Schiene/Straße) und bimodale Terminals (Umschlag Binnenschiff/Straße oder Schiene/Straße oder Schiene/Binnenschiff).

Eine Marktuntersuchung der EU Kommission (2002) hat ergeben, dass Umschlagdienstleistungen und Transportdienstleistungen von Reedereien, Spediteuren und Verladern überwiegend im Paket bei den Terminals nachgefragt werden. Der Umfang dieses Pakets ist jedoch flexibel und kann je nach Bedürfnissen des Auftraggebers entweder nur die Umschlagdienstleistung oder, wesentlich häufiger, die Umschlagdienstleistung im Paket mit der (interregionalen) Binnenschiffstransportdienstleistung und/oder im Paket mit der (meist lokalen) „Trucking“-Zustelldienstleistung per LKW umfassen.

Die isolierte Nachfrage nach reinen Umschlagdienstleistungen ohne so genannte Vor- und Nachlaufdienstleistungen ist hierbei die am wenigsten häufig nachgefragte Dienstleistung. Aufgrund der Variabilität der nachgefragten Paketdienstleistungen und der Tatsache, dass Umschlagdienstleistungen zum Teil auch isoliert nachgefragt werden, folgt jedoch, dass dieser Teil der Logistikkette (Umschlagdienstleistungen) als eigenständiger Markt zu betrachten ist.

2.5.2 Kapazitätsentwicklung in den Rheinhäfen

Nachfolgend wird die Kapazitätsentwicklung der Rheinhäfen unter Berücksichtigung der räumlichen und funktionalen Abgrenzung dargestellt.

Tabelle 1: „Nasser Containerumschlag über die Kaikante der nordrhein-westfälischen Binnenhäfen 1999-2002 und Prognose 2015 in TEU

Hafen	1999	2002	2015	
			Bandbreite	
Emmerich	51	42	91	97
Emmelsum	13	37	20	31
Duisburg (ohne Logport *)	154	243	325	344
Dortmund	0	3	27	27
Krefeld	0	11	35	40
Düsseldorf	40	52	70	82
Neuss	41	39	56	64
Nievenheim (Stürzelberg)	10	19	17	21
Bonn	22	29	34	41
Köln (ohne zusätzliches Potenzial durch Godorf)	37	64	89	103
Leverkusen	12	15	14	18
Wesseling	0	0	1	1
Minden	0	1	21	21
Summe	380	555	800	890

Quelle: MBV NRW (2004)

Diese Übersicht aus dem Hafenkonzept NRW (2004) verdeutlicht, dass auch die anderen Häfen entlang der Rheinschiene auf das prognostizierte Wachstum im Container-Segment der Binnenschifffahrt bereits reagiert haben und welche Wachstumsprognose für das Jahr 2015 besteht. Hier will sich der Gutachter aber nicht bis auf das letzte TEU festlegen und gibt mögliche Bandbreiten der Entwicklung an.

Das **Duisburg** Intermodal Terminal (DIT) ist bei dieser Übersicht überhaupt noch nicht berücksichtigt, weil keine Zahlen für den reinen nassen Kaiumschlag vorlagen. Das DIT hatte bei der Eröffnung 2002 eine Gesamt-Umschlagleistung von ca. 200.000 TEU (Gespräch mit Dr. Neese, 30.7.2007). Erweiterungspläne werden mit dem nahe gelegenen D3T abgestimmt, da von erheblichen Synergie- und Expansionseffekten ausgegangen wird (Pressemitteilung www.duisport.de, 28.6.2007), eine Erweiterung auf bis zu 400.000 TEU ist angedacht. Ab dem 1. Januar 2008 wird der Duisburg Trimodal Terminal (D3T) eröffnet, der aus vier halbzuglangen Gleisen und einem Kran für Wasser- und Bahnumschlag besteht. Die Umschlagserwartung für den Containerverkehr per Binnenschiff und per Bahn liegt für 2009 bei deutlich mehr als 100.000 TEU (Pressemitteilung www.duisport.de 28.6.2007). Fasst man beide Terminals zusammen, ergibt sich eine Umschlagleistung von 300.000 TEU im Jahr 2009.

Die Firmen ECT Duisburg Terminal und Duisburger Container Terminalgesellschaft DeCeTe haben sich 2002 unter dem Dach der Europe Container Terminals ECT zusammengeschlossen; die Umschlagleistung der Terminals lag zuvor bei 100.000 bzw. 250.000 TEU. Im Jahr 2006 erreichte der Konzern ECT einen Umschlag von 450.000 TEU (Gespräch mit Herr Hilscher, 30.7.2007). Der Umschlag ist also um 100.000 TEU gestiegen.

Der Rhein-Ruhr-Terminal Duisburg gab seine Umschlagleistung im Jahr 2001 mit 60.000 TEU an, 2006 betrug das Volumen knapp 80.000 TEU bei einem erwarteten jährlichen Wachstum von 8-10%. Gerade wurde ein Ausbau der Terminalfläche auf 70.000 qm abgeschlossen, der auch die Aufstellung einer zweiten Kranbrücke und die Eröffnung eines Leercontainerdepots beinhaltete (Gespräch mit Herr Kemp, 30.7.2007). Durch die Errichtung zusätzlicher Gleisanlagen ist nun die Bearbeitung von Container-Blockzügen möglich (www.rrt.de). Der Umschlag hat seit 2001 um knapp 20.000 TEU zugenommen.

“Alle Containerterminals im Duisburger Hafen bauen derzeit ihre Kapazitäten aus. Insgesamt waren bis zum Jahr 2010 bis zu 80 Hektar Terminalfläche (heute 50 Hektar) zur Verfügung stehen, verbunden mit leistungsfähigen Equipment und einer Umschlagkapazität von 2 Mio. TEU (heute 1 Mio. TEU)” (Geschäftsbericht 2006: 32).

Damit sind die Berechnungen von Planco aus dem Jahre 2002 eigentlich als veraltet anzusehen, da die tatsächlichen Ausbauaktivitäten die Annahmen noch zu übertreffen scheinen.

Die **Häfen Neuss und Düsseldorf** haben 2003 fusioniert, in diesem Jahr betrug der Containerumschlag 128.000 TEU. 2006 wurden schon 179.000 TEU umgeschlagen (allerdings war dies eine Verringerung gegenüber 2005: 199.00 TEU). (Verkehrsergebnis 2006, www.nd-haefen.de). Die Erhöhung seit 2001 liegt bei knapp 40.000 TEU (für Neuss wurden 100.000 TEU und für Düsseldorf 50.000 TEU angegeben (EU-Kommission 2002). Das Unternehmen hat eine 49-prozentige Beteiligung am Krefelder Hafen erworben und plant den Zusammenschluss für den 1. Januar 2008 (Gespräch mit Frau Lehnen, 24.7.2007). Auf dem neu erworbenen Krefelder Gelände stehen dann Freiflächen zur Expansion bereit, die aufgrund des aktuellen Wachstums benötigt werden (WZ-Newsline, 12.7.2007). Zudem kann dann der Terminal Krefeld reaktiviert werden, der seit Mitte 2003 keinen Containerumschlag getätigt hat; die EU-Kommission gibt für 2001 40.000 TEU an. Die Potentiale für den Ausbau des neuen Unternehmens liegen in der Wiederaufnahme des Containerverkehrs im Krefelder Hafen. Darüber hinaus bestehen günstige Bedingungen für eine umfangreiche Erweiterung der Terminalkapazitäten (Wasserstraßenverkehrs- und Hafenkonzept NRW 2004, S. 65).

Der **Hafen Emmelsum** hatte für 2006 einen Jahresumschlag von 28.000 TEU zu verzeichnen. Anfang 2007 wurde zudem ein neuer Kai mit einen zusätzlichen Portalkran in Betrieb genommen. Im Rahmen dieses Ausbaus wurde ein Containerhof für 13.000 TEU/Jahr eingerichtet (E-Mail von Herr Weiss, 24.7.2007) Seit 2002 ist der Umschlag um 4.000 TEU gestiegen (2002: 24.000 TEU; Wasserstraßenverkehrs- und Hafenkonzept NRW 2005: 83).

Nach dem Bau eines Containerterminals im **Hafen Herne-Wanne** wird die Eröffnung eines trimodalen Logistikzentrums vorgeschlagen und die Errichtung eines Containerkrans anvisiert (ebd.: 73). Hier würden neue Kapazitäten für den Containerumschlag entstehen. Für den **Hafen Dortmund** liegen insgesamt sehr gute Ausgangsbedingungen vor: “Der Hafen ist ein erfolgreicher trimodaler Verkehrsknotenpunkt. Er hat eine gute Infrastruktur und verfügt über gute Voraussetzungen für eine Weiterentwicklung” (ebd.: 74). Eine geplante Expansion soll

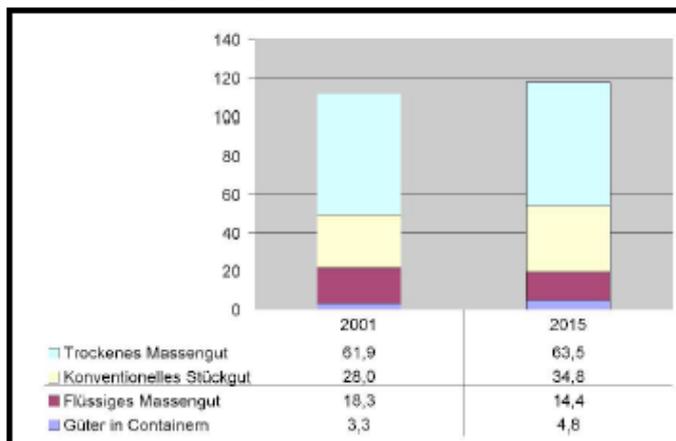
gezielt den Containerverkehr per Binnenschiff fördern. Allerdings ist das Ausgangsniveau 2002 mit 3.000 TEU unserem Umschlag sehr gering (ebd.: 90), was aber zugleich die Erweiterungspotentiale deutlich macht.

Der bestehende Containerverkehr im **Hafen Hamm** (mit der Metro) ist erweiterbar, weshalb die Potentiale für eine Containerumschlagsanlage ausgewertet werden sollen (ebd.: 78). Im **Hafen Minden** ist von erheblichem Wachstum im Containerverkehr auszugehen durch das neue Containerterminal, das auch erhebliche Flächenreserven bietet (ebd.: 80). Während 2002/2003 nur 2.234 TEU umgeschlagen wurden, war im Geschäftsjahr 2004/2005 mit 5.000 TEU zu rechnen (www.mindener-hafen.de; Multifunktionsterminal bringt Umsatzplus).

Der **Hafen Bonn** plant zurzeit einen größeren Ausbau, der durch interne Umstrukturierungen Flächenreserven erschließt. Die Umschlagkapazität betrug 2006 ca. 60.000 TEU wasserseitig (Gespräch mit Herr Tegenkamp, 8.8.2007), was eine Verdopplung des Umschlags seit 2002 (29.000 TEU) bedeutet (Wasserstraßenverkehrs- und Hafenkonzept NRW 2005: 87). Die im Wasserstraßenverkehrs- und Hafenkonzept NRW gemachte Aussage, dass eine Erweiterung des Hafens nicht möglich sei (ebd.: 69), wird also vom Betreiber zurückgewiesen. Sollte der Hafen Godorf vergrößert werden, würde dies natürlich zu einer Verschlechterung der Wettbewerbssituation des Bonner Hafens führen, der in unmittelbarer Nähe zu Godorf liegt (Gespräch mit Herr Tegenkamp, 8.8.2007). Aus regionaler Sicht führt dies zu einem Nullsummenspiel hinsichtlich der wirtschaftlichen Effekte.

Es zeigt sich, dass viele Binnenhäfen in NRW Wachstumsstrategien im Bereich des Containerverkehrs verfolgen. Seit 2001 haben die großen Terminals in Duisburg und Neuss-Düsseldorf ihre Umschlagleistung erheblich steigern können, die bestehenden Ausbauoptionen weisen auf eine Fortführung dieses Trends hin. Die erfolgte und die zu erwartende Kapazitätsvergrößerung speist sich zusätzlich aus den Plänen einer Reihe kleinerer oder weniger bedeutender Häfen, ihren Containerverkehr wesentlich zu erweitern.

Abbildung 9: Binnenschiffsverkehr von/nach/in NRW 2001-2015 nach Ladungskategorien



Quelle: MBV NRW (2004)

2.5.3 Entwicklung der Auslastungssituation

Die „Container-Welle“ (IHK Köln, Duisburg, Krefeld 2007) trifft also auf massiv ausgebaute Kapazitäten in den Häfen entlang der Rheinschiene. Für das Jahr 2015 werden laut Hafenkonzert NRW (2004) insgesamt 4,8 Mio. Tonnen Güter erwartet, die per Container in oder aus Binnenhäfen in NRW transportiert werden (Abb. 10). Rechnet man mit etwa 7 Tonnen pro TEU, ergibt sich eine für das Jahr 2015 erwartete Containermenge von etwa 685.000 TEU. Selbst mit der niedrigsten Schätzung für die Container-Kapazitäten der Rheinhäfen in 2015 von 800.000 TEU (siehe Tabelle 1) ergäbe sich also eine Überkapazität. Wie die Analyse der einzelnen Hafenstandorte ergeben hat, dürfte dagegen die tatsächliche Kapazität die Planungen noch deutlich übertreffen.

Während das Hafenkonzert NRW (2004, S. 15) noch mit jährlichen Wachstumsquoten von 10% im Container-Segment der Binnenschifffahrt rechnet, haben sich die in der Realität beobachtbaren Wachstumsraten und mit ihnen die prognostizierten Wachstumserwartungen deutlich und stetig reduziert. Die tatsächlichen Zahlen bleiben noch deutlich hinter diesen reduzierten Erwartungen: Im Geschäftsjahr 2005 kam es sogar im Vergleich zu 2004 insgesamt zu einem Rückgang von 5,8% beim gesamten Containerumschlagsaufkommen (FDP Köln 2007), von Mitte 2005 bis Mitte 2006 nahm die besonders die in Containern transportierte Menge an Güter nicht zu, sondern um 4,2% ab (BAG 2006), und die aktuellsten Zahlen des Statistischen Bundesamtes (2007) zeigen für die ersten fünf Monate des Jahres wiederum einen Rückgang von 0,6 % gegenüber dem Vorjahr.

Diese Zahlen verdeutlichen, dass man von der aktuellen Auslastungssituation einzelner Terminals nicht automatisch auf langfristige Entwicklungen in der Binnenschifffahrt schließen kann. Für die Wirtschaftlichkeitsberechnungen des Godorfer Hafens mit einer 100%-Auslastung zu operieren (wie dies die HGK tut), ohne sich mit den aktuellen Entwicklungen in der Binnenschifffahrt zu befassen, muss als grob fahrlässig eingestuft werden. Dass rund um Köln nicht beliebig viele Container umgeschlagen werden können, bestätigt auch das NRW-Hafenkonzert, wenn es davon ausgeht, dass die Erweiterung im Godorfer Hafen entsprechende Überlegungen in Bonn obsolet machen würde, hier wird sogar von einem „verschärften Wettbewerbsdruck“ gesprochen (MBV NRW 2004, S. 69).

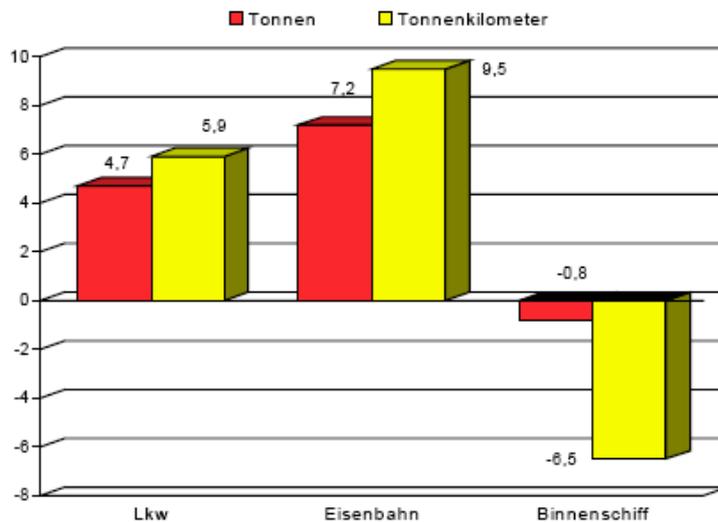
2.5.4 Intermodaler Wettbewerb

Die Binnenhäfen entlang der Rheinschiene stehen nicht nur untereinander in Konkurrenz um Container-Kontingente, sie müssen sich auch im Wettbewerb mit der Bahn und dem Lkw behaupten. Nachfolgend werden einige Argumente zusammengetragen, die deutlich machen, dass dem Binnenschiff vor allem eine neue Konkurrenz durch die Bahn erwachsen wird.

Bereits in den letzten Jahren ist der Anteil der Eisenbahn vor allem im Bereich der Seehafenhinterlandverkehre stetig gewachsen (BAG 2006, S. 5). Dies kann u.a. auf die Liberalisierung des Eisenbahnverkehrs und den Ausbau internationaler Schienen-Netzwerke

zurückgeführt werden. Hierdurch sinken Kostenvorteile des Binnenschiffs, zumal die Bahn erheblich schneller transportieren kann. Aufgrund dessen hat die Binnenschifffahrt in den letzten Jahren auf bestimmten Strecken auch Marktanteile verloren (wobei 2006 zusätzliche witterungsbedingte Faktoren eine Rolle gespielt haben mögen).

Abbildung 10: Güterverkehr in Deutschland, Veränderungen 1. Halbjahr 2006 gegenüber dem 1. Halbjahr 2005 in %



Quelle: Statistische Mitteilungen des Bundesamtes für Güterverkehr 2006

Auch die HGK ist in diesem Marktsegment aktiv. Aktuell bietet die HGK folgende Relationen im konventionellen Schienengüterverkehr an (vgl. LOGISTIK inside 06/2007, S. 37 – 39):

- Duko-Zug (Container von Köln-Niehl Hf über Düsseldorf nach Rotterdam, 5 x pro Woche)
- Container-Shuttle (Chemiepark Knapsack –Köln-Niehl Hafen)

Darüber hinaus werden folgende fahrplanmäßige Relationen bedient (regelmäßige Verkehre):

- Köln-Niehl Hafen – Bergisch Gladbach
- Köln-Niehl Hafen – Düren Lendersdorf mit Railion:
- Köln-Niehl Hafen – Hamburg (Albatros)
- Köln-Niehl Hafen – Türkei
- Köln-Niehl Hafen – Spanien

Um zu einer realistischen Einschätzung der Wachstumsperspektiven der Binnenschifffahrt zu kommen, müssen unbedingt einige Ausbauprojekte im Bereich der Güterbahn beachtet werden. Für 4,6 Mrd. Euro wird zur Zeit die Betuwe-Linie ausgebaut, die den Hafen

Rotterdam über ein reines Gütergleisnetz mit dem Ruhrgebiet verbinden wird, das schon jetzt auf niederländischer Seite mit Höchstgeschwindigkeit 120 km/h und doppelstöckiger Containerbeladung befahren werden kann (Albrecht 2007). Durch einheitliche Sicherheitsstandards auf den unterschiedlichen Gleisnetzen und die Einsparung von Umwegen und Haltepunkten werden auf der Strecke von etwa 240 km über 1,5 Std. eingespart. Durch hohe Frequenzen und schnelle Entladezeiten von der Bahn ist demgegenüber ein Transport der Container mit dem Binnenschiff zunehmend unattraktiv. Auch die HGK hat diese Entwicklung erkannt und erheblich in das Ausbau der schienenbezogenen Aktivitäten investiert. Die HGK baut auf dem Gelände des Industrieparks Nord in unmittelbarer Nähe zum Niehler Hafen das KLV-Terminal-Nord mit einer Umschlagskapazität in der Endausbaustufe von 400.000 TEU (HGK 2005).

Auch an anderer Stelle werden weitere Containerterminal-Kapazitäten für die Bahn geschaffen. Das Güterverkehrszentrum Eifeltor im Kölner Süden schlägt jährlich etwa 330.000 Ladeeinheiten zwischen Schiene und Straße um (20' - 45' Container, Wechselbehälter und Sattelaufleger) um. Wegen der hohen Auslastung ist ein drittes Modul mit einer weiteren Kranbahn, 4 Ladegleisen sowie einer Fahr- und einer Ladespur geplant (WfG 2007).

Neben der Betuweroute ist auch der „Eiserne Rhein“ zwischen Antwerpen und Duisburg auf Vorschlag der EU-Kommission als Bestandteil der europäischen Eisenbahnverbindung Lyon/Genua–Basel–Duisburg–Rotterdam/Antwerpen im Rahmen der Transeuropäischen Verkehrsnetze prioritär eingestuft worden. Für 380 Mio. Euro soll diese Strecke entlang der A52 ausgebaut werden, eine Anbindung der Region Köln wäre möglich, ist bisher aber nicht vorgesehen (Voogt 2007).

Abbildung 11: Direkte Bahnverbindungen

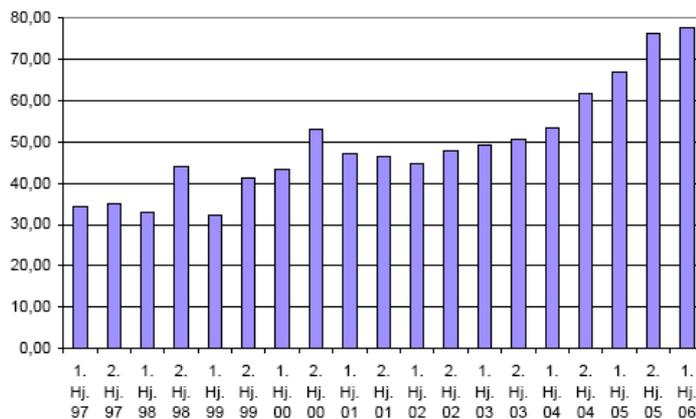


Quelle: Albrecht 2007

Diese Pläne sind auch vor dem Hintergrund zu sehen, dass die niederländische Regierung den Anteil des Schienengüterverkehrs aus dem Hafen Rotterdam bis 2010 verdoppeln will und beabsichtigt 50 Millionen Tonnen Güter auf die Schiene zu verlagern.

Mit diesen Planungen werden die bahnaffinen Logistikaktivitäten am Standort Köln weiter gestärkt und damit tendenziell Kapazitäten von der Binnenschifffahrt abgezogen. Die hohe intra- und intermodale Wettbewerbsintensität erhöht des Weiteren den Kostendruck auf die Binnenschifffahrt. Dies kann zu sinkenden Entgelten bei den Transport- und Umschlagleistungen führen. Kostenseitig können weitere Nachteile für die Binnenschifffahrt durch den Anstieg der Ölpreise (siehe nachfolgende Abbildung) und die diskutierte Einführung einer Steuer analog zur Benzinbesteuerung ergeben. Auch wird mit relativ alten Schiffen gefahren, aufgrund der Struktur der Unternehmen ist aber von einer begrenzten Innovationskraft auszugehen (BAG 2006).

Abbildung 12: Durchschnittliche Gasölpreisentwicklung



Quelle: BDB e.V. 2006

Aufgrund der diskutierten Entwicklungen und Pläne muss es als fraglich gelten, ab die Binnenschifffahrt ihren derzeitigen Modal Split Anteil in den Verkehren mit den ARA-Häfen halten kann. Trotz Wachstum des Container-Verkehrsaufkommens müsste zunächst geklärt werden, ob und wie sich der Godorfer Hafen im Wettbewerb behaupten könnte.

3 Kritische Würdigung der Kosten-Nutzen-Analyse

3.1 Untersuchungsauftrag und Zeitrahmen

Am 6. Februar 2007 hat der Rat der Stadt Köln entschieden, die Wirtschaftlichkeit des Ausbaus des Köln-Godorfer Hafens durch ein Gutachten überprüfen zu lassen. Dieses Gutachten wurde am 30. Juni der Stadt Köln vorgelegt und am 17. Juli der Öffentlichkeit präsentiert. Es enthält eine Kosten-Nutzen-Analyse, die eine Wirtschaftlichkeitsanalyse, eine verkehrliche Bewertung und eine Umweltbilanz umfasst. Zunächst werden die Kosten geschätzt, die durch Bau und Betrieb des neuen Beckens im Godorfer Hafen verursacht werden. Ebenso werden die kontraktiven Effekte berechnet, die durch eine alternative Verwendung der Investitionssumme hätten erzielt werden können. Diese werden mit dem potenziellen Nutzen verglichen, der durch Bau und Betrieb generiert werden kann. Zu diesem Nutzen zählen auch die Effekte, die durch eine Verlagerung des Verkehrs von der Straße auf Eisenbahn und Binnenschiff entstehen. Im Rahmen der Umweltbilanz werden die Schäden aufgeführt, die durch die Zerstörung des Naturschutzgebietes Sürther Aue entstehen. Darüber hinaus wurde eine Stakeholder-Analyse vorgenommen, um Gewinner und Verlierer des Ausbaus zu identifizieren. Dabei wurde auch die betriebswirtschaftliche Rentabilität für die HGK untersucht. Die Untersuchung bezieht sich auf den Zeitraum 2009 bis 2025 und betrachtet die Auswirkungen auf die Region Köln sowie auf Deutschland. Der genaue Untersuchungsauftrag war von Beginn an Gegenstand heftiger politischer Debatten (z.B. auf der Sitzung des Rats der Stadt Köln am 6.2.2007), inwieweit das Gutachten tatsächlich die relevanten Fragen zu beantworten vermag.

Wir sehen in der Vorlage des Gutachtens eine Chance, die politische Debatte zu versachlichen, um die noch bestehenden Handlungsoptionen zum Ausbau des Logistikstandortes Köln auszuloten. Unsere kritische Würdigung des Gutachtens verfolgt das Ziel, weitere Gestaltungsspielräume und Handlungsalternativen aufzuzeigen. Damit die möglichen Alternativen überhaupt in den Blick kommen, muss allerdings das gewählte Arbeitsprogramm des Gutachtens auch methodisch geprüft werden. Hier ist vor allem die Frage interessant, was aus methodischen oder pragmatischen Gründen ausgeblendet wurde. Ein weiterer Punkt ist die Konsistenz der getroffenen Aussagen, z.B. wie und in welchem Umfang der umweltfachliche Teil des Gutachtens in die Kosten-Nutzen-Analyse integriert wurde.

3.2 Methodische Kritik

3.2.1 Annahme: Konstante Vollauslastung

In der Kosten-Nutzen-Analyse wird von einer 100 % Auslastung der neu geschaffenen Kapazitäten im Hafen Godorf ab dem ersten Tag bis zum Jahre 2025 ausgegangen. Dies ist der Ausgangspunkt für alle weiteren Berechnungen der volkswirtschaftliche Effekte und der betriebswirtschaftlichen Rentabilität.

„Eine Ermittlung der zu erwartenden betriebswirtschaftlichen Erträge ist unter Berücksichtigung der aktuellen Marktentwicklungen von der HGK für 2007 (unter der Annahme der Vollauslastung) vorgenommen (...) worden.“ (S. 127)

Dabei soll nicht nur der Godorfer Hafen zu 100% ausgelastet werden, auch in Niehl führt die HGK-interne Konkurrenz durch das neue Container-Terminal zu keinem Nachfragerückgang.

„Die 120.000 Container, die im Hafen Köln-Godorf umgeschlagen werden, kommen aus Köln-Niehl. Die freigewordenen Kapazitäten im Hafen Köln-Niehl können direkt wieder mit 120.000 Container ausgefüllt werden.“ (S. 58)

Diese Annahmen basieren auf Angaben der HGK sowie einer Fußnote (S. 59), die im gesamten Gutachten nicht weiter ausgeführt wird und sich auch nur auf den Containerbereich bezieht:

„(...) weil derzeit und über den gesamten Berechnungszeitraum bis 2025 das Wachstum der Containertransporte deutlich über den Umschlagkapazitäten der Binnenhäfen liegt.“

Hier ist kritisch zu fragen: Welche Containertransporte zu welchen Binnenhäfen? Warum wird die Konkurrenz zu den anderen Verkehrsträgern an diesem Aufkommen ausgeblendet? Warum wird die Wettbewerbssituation nicht näher beleuchtet? Eine Analyse der Wettbewerbssituation des Godorfer Hafens wird nicht vorgenommen. Weder der skizzierte Wettbewerb zwischen den einzelnen Häfen noch die Konkurrenz zwischen unterschiedlichen Verkehrsträgern werden untersucht.

Vor diesem Hintergrund steht insbesondere die Annahme einer sofortigen Vollauslastung ab Betriebsbeginn im Containerbereich auf tönernen Füßen. Im Gutachten von Dornier SystemConsult (1997, S. 85) war zumindest noch von einer 60 %-Auslastung zu Beginn mit einer automatischen Steigerung in den Folgejahren gerechnet worden. Eine tatsächliche Nachfrage für 120.000 TEU, 500.000 Tonnen Schüttgut und 90.000 Tonnen Stückgut ist bisher weder von der HGK noch im Gutachten nachgewiesen worden. Hinsichtlich des Bedarfs der verladenden Wirtschaft wird pauschal auf das über sechs Jahre alte Gutachten (Baum et al 2000) oder auf Angaben des Auftraggebers HGK zurückgegriffen, ohne dass eine tatsächliche Nachfrage im Kölner Süden belegt wird.

Sollte die 100%-Auslastung nicht über den kompletten Zeitraum erreicht werden können, ergäben sich erhebliche Auswirkungen auf die Rentabilität der Investition, da sich der Nutzen verringert, während der Großteil der Kosten bereits irreversibel investiert wurde (sunk costs).

Auch die potentiellen Folgen des Klimawandels werden bei der Auslastungsfrage ignoriert. Bereits die wetterbedingten Ausfälle in den Jahren 2003 und 2004 haben die Auslastungsrisiken der Binnenschifffahrt aufgezeigt, für die Zukunft ist mit einer Zunahme solcher Risiken zu rechnen. Der Einwand, die Klimaänderungen fänden erst jenseits des im Gutachten untersuchten Zeitraums (2025) statt, verkennt die Dramatik der Situation komplett. Bis zu genau diesem Zeitpunkt soll sich laut IMFO (2007) die Transportkapazität bereits halbiert haben, was sich auch im Jahresverlauf nicht mehr durch Zusatzkapazitäten im Rest des Jahres ausgleichen ließe.

Angesichts der von uns durchgeführten Untersuchungen der Rahmenbedingungen der Binnenschifffahrt können wir nur vor pauschalierten Wachstumsannahmen warnen. Unter Berücksichtigung der aktuellen Prognosen für die Containerschifffahrt im Segment Binnenschifffahrt, unter Beachtung der Wettbewerbssituation der Rheinhäfen sowie der zunehmenden ökologischen Risiken des Klimawandels kann die Annahme einer Vollauslastung des Hafens Godorf nicht einfach angenommen werden. Folgt man dieser Aussage, ist das Fundament aller weiteren Berechnungen erschüttert.

3.2.2 Berücksichtigung von alternativen Standortkonzepten

Das vorgelegte Gutachten lässt keinen wirklichen Rückschluss auf die Frage zu, ob der Ausbau der Hafenkapazitäten in Köln tatsächlich am Standort Godorf stattfinden sollte.

Auftrag des Gutachtens war die Beantwortung der Frage, ob ein Ausbau des Hafens in Godorf volkswirtschaftlich rentabel wäre. Dies ist bejaht worden, unsere Zweifel an der Höhe des Ergebnisses haben wir dargelegt. Angesichts begrenzter finanzieller Mittel, im Fall Köln Gesamtschulden in Höhe von insgesamt rund 3,4 Milliarden Euro (IHK 2007), muss darüber hinaus die Frage gestellt werden, ob alternative Konzepte eine nicht noch höhere Rentabilität erreichen könnten. Werden möglicherweise rentablere Optionen nicht genutzt, ergibt sich trotz eines positiven Kosten-Nutzen-Verhältnisses (größer 1) eine volkswirtschaftliche Verschwendung von Produktionspotentialen. Im Rahmen der kommunalwirtschaftlichen Aktivitäten ergäben sich sicherlich eine Reihe alternativer Verwendungsmöglichkeiten für 61,5 Mio. Euro. Angesichts der als sicher angenommenen Förderung durch den Bund und die EU soll hier aber nur ein alternativer Vorschlag für Investitionen in die Hafeninfrastruktur geprüft werden.

Auf Grundlage der von Baum et al. berechneten Effekte würde sich für den Bau eines zusätzlichen Hafenbeckens an einem anderen Standort ebenfalls rentieren. Die im Gutachten angenommene 100%-Auslastung der Kapazitäten würde zu identischen wirtschaftlichen

Nutzen führen wie in Godorf, Unterschiede ergeben sich in der Umweltbilanz, der Verkehrsbilanz und möglicherweise in den Investitionskosten.

Verkehrsbilanz: Der Großteil der Kosten- und CO₂-Einsparungen durch eine Verlagerung von Transporten zwischen den ARA-Häfen und Köln auf das Binnenschiff entsteht völlig unabhängig davon, bis wohin in der Region Köln diese Güter transportiert werden. Allerdings entfällt die Verkürzung von Zu- und Nachläufen, die durch einen Ausbau z.B. in Godorf erreicht werden könnte.

Umweltbilanz: Diese Effekte würden auch nach den Annahmen im Gutachten deutlich überkompensiert, wenn auf die Zerstörung des Naturschutzgebietes Sürther Aue sowie die Ausweisung von entsprechenden Ersatzflächen verzichtet werden könnte.

3.2.3 Verkehrsbilanz: Substitution oder Zuwachs?

Während die einzelnen Bestandteile des vorgelegten Gutachtens (volkswirtschaftliche Effekte, Verkehrs-Effekte, Umweltbilanz) von der hohen Kompetenz der Gutachter zeugen, liegen die Schwachpunkte der Untersuchung vor allem in der Verbindung der Einzel-Teile. Diese "Verschraubung" ist methodisch angreifbar, weil sich die Annahmen der einzelnen Modelle teilweise unterscheiden. Dadurch führt eine einfache Addition der Teilergebnisse zu verzerrten Ergebnissen.

Annahmen der volkswirtschaftlichen Bewertung

Am deutlichsten zeigt sich dieses Problem bei der Frage, ob es sich bei den geplanten Umschlägen im ausgebauten Godorfer Hafen um zusätzliche Mengen handelt oder diese Mengen einfach auf andere Verkehrsträger verteilt werden. Die Analyse des volkswirtschaftlichen Nutzens auf Basis der Input-Output-Analysen geht offensichtlich davon aus, dass es sich z.B. beim Container-Aufkommen um zusätzliche Mengen handelt, von denen dann auch zusätzliche wirtschaftliche Impulse ausgehen. Würden diese Container nur anstatt in Niehl in Godorf umgeschlagen, ergäbe sich weder für die HGK, die Region Köln oder Deutschland ein zusätzlicher volkswirtschaftlicher Nutzen. Bei einer reinen Verlagerung würden ja auch die Arbeitsplätze nur von Niehl nach Godorf transferiert, so dass kein zusätzliches Einkommen erzielt würde. Ohne zusätzliche Mengen ergäbe sich volkswirtschaftlich ein Nutzenverlust in Höhe der Investitionen abzüglich der durch den Bau erzielten Effekte.

Annahmen der verkehrlichen Bewertung

Dagegen werden bei der Berechnung des Verkehrsnutzens (Kapitel 4.2) intermodale Verlagerungen zwischen den Verkehrsträgern betrachtet. Insgesamt werden vier Transportfälle unterschieden (S. 55f.):

- Fall I: Anstatt mit Eisenbahn und LKW werden Güter mit dem Binnenschiff von oder nach Godorf transportiert.
- Fall II: Anstatt nach oder von Niehl werden Güter jetzt direkt nach oder von Godorf transportiert.
- Fall III: Güter werden von oder nach Niehl transportiert, die bisher mit LKW oder Eisenbahn transportiert wurden.
- Fall IV: Anstatt mit dem LKW können Container mit der Eisenbahn von oder nach Godorf transportiert werden, nur der Vor- bzw. Nachlauf findet noch mit dem LKW statt.

Diese Verlagerungen sollen allerdings nicht zu Lasten des Containeraufkommens in den Kölner Häfen gehen:

"Die 120.000 Container, die von Köln-Niehl nach Köln-Godorf verlagert werden, werden durch 120.000 Container komplett substituiert. Dieser Ersatz wird im Ohne-Fall bereits transportiert, aber nicht mit dem Binnenschiff, sondern entsprechend der unterstellten Modal Split-Anteile mit der Eisenbahn und dem Lkw."

Dass es sich bei diesen Betrachtungen ausschließlich um Verlagerungen zwischen den Verkehrsträgern handelt, wird noch deutlicher, wenn man die Menge der im Hauptlauf transportierten Güter im Ohne-Fall (also ohne den Ausbau der Kapazitäten im Godorfer Hafen) und die Mengen im Mit-Fall (nach Ausbau) vergleicht:

Hauptlauf Ohne-Fall (Tab 4-22): 2 338 667 Tonnen

Hauptlauf Mit-Fall (Tab. 4-24): 2 338 667 Tonnen

Es wird also im Hauptlauf nicht eine einzige Tonne zusätzlich transportiert. Es werden ausschließlich Mengen, die bisher vor allem mit dem LKW transportiert wurden, auf das Binnenschiff und teilweise auf die Eisenbahn verlagert. Durch diese Änderung des Modal Splits ergeben sich natürlich die im Weiteren berechneten Effekte durch Kosten- und CO₂-Einsparungen von jährlich 196.000 Euro (Tab 6-1). Allerdings gehen dadurch bei den Unternehmen im LKW-Logistik-Bereich nach Berechnungen des Gutachtens Personalkosten von insgesamt 18.783.504 € pro Jahr verloren (S. 73), die zu großen Teilen als Einkommen bei den Logistik-Unternehmern und LKW-Fahrern anfallen würden. Dieser Einkommensverlust müsste bei den volkswirtschaftlichen Effekten berücksichtigt werden, dort werden aber nur die zusätzlichen Einkommen durch den Betrieb des Godorfer Hafens veranschlagt. Geht man von den Annahmen des Verkehr-Modells aus, müssten also bei der Berechnung der Einkommenswirkung für die Jahre 2012 bis 2025 (Tab. 4-20, S. 53) auch der Wegfall von Arbeitsplätzen in der LKW-Logistik berücksichtigt werden. Wird dagegen wie bei der Berechnung des volkswirtschaftlichen Nutzens nur von zusätzlichen Mengen ausgegangen, entsteht selbstverständlich kein positiver verkehrlicher Netto-Nutzen, sondern

eine zusätzliche Verkehrsbelastung auf dem Rhein sowie durch zusätzliche Vor- und Nachläufe im Stadtgebiet.

Genau diese zusätzlichen Verkehrseffekte werden im Kapitel 7.7.1 "Verkehrliche Betroffenheit der Anwohner" zumindest für Köln-Godorf auf Grundlage eines Gutachtens von Schüßler-Plans untersucht. Dabei werden im Gutachten selber Kosten für den zusätzlichen Verkehr von 413.000 Euro berechnet (S. 152). Die werden zum überwiegenden Teil vom Güterlastverkehr verursacht, müssen aber zu 48,8 % als negativer externer Effekt von der Allgemeinheit getragen werden. Diese knappe halbe Million Euro wird anscheinend in der Kosten-Nutzen-Analyse nicht weiter berücksichtigt, weil sie "verglichen zu den gesamten Verkehrs- und Umwelteinsparungen gering ausfällt" (S. 153). Diese Einsparungen werden aber wie gezeigt nur dann erzielt, wenn keine zusätzlichen Güter transportiert werden.

Das Gutachten trägt diesem Problem insoweit bereits Rechnung, als der Verkehrs- und der Umwelt-Nutzen der Bilanz nicht vollständig zugerechnet, sondern als reine Kostenersparnis durch verringerten Ressourcenverbrauch nur als eine Erhöhung des Produktionspotentials betrachtet werden (S. 120). Allerdings bleibt fraglich, ob die eingesparten Ressourcen tatsächlich 1:1 zu einer Erhöhung des Produktionspotentials führen, da die eingesparten Kosten ja zum größeren Teil gerade nicht den Unternehmen sondern der Allgemeinheit zu Gute kommen (Vermeidung externer Effekte). Stattdessen hätte man im Verkehrs-Modell die Umweltbelastungen durch den Transport von 120.000 zusätzlichen Containertransporten mit zusätzlichen Vor- und Nachläufen analog zu Godorf für ganz Köln integrieren sollen.

Der Ausbau des Godorfer Hafens würde die Verkehrs- und Umweltkosten gegenüber dem Status Quo senken. Allerdings würden durch den Ausbau der Kapazitäten entweder Logistik-Unternehmen im LKW-Bereich verdrängt oder es entstünden bei zusätzlichen Umschlag-Kapazitäten durch die Vor- und Nachläufe auch zusätzliche verkehrliche Belastungen, die in der Kosten-Nutzen-Analyse nicht ausreichend berücksichtigt werden.

3.2.4 Integration der Umweltbilanz

Das Gutachten umfasst eine Umweltbilanz, die die „zu erwartenden Wirkungen (positive wie negative) des Hafenausbaus auf die Umwelt“ (S. 86) zusammenstellt. Kapitel 5.3.1.1 (Auswirkungen des Hafenausbaus auf Natur und Landschaft) gibt einen Überblick, was der Ausbau des Hafens Godorf für die Sürther Aue bedeuten würde (S. 92 f.):

- Verlust der Flächeninanspruchnahme und Verlust der teilweise hochwertigen Biotopfunktion auf 20,26 ha. Nur ein „kleinerer Teil“ der Biotope bleibt erhalten.
- Immissionsbelastungen durch Staub, Lärm und Abgase sowohl während der Bauphase als auch im Betrieb.
- Eingriffe in den Boden durch Abgrabung und Versiegelung mit Auswirkungen auf das Filtervermögen.

- Veränderung des Lokalklimas durch den Wegfall der Vegetationsbestände und Versiegelung der Hafenumfläche.
- Beeinträchtigung des Landschaftsbilds durch Krananlagen, Containerterminals und Lärmschutzmauern.

Das Naturschutzgebiet Sürther Aue beherbergt zudem eine „große Vielfalt an Tier- und Pflanzenarten. Darunter befinden sich auch zahlreiche Arten, die als besonders oder streng geschützte Arten einer besonderen Berücksichtigung bedürfen...“ (S. 98). Durch die Zerstörung des Naturschutzgebiets würden viele Arten verloren gehen, deren Ansiedlung auch in anderen Gebieten nicht zu bewerkstelligen wäre (BUND 2005).

Berücksichtigung in der Gesamtbilanz

Insgesamt kommt das Gutachten zu dem Ergebnis, dass von einer „ausgeglichenen Umweltbilanz gesprochen werden“ kann (S. 118), wenn man die Umwelteffekte im Verkehr (CO₂-Einsparung, Energie-Bilanz) mit einberechnet. Trotzdem werden in der Gesamtbetrachtung der Rentabilität nur die positiven Effekte der CO₂- und Energie-Einsparung in Höhe von 1,2 Mio. Euro jährlich veranschlagt (S.121). Die in der Umweltbilanz beschriebenen negativen Effekte, die zu der insgesamt ausgeglichenen Bewertung führen, werden offensichtlich nicht bewertet. Im Gesamtergebnis werden die Folgen der Zerstörung eines Naturschutzgebietes also nicht nur tendenziell unterschätzt, sondern überhaupt nicht berücksichtigt.

3.2.5 Nicht-Berücksichtigung nicht-monetärer Güter

Die vorgelegte Umweltbilanz berücksichtigt eine Reihe von Faktoren nicht, die aber von erheblicher Relevanz für die Beurteilung des Hafenausbaus wären:

- Hochwasserschutz
- Naherholungs- und Immobilienwert
- Unfallrisiken im Hafen
- Veränderungen des Mikroklimas

Diese Punkte werden teilweise im Rahmen der Stakeholder-Analyse untersucht, fließen allerdings nicht in die Nutzen-Kosten-Analyse ein, weil es sich hierbei um „Beeinträchtigungen nicht-ökonomischer Natur“ (S. 160) handle. Diese Argumentation widerspricht dem Grundprinzip einer volkswirtschaftlichen Kosten-Nutzen-Analyse, bei der „prinzipiell alle relevanten Kosten- und Nutzen-Kategorien in Geldeinheiten quantifiziert werden, um die Wohlfahrtswirkungen bzw. die Nettonutzen der untersuchten Projekte zu ermitteln...“ (Mühlenkamp 1994, S. 7). Nur wenn tatsächlich alle Kosten ermittelt werden, kann ein abschließendes Urteil über die volkswirtschaftliche Rentabilität gefällt werden. Die

Elemente einer ökologisch erweiterten Kosten-Nutzen-Analyse sind in der nachfolgenden Abbildung am Beispiel der Elbauen dargestellt:

Abbildung 13: Ökologisch erweiterte Kosten-Nutzen-Analyse

Kosten	Nutzen
<p><i>unmittelbare Projektkosten:</i></p> <p>⇨ Baukosten, Flächenankauf, etc.</p> <p><i>Opportunitätskosten aufgrund zu unterlassender Nutzungen; so z.B. durch</i></p> <p>⇨ Begrenzung der Binnenschifffahrt</p> <p>⇨ unterlassenen Kiesabbau</p> <p>⇨ extensivierte Landwirtschaft</p> <p>⇨ Reduzierung des Wildbestandes</p> <p><i>Bewirtschaftungs- und Pflegekosten</i></p> <p>⇨ Ausgleichszahlungen</p>	<p><i>Total Economic Value der Flußlandschaft der Elbe</i></p> <p>⇨ direkte Nutzen (Erholung, Tourismus, Fischerei etc.)</p> <p>⇨ indirekte Nutzen (Reinigungsfunktion für Wasser, Stabilisierung von Mikroklima, Trägerfunktion für bestimmte Arten und Biotope, etc.)</p> <p>⇨ Optionswert und Existenzwert (Non-use Values; Ermittlung mit Hilfe der Contingent Valuation)</p>

Quelle: Blöchliger et al. (1995)

Gerade bei Maßnahmen des Staates sind häufig öffentliche Güter betroffen, für die aufgrund von Marktversagen kein Markt oder ein Marktpreis existiert. Es sind jedoch „verschiedene Verfahren entwickelt und verfeinert worden, die trotz des Nichtvorhandenseins von Märkten eine geldliche Nutzenbewertung nichtmarktlicher Güter erlauben“ (Mühlenkamp 1994, S. 191). In dieser Debatte gibt es auch praktikable Ansätze, den hiermit verbundenen Aufwand zu begrenzen⁷. Dazu gehören indirekte Bewertungsmethoden wie die Marktpreismethode oder die Aufwandmethode, aber auch direkte Verfahren auf Grundlage der Ermittlung der Zahlungsbereitschaft für das nicht marktmäßig erfasste Gut (Ewers/ Werner 1982, S. 38).

Eventuell sind bestimmte Aspekte aufgrund eines Missverhältnisses von vermutetem Einfluss auf das Gesamtergebnis und Erhebungsaufwand vernachlässigbar. Aber bestimmte Aspekte im Untersuchungsauftrag einfach auszublenden, weil sie nicht direkt monetär bewertbar sind, senkt die Aussagekraft der Untersuchung.

⁷ An dieser Stelle sei auf die umfangreiche Literatur zu den ökonomischen Bewertungsmethoden verwiesen, u.a. Pommerehne/ Römer (1992); Pearce/ Turner (1990), Cropper/ Oates (1992), Pearce (1993), Weimann (1996), Gronemann/ Hampicke (1997) sowie die anschauliche Beschreibung der Bewertungsmethoden bei Endres und Holm-Müller (1998).

3.2.5.1 Hochwasserschutz

Die Sicherheitsbedenken gegen den Hafenausbau wegen möglicher Hochwasser-Gefährdungen werden mit Verweis auf den Planfeststellungsbeschluss abgeblockt. Dieser hat allerdings genau wegen einer Klage gegen das Hochwasserschutzkonzept im Godorfer Hafen noch überhaupt keine Rechtskraft erlangt.

Bisher dient das für die Erweiterung des Hafens angedachte Gelände als gesetzlich festgelegtes Überschwemmungsgebiet des Rheins. In der vorgelegten Umweltbilanz wird der Verlust dieses Retentions-Raums für Überschwemmungen durch den Aushub des Hafenbeckens überkompensiert: „Für das Hafengelände ergibt sich somit (...) insgesamt ein Retentionsraumgewinn von rund 21.172 m³“ (S. 88). Nach Auskunft des Staatlichen Umweltamts Köln auf Anfrage der Bürgerinitiative Hochwasser ist es allerdings nicht zulässig, Hafenbecken als Retentionsraum zu berechnen. Auch die Schaffung von Ausgleichsflächen im rheinaufwärts gelegenen Worringen hat für den betroffenen Kölner Süden keinen Hochwasser-Schutzeffekt. Neben der stationären Wirkung durch den Verlust des Retentionsraums verschlechtert sich vor allem der Abfluss des Rheins durch die Geländeerhöhung und die Erbauung neuer Gebäude (instationärer Effekt). In der Gesamtübersicht über einzelne Bewertungsfaktoren (S. 116) müssten die Effekte des Hafenausbaus also eindeutig negativ bewertet werden.

Auch die Einschätzung der Gefahrenabwehr erscheint fragwürdig. Der Godorfer Hafen befindet sich am Prallhang einer Rheinschleife, so dass bei Hochwasser der Stromstrich des Rheines auf die Container treffen würde. Dies scheint bei den Überlegungen, die Container bei Überflutung trotzdem befestigt im Hafen verbleiben zu lassen, noch nicht ausreichend bedacht worden zu sein. Die Container könnten durch Treibgut beschädigt werden oder Richtung Rheinbrücken abgetrieben werden. Die Räumung der Gefahrstoffe bei Hochwasserwarnung müsste aufgrund der verkehrlichen und geographischen Lage sehr früh erfolgen (damit überhaupt noch wasserfreie Ausfallstraßen zur Verfügung stehen), was bei den immer mit Unsicherheiten verbundenen Warnmeldungen zu erheblichen Kosten führen würde. Generell bleibt unklar, wieso die Planungen bis auf wassergefährdende Stoffe nur Sicherheit für ein 100jähriges Hochwasser vorsehen, obwohl der Rat der Stadt Köln generell bei Gefahren für die Umwelt Sicherheit für ein 200jähriges Hochwasser vorschreibt (Ratsbeschluss vom Februar 1996).

Angesichts der enormen potenziellen Schäden durch eine Hochwasserkatastrophe im Godorfer Hafen erscheint es zwingend notwendig, dies im Rahmen einer Kosten-Nutzen-Analyse zu berücksichtigen. Ein Ansatz zur Monetarisierung dieser Kosten wurde auf der Hafenkonzferenz 2006 der Regionale 2010 in Köln bereits vorgestellt, wo Fr. Falkenhagen vom Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft das Modell ZÜRS zur Abschätzung von Hochwasserrisiken präsentierte.

3.2.5.2 Naherholungs- und Immobilienwert

Das Gutachten selbst räumt ein, dass durch die Ausweitung der Hafenumflächen die Lebens- und Wohnqualität in Godorf und Sürth beeinträchtigt werden könnte: „Entscheidend für die Attraktivität eines Stadtteils (und damit für dessen Wohnqualität) ist ebenfalls das Image einer Wohnlage. Ein Heranrücken der Hafenanlagen an die Sürther Wohngebiete könnte auch subjektiv empfundene Imagebeeinträchtigungen zur Folge haben.“ (S. 157) Das Gutachten stellt die aktuelle Attraktivität der Immobilien in Sürth sehr detailliert dar (S. 156) und verweist auch auf den Vergleich mit dem bisher deutlich näher an der Industrie liegenden Godorf (S. 157). Der Ausbau des Godorfer Hafens könnte in Sürth durch die verringerte Entfernung zum Industriegelände, die Erhöhung des Verkehrsaufkommens und den Verlust eines großen Teils der überhaupt in diesem Gebiet zur Verfügung stehenden Naherholungsräume zu einer nicht unerheblichen Minderung der Immobilien- und Grundstückspreise führen. Auch die Berücksichtigung des Einflusses von Lärm-Immissionen auf Immobilienwerte ist bei anderen Untersuchungen durchaus üblich (vgl. z.B. Lärmkontor 2005). Gerade auch angesichts der Ausweisung von Neubaufächen in Sürth bleibt es daher unverständlich, wieso diese Effekte keinen Eingang in die Kosten-Nutzen-Analyse finden.

3.2.6 Opportunitätskosten alternativer Verwendungen

Das Gutachten räumt ein, dass es durch die Investitionen in den Ausbau des Godorfer Hafens zu einem „crowding out“ öffentlicher Investitionen kommt. Wenn die Stadt Köln 61,5 Mio. bzw. 31,2 Mio. Euro (der Rest soll über öffentliche Förderungen abgedeckt werden) in die HGK investiert, „ist eine andere Ausgabenverwendung nicht mehr möglich, so dass alternative Investitionen verdrängt werden“ (S. 13). Daher wird der Nutzen einer potentiellen Alternativ-Investition berechnet, der dann vom Nutzen des Hafenausbaus abgezogen wird (S. 52). Mit einer Investition von 31,2 Mio. Euro könnte danach in den Jahren 2009 bis 2011 eine regionale Nettowertschöpfung von 16.653.000 Euro erzielt werden. Diese Berechnung erfolgt analog zur Berechnung der Nettowertschöpfung durch den Bau des Hafens. Nur bleibt bei der alternativen Verwendung unklar, wieso diese Investition im weiteren Verlauf keinen Nutzen erzielt. Selbst wenn die Stadt Köln das Geld an seine Bürger verschenken würde, ergäbe sich eine höhere Nettowertschöpfung.

Ähnliche Überlegungen lassen sich auch für das Gelände des Naturschutzgebietes Sürther Aue anstellen: Wenn das NSG schon zerstört wird, ergäben sich dann nicht eventuell lukrativere Verwendungsmöglichkeiten für solche Grundstücke mit Blick auf den Rhein anstatt sie kostenlos der HGK zu überlassen? Für die Stadt Köln gilt jedenfalls, dass unter Berücksichtigung von Opportunitätskosten die Rentabilität des Ausbaus deutlich größer als 1 sein sollte.

3.2.7 Regionale Effekte

Das Gutachten geht davon aus, dass 80% der durch den Ausbau entstehenden Nettowertschöpfung in der Region Köln verbleibt (S. 40). Dieser Wert ist nicht im Rahmen der Wirtschaftlichkeitsanalyse ermittelt worden, sondern aus einem Gutachten aus dem Jahr 2000 entnommen (S. 33). Seitdem hat sich allerdings nicht nur die Wirtschaftsstruktur Kölns dramatisch verändert, auch basierte die Berechnung dieses Wertes damals auf einem ganz anderen Hafenkonzzept – Stichwort „Hafen 4. Generation“ – das anschließend verworfen wurde. Durch die Ansiedlung verschiedener Unternehmen im Hafengelände (Import-Ersatzteillager, Papiergroßhandel, Stahl-Service-Zentrum) sollten damals etwa 400 Arbeitsplätze dauerhaft in der Region entstehen. Die Beschäftigung vor Ort ist ein maßgeblicher Faktor für das Verhältnis von regionaler und gesamtwirtschaftlicher Bruttowertschöpfung, dass damals bei etwa 80% lag (IfV 2000, S. C36). Bei der aktuellen Berechnung der Beschäftigungseffekte des Hafens wird allerdings nur noch von einer zusätzlichen dauerhaften Beschäftigung zwischen 88 und 104 Arbeitsplätzen ausgegangen (S. 41). Dazu kommt, dass sich durch den steigenden Anteil der Container die Wertschöpfungseffekte für die Region verändert haben. Im Kombinierten Verkehr werden Waren häufig nur als Transitgüter umgeschlagen und erzielen damit einen deutlich niedrigeren Wertschöpfungseffekt für die Region als z.B. Stückgut für die Produktion vor Ort. Die Frage, ob tatsächlich 80% der Effekte in der Bauphase tatsächlich in Köln bleiben, hängt wesentlich davon ab, welches Bauunternehmen bei einer europaweiten Ausschreibung den Zuschlag erhalten würde. Hier könnten auch positive Effekte außerhalb der Bundesrepublik auftreten, die das gesamtdeutsche Kosten-Nutzen-Verhältnis senken würden.

Eine mögliche Veränderung dieses Wertes hätte erheblichen Einfluss für das Kosten-Nutzen-Verhältnis für die Stadt Köln. Je mehr der Wertschöpfungseffekte außerhalb der Region stattfinden, desto stärker sinkt das Kosten-Nutzen-Verhältnis und könnte sogar unter den gesamtwirtschaftlichen Wert von 1,6 sinken, da ein Großteil der Kosten ja von der Stadt Köln allein getragen würde. Die Profiteure des Ausbaus wären dann – neben der HGK bei einer Rendite von 13,4% - vor allem die umliegenden Regionen.

3.2.8 Förderung

Das Gutachten kommt zu einem Kosten-Nutzenverhältnis für die Region Köln von 2,5, wenn alle anvisierten Förderungen eingeworben werden können, ohne die EU-Förderung sinkt dieser Wert bereits auf 2,1. Wie tief der Wert sinkt, wenn auch die Bundesförderung ausbleibt, wird nicht berechnet. Wenn das Kosten-Nutzen-Verhältnis allerdings bei Wegfall von 5,3 Mio. Euro Förderung bereits um 0,4 Punkte sinkt, erscheint eine Rentabilität für Köln beim Ausbleiben von weiteren rund 25 Mio. Euro eher unwahrscheinlich.

Die Argumentation des gesamten Gutachtens greift erst dann, wenn die Förderung des Hafenausbaus durch den Bund und eventuell die EU garantiert werden kann. In der Richtlinie

zur Förderung von Umschlaganlagen des Kombinierten Verkehrs (BMVS 2006) heißt es eindeutig: „Ein Anspruch auf Gewährung der Zuwendung besteht nicht. Vielmehr entscheidet die Bewilligungsbehörde aufgrund ihres pflichtgemäßen Ermessens und unter Berücksichtigung der Nachfrage und Dringlichkeit unter dem Vorbehalt der Verfügbarkeit der veranschlagten Haushaltsmittel.“ An anderer Stelle im Planfeststellungsbeschluss wird argumentiert, dass nur solche Punkte in die Prüfung einbezogen werden dürfen, die auch im Verantwortungsbereich der HGK liegen, genau dies ist bei den möglichen Förderungen aber nicht gegeben. Eine politische Entscheidung über den Ausbau auf Grundlage des vorgelegten Gutachtens dürfte erst dann getroffen werden, wenn verbindliche Zusagen über Fördermöglichkeiten vorliegen.

Für Deutschland - und dieser Wert ist für die Förderung relevant - liegt die Rentabilität bei 1,6 (S. 124). Im Bundesverkehrswegeplan 2003 werden allerdings nur solche Projekte als vordringlich bewertet, die mindestens ein Kosten-Nutzen-Verhältnis von 1,7 erzielen; hier wird dann allerdings im Gutachten auf unterschiedliche Bewertungsmethoden verwiesen.

3.3 Betriebswirtschaftliche Rentabilität

Als Teil der Stakeholder-Analyse wird auch die betriebswirtschaftliche Rentabilität des Hafenausbaus untersucht (wobei die Einordnung der HGK als Stakeholder doch verwundert). Dabei werden die betriebswirtschaftlichen Erträge durch eine einfache Multiplikation der Kapazitäten mit den Preisen für einzelne Dienstleistungen berechnet. Es wird also wie bei der volkswirtschaftlichen Analyse auf Grundlage von HGK-Angaben von einer 100%-Auslastung über den gesamten Zeitraum des vollständigen Ausbaus in 2013 bis zum Jahr 2025 ausgegangen. Von diesen potentiellen Betriebserträgen gelangt man nach Abzug der vermuteten Betriebsaufwendungen zu jährlichen Betriebsgewinnen, die sich ab dem Jahr 2012 von 7,1 Mio. Euro auf bis zu 10,2 Mio. Euro steigern. Diese Zahlen, die nicht auf wissenschaftlichen Untersuchungen sondern auf Angaben der HGK basieren, erscheinen im Vergleich mit bisherigen Erfahrungen doch deutlich zu hoch gegriffen.

Die HGK unterstellt dabei in ihren Berechnungen eine Umsatzrentabilität (Betriebsgewinn im Verhältnis zum Umsatzrentabilität) von 67,6 % (für das Jahr 2012), die Umsatzrentabilität lag bisher laut Prüfungsbericht der KPMG bei 13,0 % im Jahr 2006 (2005: 13,4 %). Die der Berechnung der betriebswirtschaftlichen Rentabilität zu Grund liegenden Daten gehen also von einer Verfünffachung der Umsatzrentabilität aus.

Die erwartete betriebswirtschaftliche Rentabilität von 13,7% (S. 134) stellt auch im historischen Ablauf der Gutachten einen überraschenden Sprung dar. Im Gutachten von Dornier SystemConsult ergab sich ohne öffentliche Förderung noch eine Kapitalverzinsung von 3,49% (1997, S. 87). Bei Lackner & Partner (2001) ergab die Aufwands- und Ertragsrechnung eine interne Rentabilität von 4,6%. Es bleibt in dem vorgelegten Gutachten ungeklärt, wieso ein reiner Umschlagshafen so deutlich rentabler zu betreiben sein soll als der

z.B. von Dornier SystemConsult aus Wirtschaftlichkeitsgründen geforderte Hafens der 4. Generation mit erhöhten Wertschöpfungsanteilen.

3.4 Fazit

Die folgenden zwei Übersichten fassen die Kritikpunkte an der betriebswirtschaftlichen und volkswirtschaftlichen Rentabilität zusammen. In der Summe der Punkte ergeben sich erhebliche Zweifel, welche Aussagekraft die im HGK-Gutachten berechneten Werte tatsächlich haben.

Tabelle 2: Kritik an den Annahmen zur Berechnung der volkswirtschaftlichen Rentabilität

Annahme des Gutachtens	Kritik
100%-Auslastung	Aus praktischen Gründen unrealistisch; Wettbewerbssituation und Klimawandel werden nicht berücksichtigt
Positive Verkehrsbilanz	Zusätzliche Verkehre durch zusätzliche, ausgelastete Kapazitäten werden nicht berücksichtigt
Ausgeglichene Umweltbilanz	Umweltgutachten beschreibt zahlreiche negative Effekte, die nicht in die Kosten-Nutzen-Bilanz eingehen
Nicht bewertbare Faktoren	Hochwasserschutz, Naherholungs- und Immobilienwerte sowie Unfallgefahren werden nicht berücksichtigt
Regionale Wirtschaftsimpulse	Werden anhand veralteter Zahlen auf Basis eines Hafens der 4. Generation berechnet

Tabelle 3: Kritik an den Annahmen zur Berechnung der betriebswirtschaftlichen Rentabilität

Annahme des Gutachtens	Kritik
Jährliche Betriebsgewinne von bis zu 10,2 Mio. Euro	Einnahmen werden durch simples Multiplizieren von 100%-Auslastung mal aktuellem Preis errechnet
Umsatzrentabilität 67,7 %	Im Vergleich zu Niehl oder Duisburg extrem hohe Gewinnerwartungen
Liquidationserlöse	Berechnet werden Abschreibungen, nicht tatsächliche, deutlich höhere Wertverluste
Rechnung mit Nettobeträgen	Positive Effekte auf das Steueraufkommen werden berechnet, negative Effekte auf die Rentabilität nicht

4 Standortalternativen - ein Szenario für die weitere Diskussion

4.1 Stärken und Schwächen der Hafenstandorte in Köln

Das Hafenkonzept von Köln (1988) sieht die Konzentration sämtlicher Hafen- und Umschlagaktivitäten an die beiden Hafenstandorte Köln-Niehl im Norden und Köln-Godorf im Süden vor. Damit soll eine Kompensation der weggefallenen Flächen im Rheinauhafen und im Hafen Mülheim erfolgen. (Wegfall Hafen Mülheim 39 ha, Rheinauhafen 22 ha, bei Wegfall Köln-Deutz weitere 24 ha). Damit wird deutlich, dass das Kölner Hafenkonzept sehr stark davon geprägt ist, Hafensfläche in Baugrundstücke für hochwertige Immobilien umzuwandeln. Am Standort Godorf soll ein trimodales Container-Terminal errichtet werden, um u.a. die Vor und Nachläufe, die heute über die Straße nach Niehl gehen, zu minimieren und insgesamt den Niehler Hafen zu entlasten.

Das Hafenkonzept der Stadt Köln stammt aus dem Jahr 1988 und bedarf einer dringenden Überarbeitung. Die Anforderungen an Binnenhäfen haben sich seitdem deutlich verändert, vor allem fehlt dem Konzept eine regionale Perspektive. Das Hafenkonzept NRW aus dem Jahr 2004 benennt eine Reihe von Punkten, in denen die Kooperation zwischen Häfen entlang der Rheinschiene einer optimierten Ausschöpfung von Marktpotenzialen dienen kann (S. 51). Neben Kompetenzbündelungen und gemeinsamen Marketingaktivitäten ergeben sich laut Verkehrsministerium NRW Möglichkeiten vor allem im Aufbau von gebrochenen Containerdiensten für Kanalsysteme und Nebenflüsse des Rheins sowie in der gemeinsamen Entwicklung von Angeboten für den trimodalen Umschlag.

Kooperationsstrategien zwischen Binnenhäfen und vor allem mit den Seehäfen haben in den letzten Jahren einen erheblich an Bedeutung gewonnen, wie z.B. Kooperationsvereinbarungen zwischen der European Sea Port Organisation (Espo) und dem Europäischen Verband der Binnenhäfen (EVB) oder die Fusion der Häfen in Düsseldorf und Neuss sowie die nun vereinbarte Kooperation mit dem Hafen Krefeld (zur Erschließung neuer Hafensflächen) belegen. Während die direkten Konkurrenten am Rhein ihre Wettbewerbsfähigkeit gegenüber Duisburg durch Kooperationen zu stärken versuchen, fehlt dieser Aspekt im Kölner Hafenkonzept. Obwohl selbst das Verkehrsministerium NRW eine Zusammenarbeit mit dem Hafen in Bonn für den Container-Umschlag für überlegenswert hält (2004, S. 69), wird diese Option im Planfeststellungsbeschluss von vornherein ausgeschlossen (S. 85).

Die Bipolarität des alten Hafenkonzepts ist auch deshalb neu zu definieren, da Entwicklungen bei der strategischen Ausrichtung von Binnenhäfen seitdem nicht berücksichtigt werden konnten. Schon das Gutachten von Dornier SystemConsult von 1997 hat festgestellt, dass diese veraltete Konzeption dem Hafenstandort Köln geschadet hat. Das Hafenkonzept NRW zeigt für die Binnenhäfen zwei Möglichkeiten auf, ihre Funktionen funktionell weiterzuentwickeln. Gerade für Köln wird die Option beschrieben, sich zu einer Drehscheibe für den Langstreckenverkehr weiterzuentwickeln (sowohl von Binnenschiff auf Bahn als auch

im trockenen Umschlag Straße/Bahn), wie dies von der HGK auch offensichtlich in Niehl bereits angestrebt wird. Hier könnte mit dem bestehenden Containerterminal und dem KLV Terminal Nord der HGK die kritische Masse erreicht werden, um auch im Wettbewerb mit Duisburg und Neuß-Düsseldorf zu bestehen. Alternativ wird die Möglichkeit beschrieben, Binnenhäfen als Standorte logistischer Dienstleistungen weiterzuentwickeln. Diese Häfen der 4. Generation benötigen "umfangreiche (und preislich wettbewerbsfähige) Flächen" (S. 35), wie sie in Godorf laut Entscheidung des Regierungspräsidenten nicht zur Verfügung stehen, worauf entsprechende Überlegungen damals eingestellt wurden.

Im nachfolgenden wird ein Benchmarking des Hafens Köln Godorf vorgenommen. Dieses Benchmarking erfolgt in drei Schritten: Zunächst wird der Status-Quo hinsichtlich des Leistungsspektrums der beiden Kölner Häfen beschrieben. Im Anschluss hieran werden auf Basis eines Argumentationspapiers des Bundesverbandes Öffentlicher Binnenhäfen e.V. (BÖB 2006) allgemeine Kriterien zur Beurteilung der Hafenstandorte entwickelt. In einem dritten Schritt werden auf Basis der entwickelten Kriterien die Entwicklungsperspektiven der Häfen Niehl und Godorf im Zusammenhang beurteilt.

4.1.1 Status-Quo: Häfen Niehl I und II

In den vergangenen Jahren hat die Häfen und Güterverkehr Köln AG deutlich in den Ausbau ihrer KLV-Terminals investiert. Der Hafen Köln-Niehl ist dadurch zu einer Drehscheibe des Kombinierten Ladungsverkehrs geworden. Der Hafen Köln-Niehl hat sich in den vergangenen Jahren zu einer trimodalen Drehscheibe des KLV entwickelt. Es existieren Direktverbindungen per Binnenschiff und/oder Eisenbahn zu den Westhäfen und den wichtigen Wirtschaftszentren in ganz Europa.

Mit täglichen Shuttlezügen werden drei regionale Satellitenterminals in Bergisch Gladbach, Düren und Hürth mit dem Hafen Köln-Niehl verbunden und sorgen auf diese Weise dafür, dass der Vor- und Nachlauf der Container über die Schiene erfolgt und der Straßenverkehr deutlich entlastet wird.

Der Hafen Köln-Niehl I bietet bereits ein breites Angebot an Umschlageinrichtungen für Güter aller Art. Krananlagen unterschiedlichster Leistungsspektren, Ro-Ro-Anlagen und Trockenumschlaganlagen für nässeempfindliche Güter stehen für moderne Umschlaganlagen. Mit zwei leistungsfähigen Containerterminals auf einer Betriebsfläche von 72.510 m² und 5 Containerbrücken wurden in 2006 509.876 TEU umgeschlagen. Mittlerweile kann auch die neueste Generation der Container-Binnenschiffe, die JOWI-Klasse, den Hafen Köln-Niehl ansteuern.

Die Kölner Ford-Werke AG - eines der wichtigsten Unternehmen der Region - setzen beim Transport ihrer Neufahrzeuge seit 1994 auf die Binnenschifffahrt. Über eine leistungsfähige Roll-on/Roll-off-Anlage im Hafen Niehl II werden täglich hunderte Autos auf Spezialschiffe verladen und zu überregionalen Verteilerzentren transportiert.

Der Hafen Niehl I ist über gut ausgebaute Bahnverbindungen bereitstellung mit drei Logistikzentren in der Region verbunden (und liegt in unmittelbarer Nähe zum geplanten KLV Terminal Nord):

- Bergisch Gladbach und Düren: Integriert in ihre modernen Logistikzentren betreibt die BGE Eisenbahn Güterverkehr GmbH in Bergisch Gladbach und Düren auch zwei KLV-Satellitenterminals. Von dort gelangen zum Beispiel fertige Papierprodukte in Containern per Shuttlezug schnell und umweltfreundlich zum Hafen Köln-Niehl.
- Hürth-Knapsack: Seit Januar 2002 nutzen auch die Unternehmen im Chemiepark Knapsack in Hürth die KLV-Dienstleistungen der HGK. Shuttlezüge fahren werktäglich zwischen diesem Chemie-Standort und den Terminals im Hafen Köln-Niehl.

4.1.2 Status-Quo: Köln Godorf

Der Hafen Köln Godorf hatte in der Vergangenheit eine eindeutige Grundausrichtung: Er war lange Zeit in erster Linie ein hoch spezialisierter Öl- und Gashafen sowie ein Umschlagplatz für chemische Flüssigprodukte. „Der Godorfer Hafen ist durch ein Leitungssystem direkt mit den meisten Chemie-Unternehmen im Kölner Süden verbunden. Rohstoffe, Vor- und Zwischenprodukte gelangen so schnell, sicher und umweltschonend von den Schiffen direkt zur Weiterverarbeitung in die Betriebe.“ (HGK 2003). Daneben hatte der Hafen auch immer eine Funktion zum Umschlag von Massengütern, die in den letzten Jahren sukzessive ausgebaut wurde. Hierzu wurden bereits stillgelegte Umschlaganlagen am offenen Strom saniert bzw. erneuert und im Jahre 2003 eine erweiterte Umschlaganlage für Massengüter am Stromkai in Betrieb genommen. Diese verfügt seitdem über eine 300 m lange Kranbahn mit Steilufer. Bei einer Be- und Entladeweise in 2 Schiffsbreiten konnten hierdurch mindestens 4 Schiffsumschlagplätze reaktiviert werden. Im Hinblick auf den gestiegenen Bedarf an Lagerplatzfläche konnte im Zuge der Baumaßnahme auf den bisher für Gleisanlagen genutzten Flächen eine zusätzliche Lagerfläche von rund 8.500 m² erschlossen werden.

Diese Modernisierung trug vor allem dem steigenden Rohstoffbedarf nach Steinsalz im Chemiepark Knapsack Rechnung. In der Umschlaganlage konnten ab 2003 rund 400.000 t Steinsalz pro Jahr vom Binnenschiff auf Wagons verladen werden. Im Zuge dieser Maßnahmen wurden gleichzeitig Kapazitäten zur Abfertigung von Massengütern im Hafen Niehl 1 abgebaut. Die Krane EK 3 und EK 5, einschließlich zweier Trichterwagen, wurden vom Hafen Köln-Niehl Westkai auf die neue Kranbahn im Hafen Köln-Godorf Stromkai verlagert. Die beiden Krananlagen verfügen über eine Tragkraft von je bis zu 50 t bei 18 m Ausladung bzw. 12,5 t bei 30 m Ausladung. Durch diese Umsetzung wurde die Umschlagkapazität um annähernd 1 Mio. t pro Jahr erweitert. Mithilfe der Trichterwagen wurde der Direktumschlag vom Schiff auf Waggon beschleunigt. Unterhalb der Krane verlaufen 3 neue Verladegleise mit etwa 1.000 m Aufstellkapazität.

Die HGK beurteilte die damalige Entwicklung wie folgt: „Die Inbetriebnahme der neuen Umschlaganlage im Jahre 2003 bedeutet für den Godorfer Hafen einen weiteren Schritt weg vom reinen Eisenbahnhafen hin zum modernen, multimodalen Umschlagplatz. Neben dem konventionellen Umschlag von Massengütern wie Kalkstein, Steinsalz, Kies, Splitt und Anorthit wurde an der neuen Anlage auch der Einstieg in den wasserseitigen Containerumschlag realisiert. Hierfür steht eine Containerabstellfläche von ca. 1.500 m² zur Verfügung, um Container aus der Region auf Binnenschiffe umzuschlagen.“ (HGK 2004). Diese Entwicklung ist anschließend allerdings gescheitert und der Container-Umschlag wurde wieder eingestellt.

An dieser Entwicklung lässt sich erkennen, dass die Entwicklung des Godorfer Hafens durch drei Elemente geprägt ist:

1. Die Spezialisierung als Chemiehafen
2. Den Ausbau des Massengutsegments (beruhend auf einer entsprechenden Entlastung des Niehler Hafens und in Zukunft auch des Deutzer Hafens)
3. Die Schaffung multimodaler Kapazitäten für die Containerverkehre (wobei auch hier die Verlagerungen bestimmter regionaler Destinationen aus Niehl die Haupttriebfeder sind).

4.1.3 Benchmarking

Der Begriff „Benchmarking“ kann definiert werden als ein Leistungsvergleich zwischen Unternehmen mit gleichem oder ähnlichem Aufgabenbereich mit dem Ziel, in einem qualitativen Prozess von den Besten zu lernen, um die eigene Leistungsfähigkeit zu erhöhen (vgl. etwa Watson 1993, Cowper/Samuels 1997: 1 und OECD 1999: Internet). Eine andere Beschreibung ist durch einen Aufforderungssatz möglich: „Finde eine andere Hafengesellschaft oder Logistikunternehmen, welche die Logistikaufgaben im Vergleich zur eigenen Leistung besser erfüllt, studiere aufmerksam, weshalb das andere Unternehmen so gut ist, überlege, wie die eigene Leistung auf dieser Stufe verbessert werden könnte, setze die Pläne um und beurteile die Resultate.“

Die gängigen Definitionen des Begriffs „Benchmarking“ weisen auf zwei Kernelemente hin: Den beabsichtigten internen Lernprozess und die breite Anwendbarkeit des Instruments, sowohl was die Untersuchungsbereiche als auch die möglichen Vergleichspartner betrifft.

Tabelle 4: Benchmark nach logistischen und standortbezogenen Kriterien der BÖB

Funktionen und Anforderungen	Stärken des Standorts Köln Godorf	Schwächen des Standorts Köln Godorf
Verkehrsfunktion	Sicherer und zuverlässiger Transport chemieaffiner, flüssiger Massengüter	Intermodale Kapazitäten sind Vergleich zu anderen Standorten so gering, dass hieraus kein Sog-Effekt für ein weiteres Güterverkehrszentrum entsteht
Alleinstellungsmerkmale gegenüber anderen, bereits etablierten Standorten	Transportkostengunst besteht gegenüber dem nahe liegenden Chemiecluster Verknüpfung mit den Seehafenstandorten in den Niederlanden im Rahmen der Gesamtstrategie gegeben	Einzugsgebiet begrenzt Perspektive Hinterlandverkehre unklar Konkurrenz zum Hafenstandort Bonn schmälert regionale Effekte
Logistische Funktionen	Einrichtungen für Umschlag und Lagerung hochwertiger Massenstück- und Stückgüter, gute Pipeline-Anbindungen an die umliegenden Chemie-Unternehmen	Unzureichende Spezifizierung des Marktsegments Containerverladung
Fähigkeiten zur arbeitsteiligen Organisation logistischer Ketten		Gefahr des „Gemischtwarenladens“, da Ergänzungsfunktion für Niehl
Fähigkeiten zur Behandlung hochwertiger Stückgüter		Geringe Tiefe der Logistikkette Geringe Flächenverfügbarkeit für logistische Zusatzleistungen Die Modernisierung von Kaianlagen (Containerterminals) stellt kein Alleinstellungsmerkmale gegenüber anderen, bereits etablierten Standorten dar
Produktionsfunktion	Erschließung von Spezialisierungsvorteilen durch die Konzentration bestimmter Gütergruppen an einem Standort	Ergänzungsfunktion zu den Entwicklungen und Planungen für Niehl I und II
Häfen als Gewerbestandorte		Begrenztes Flächenpotenzial für die Ansiedlung von Industrie- und Gewerbe-unternehmen zu günstigen Konditionen
Ausrichtung auf die lokalen und regionalen Anforderungen der verladenden Wirtschaft		Kein Standort von leistungsfähigen Speditions- und Logistikunternehmen
Stadtentwicklungsfunktion	Auf der gesamtstädtischen Ebene erkennbar, soweit es um die Umwidmung alter Hafenstandorte zu Standorten für Freizeit, Büros und Wohnungen geht Logistischer Funktionen werden in die Außenbezirke verlagert	Erhebliche Nutzungskonkurrenzen und Nutzungskonflikte
Nachhaltigkeitsfunktion		Zusätzliche Belastung von Wohngebieten durch Emissionen (etwa durch den LKW-Verkehr im Vor- und Nachlauf) Steigerung der Umweltfreundlichkeit der Transportkette ist fraglich, da im Nachlauf vermehrt Lkw.s eingesetzt werden sollen Absolute Verlagerungen von Lkw-Verkehr auf das umweltfreundliche Binnenschiff sind nicht verifizierbar
Standortfunktion für Wachstum und Beschäftigung	Erhalt der Wettbewerbsfähigkeit des Chemieclusters durch kostengünstige Anlieferungen Drehscheibenfunktion	Regionale Verlagerungen werden nicht beachtet

Quelle: eigene

4.1.4 Schlussfolgerungen

Vor dem Hintergrund der Benchmark-Kriterien wird deutlich, dass der Hafen Köln Godorf aufgrund seines logistischen Potenzials nicht in der Lage ist, in den interessanten Wachstumssegmenten mit anderen Logistikstandorten entlang der Rheinschiene zu konkurrieren. Alleinstellungsmerkmale hat dieser Hafenstandort im Bereich chemieaffiner Massengüter. Godorf bleibt trotz der Ausbaupläne von seiner Grundstruktur her ein auf bestimmte Massengüter der Chemieindustrie spezialisierter Hafen. In diesem Marktsegment bestehen eindeutige Lagevorteile gegenüber jedem anderen Rheinhafen. Dies gilt für den Ausbau eines Containerterminals nur in eingeschränktem Maße, soweit z.B. beabsichtigt ist, den nahe gelegenen Chemiepark Knapsack zu bedienen. Darüber hinaus sind im Vergleich mit anderen Hafenstandorten die Flächenpotenziale für logistische Dienstleistungen und die Ansiedlung von Unternehmen auf dem Gelände begrenzt.

Das eigentliche Entwicklungsdilemma für diesen Standort liegt darin, dass der Ausbau zum Containerterminal die bisherigen Alleinstellungsmerkmale abschwächt und die zusätzlichen Aktivitäten sogar die bisherige Strategie zu einem Spezialhafen in Frage stellen. Dies wirft auch praktische Fragen hinsichtlich der Homogenität der Abläufe auf, insbesondere was die enge Hafeneinfahrt betrifft sowie den Nachlauf über die bestehenden Straßen per Lkw.

Die bestehenden Planungen sind aus dem bestehenden Standortpotenzial des Hafens alleine nicht begründbar. Sie gewinnen einen größeren Grad an Plausibilität, wenn die Entwicklungsperspektiven für den Standort Niehl einbezogen werden. Auf der Basis der analysierten Rahmenbedingungen ist hier der eigentliche Entwicklungsschwerpunkt für den Logistik-Standort Köln zu sehen. Insofern hätten die derzeitigen Planungen für Godorf nur eine ergänzende Funktion. Hieraus ergibt sich auch, dass aus Sicht der HGK eine betriebswirtschaftliche Bewertung des Standortes keinen besonders hohen Stellenwert hat, da im Gesamt-Portfolio der Aktivitäten die Renditeschwerpunkte an anderer Stelle angesiedelt sind. Mittelfristig lassen sich in Godorf durch relativ geringe Investitionen die rentablen Aktivitäten im Bereich flüssige Massengüter ausbauen.

Im Mittelpunkt des Standortes Niehl steht der Aufbau eines leistungsfähigen Hafenhinterlandterminals für die Bahn. Allein im Schienenverkehr bieten innovative Betriebskonzepte mit Hafenhinterland-Terminals als Hub bei bestimmten Container-Verkehren die größten Wachstumspotenziale. Hieraus folgt, dass sich der Hafen Niehl vor allem in Konkurrenz zu DuisPort bewegt, der bereits heute aktiv und erfolgreich dieses Marktsegment besetzt. Der Hafen Niehl besitzt für einen derartigen Ausbau jedoch zurzeit nicht die hinreichenden Infrastrukturreserven im Container-Bereich. Der Grund hierfür ist allerdings hausgemacht: Nur ein Teil des Hafens wird tatsächlich als Umschlagplatz für Container genutzt, andere Teile des Hafens weisen eine sehr geringe Nutzungsintensität auf. Die Flächenvermietung in Kainähe und die weiteren Nutzungsmöglichkeiten der Kaiflächen scheinen nicht aufeinander abgestimmt.

4.2 Das Alternative Standort-Szenario

4.2.1 Zur Szenario-Methode

Um die verschiedenen Wege in eine mögliche Entwicklung der Hafenstandorte in Köln aufzuzeigen, wird auf die Szenario-Methode zurückgegriffen. Die Darstellung in Form eines Szenarios erlaubt es, ein Gesamtbild von einer möglichen Zukunft zu zeichnen. Innerhalb des Szenarios können Gemeinsamkeiten und Widersprüche, aber auch die Synergien zwischen den verschiedenen Zielen deutlich gemacht werden. Demgegenüber basiert eine Nutzen-Kosten-Analyse auf einem weitgehend homogenisierten Verständnis der Wirklichkeit (Modellannahmen). Dynamische Entwicklungen und Risiken bleiben außen vor, weil sie ja das eindeutige quantifizierbare Ergebnis verkomplizieren könnten.

Das nachfolgende Szenario ist kein „Wunschbild“ der Auftraggeber: Es soll deutlich machen, dass gegenüber den bisherigen Planungen Alternativen möglich sind und das einige Ziele der Ausbaubefürworter mit anderen Mitteln erreicht werden können.

4.2.2 Szenarion 2010/ 2015

Ab 2010 zeichnete sich deutlich ab, dass sich die Wachstumserwartungen für die Kölner Häfen nicht erfüllen würden. Maßgebliche Gründe hierfür waren

- *Die räumlichen Verlagerungen im Bereich der Seehafenhinterlandverkehre auf die Deutschen Nordseehäfen, insbesondere durch den Ausbau des JadeWeserPorts.*
- *Ein deutlicher Zuwachs des Schienengüterverkehrs in den Destinationen zwischen den ARA-Häfen und den Standorten in Nordrhein-Westfalen*
- *Ein weiterer Rückgang der schiffbaren Tage des Rheins aufgrund längerer Hoch- und Niedrigwasserperioden.*

Vor diesem Hintergrund erwies sich die Investitionsplanung für den Hafen Godorf als überholt. Die zusätzlichen Kapazitäten hätten nicht hinreichend ausgelastet werden können.

Die verantwortlichen politischen Kräfte in Köln nahmen diese Entwicklung zum Anlass, einen Masterplans Güterverkehr und Logistik anzustoßen, in dem neue Prioritäten für den Logistikstandort Köln gesetzt wurden. Dieser beinhaltete u.a.

- *Einen umfassenden Ausbau der Güterbahn (mit dem Aufbau zusätzlicher Direktverbindungen nach Süd- und Osteuropa)*
- *Eine umfassende Modernisierung des Hafenstandortes Niehl*
- *Beibehaltung des Hafenstandortes Godorf als chemieaffiner Spezialhafen*
- *Integration von Stadtentwicklung und Anforderungen des Logistikstandortes*

Das Naturschutz-Gebiet in der Sürther Aue konnte erhalten bleiben, die Attraktivität der Wohngebiete in Sürth wurde durch den Verzicht auf das neue Becken deutlich gestärkt, so dass zahlreiche Zuzüge vermeldet werden konnten.

Aus den häufigen Niedrigwasserperioden ergab sich die Notwendigkeit, die überalterte Binnenschiffahrtsflotte zu modernisieren und insbesondere flachgängige Schiffe einzusetzen. Die Stadt Köln beteiligte sich mit anderen Hafenstandorten an einem Forschungs- und Entwicklungsprogramm zur Modernisierung der Binnenschiffahrt. Ziel dieser Aktivitäten war es, eine moderne und wettbewerbsfähige Binnenschiffahrtsflotte mit geringen Emissionswerten und einen konstruktionsbedingten niedrigeren Tiefgang zu etablieren. Mit diesen Aktivitäten erledigten sich auch Forderungen der IHK, durch umfangreiche Aushubarbeiten den Rhein zu vertiefen.

Der Hafenstandort Köln konnte sich im Wettbewerb mit der Schiene sowie den Konkurrenz-Standorten Neuss-Düsseldorf und Duisburg behaupten. Grundlage hierfür war der Ausbau der Container-Umschlagskapazitäten am Standort Niehl I. Das Hafenbecken IVa im Hafen Niehl I war in der politischen Debatte immer wieder als mögliche Standortalternative genannt worden⁸. Dieses Becken IVa war bis 2007 ausschließlich als Winterquartier für die Flotte der Köln-Düsseldorfer genutzt worden. Da die angedachte Verlegung in den Mühlheimer Hafen offensichtlich nicht zu realisieren war, wurde die Köln-Düsseldorfer im Winter in den Hafen Deutz verlegt. Diese Nutzung verursachte im Gegensatz zu anderen industriellen Nutzungen nur geringfügige zusätzliche Verkehrsbelastungen mitten im Stadtzentrum und war sowohl mit der bestehenden Nutzung (z.B. der damals größten Mehlmühle Europas) vereinbar und stand auch langfristigen städtebaulichen Maßnahmen nicht Weg. Durch Zuschütten des Beckens IVa konnten neue Erweiterungsflächen für die Kölner Häfen zu erschlossen werden.⁹ Die für Godorf berechneten benötigten Flächen betragen (ohne das neue Becken) 18,34 ha, die Flächen in Niehl waren also durchaus ausreichend, um ein neues Containerterminal mit vier Liegeflächen und zwei Container-Brücken zu errichten.

Durch den Umbau wurde das bestehende Containerterminal entlastet, das 2007 eine relativ kleine Fläche intensiv nutzte und an seine Kapazitätsgrenzen gestoßen war. Diese im Vergleich zur einfachen Vermietung von Hafensflächen an nicht hafen-affine Unternehmen hoch rentable Tätigkeit konnte ausgebaut werden, da einige Unternehmen mit Kaiumschlag

⁸ Auch die HGK hatte diese Möglichkeit sowohl im Erläuterungsbericht als auch im Feststellungsbeschluss angeführt, aber mit Verweisen auf längerfristige Mietverträge nicht weiter verfolgt. Im Wasserstraßenverkehrs- und Hafenkonzept Nordrhein-Westfalen (2005) wurde diese Handlungsoption ebenfalls ausdrücklich genannt.

⁹ Das Gutachten der Dornier SystemConsult GmbH (1997) hatte berechnet, dass im Niehler Hafen durch eine optimierte Nutzung zusätzliche Flächen von 18,5 ha gewonnen werden konnten, weitere 6,5 ha durch Zuschütten des Hafenbeckens IVa (Dornier 1997, S. 22).

im Hafen verlagert wurden oder ihre Mietverträge ausliefen¹⁰, während andere Unternehmen ohne Kai-Umschlag in das Industriegebiet Nord mit dem neuen KLV-Terminal der HGK umgesiedelt wurden. Die prinzipielle Verfügbarkeit von zusätzlichen Flächen im Niehler Hafen war spätestens klar geworden, als die HGK sowohl der RheinEnergie als auch dem Kabelhersteller NKT entsprechende Flächen angeboten hatte. Eine detaillierte Aufstellung der einzelnen Mieter im Hafen und ihrer Tätigkeiten hatte hierzu einen wesentlichen Beitrag geliefert. Die HGK räumt dem Containerumschlag jetzt deutlich den Vorrang gegenüber der Verpachtung ein.

Abbildung 14: Hafen Niehl I



Quelle: HGK 2005

Das bipolare Hafenkonzzept der Stadt Köln wurde den veränderten Ansprüchen der verladenden Wirtschaft angepasst, im Kern aber beibehalten. Im Nord wurde mit der Erweiterung in Niehl eine Drehscheibe für den für den trimodalen Fernverkehrsumschlag geschaffen, die sich dank optimaler Verkehrsanbindung an das neue KLV-Terminal Nord hervorragend mit den anderen Wachstumssegmenten der HGK im Güterfernverkehr ergänzte. Auch durch Synergieeffekte mit dem bestehenden Containerumschlag (z.B. beim Stuffing/Stripping) konnten diese Dienstleistungen zu so wettbewerbsfähigen Preisen angeboten werden, dass eine hohe Auslastung der Kapazitäten erreicht wurde.

Für den Teil der Transportgüter, die ihren Ursprung oder Ziel im Kölner Süden haben, wurde die Kooperation mit dem Hafen in Bonn intensiviert. Der Nach-/ Vorlauf konnte zur

¹⁰ Die verbleibende hafen-affine Nutzung auf den betroffenen Flächen verfügt laut Dornier (1997, S. 23) höchstens über Mietverträge bis zum Jahr 2010.

Zufriedenheit der verladenden Wirtschaft kostengünstig gestaltet werden. Währenddessen wurde mit relativ geringen Investitionen das eigentliche Alleinstellungsmerkmal des Hafens Godorfs im Bereich der flüssigen Massengüter für die chemische Industrie gestärkt. Dadurch wurden auch zahlreiche Arbeitsplätze in den umliegenden chemischen Unternehmen gesichert. Diese Investitionen sind zwar mittlerweile durch den Bau einer neuen Pipeline überholt worden, haben sich in der Zwischenzeit mehr als rentiert, ohne dass etwa die Sicherheit im Hafen durch einen Containerumschlag gefährdet worden wäre.

Die Stadt Köln konnte von diesen strategischen Investitionen deutlich stärker profitieren, als für den Ausbau Godorf in 2007 berechnet wurde. Köln konnte sich als internationaler Standort im trimodalen Umschlag positionieren und gehörte damit im Wettbewerb der Hafenstandorte zu den Gewinnern. So konnte die HGK wesentliche Beiträge zur Entlastung des Kommunalhaushalts leisten.

5 Zusammenfassung des Gutachtens

Vor dem Hintergrund der seit über 20 Jahren in der Kölner Kommunalpolitik geführten Kontroverse um den Ausbau des Hafenstandorts Köln-Godorf wurde die Citizen Consult GmbH, Wuppertal, von der Arbeitsgemeinschaft „Gegner des Hafenausbau Godorf“ mit einem Gutachten beauftragt, das folgende Punkte behandelt:

- (1) Überprüfung der Kosten-Nutzen-Analyse des Gutachtens des Instituts für Verkehrswissenschaft an der Universität zu Köln und anderen unter Federführung von Prof. H. Baum im Auftrag der Häfen und Güterverkehr Köln AG (nachfolgend HGK-Gutachten)
- (2) Skizzierung möglicher Standortalternativen im Bereich des Binnenschiffaffinen Güterverkehrs und Bündelung dieser Perspektiven in Form eines Szenarios.

Die nachfolgend vorgestellten Ergebnisse sind als ein Beitrag zur weiteren Entwicklung und Stärkung des Logistikstandortes Köln zu verstehen. Es geht um die besten Lösungen und den zielgerichteten Einsatz öffentlicher Mittel, um diese Lösungen zu verwirklichen.

Zentrales Ergebnis der Überprüfung

Wichtige Risikofaktoren für die weitere Entwicklung der Binnenschifffahrt bleiben unbeachtet.

Die Wirtschaftlichkeitsannahmen des HGK-Gutachtens von Prof. Baum beruhen auf veralteten und unvollständigen Annahmen hinsichtlich der Entwicklung der Binnenschifffahrt und kommt daher in der Berechnung von Kosten und Nutzen zu realitätsfernen Ergebnissen. Zahlreiche bereits heute erkennbaren Risikofaktoren für die weitere Entwicklung der Binnenschifffahrt wurden bei den Grundannahmen ausgeblendet. Zu nennen sind hier vor allem folgende Faktoren:

1. Pauschal wird mit dem Wachstum in der Container-Schifffahrt argumentiert, ohne zu beachten, dass sich die Binnenschifffahrt dieses **Wachstum mit anderen Verkehrsträgern teilen** muss.
2. Unbeachtet bleiben auch aktuelle Erkenntnisse über eine **räumliche Verschiebung der Güterströme** aufgrund des Ausbaus der deutschen Nordseehäfen. Allein der neue Nordseehafen Jade-Weser-Port wird ab 2010 jährlich 2,1 Millionen TEU bewältigen. Damit wird dem Seehinterlandverkehr der ARA-Häfen (Antwerpen - Rotterdam - Amsterdam) ein erhebliches Potenzial abgezogen. Auch der Ausbau der Betuwe-Linie und des Eisernen Rheins werden zu erhöhten Marktanteilen für den **Gütertransport auf der Schiene** führen. Von beiden Entwicklungen ist die Rheinschifffahrt direkt betroffen.
3. Gleichzeitig ist zu erkennen, dass in den letzten Jahren entlang der Rheinschiene ein **erheblicher Kapazitätsausbau der Binnenhäfen** stattgefunden hat. Die Hafenstandorte Kölns müssen also mit einer erheblichen Konkurrenz anderer Häfen rechnen. Vor diesem Hintergrund wurde im HGK-Gutachten versäumt, die aktuelle Wettbewerbssituation zu

prüfen. Insbesondere hätte zur Fundierung der Wachstumsannahmen geklärt werden müssen, wo die spezifischen Standortvorteile der Kölner Häfen liegen.

4. Das *Interesse der verladenden Wirtschaft* im Süden Kölns an einem Ausbau des Hafens Godorf auf Basis des Planfeststellungsverfahrens bleibt *empirisch ungeprüft*. Es wird ein regionaler Effekt von 80 % angenommen, welcher aber noch von der Voraussetzung eines Hafens der 4. Generation ausging. Diese Annahme aus dem Jahr 2000 hätte aufgrund der veränderten Ausgangsbedingungen dringend überprüft werden müssen.
5. Der Klimawandel und die *zunehmende Hoch- und Niedrigwassergefahr* werden im Gutachten nicht berücksichtigt. Das Institut für Mobilitätsforschung (ifmo, Berlin, 2005) prognostiziert eine Halbierung der Transportkapazitäten auf dem Rhein bis zum Jahr 2025. Dies zu ignorieren führt zu unrealistischen Annahmen über die schiffbaren Tage und in der Folge auch über die betriebswirtschaftliche Rentabilität des Hafens Godorf.

Das prognostizierte Kosten-Nutzen-Verhältnis von 2,5 beruht auf unrealistischen, veralteten und widersprüchlichen Annahmen. Insgesamt lässt sich feststellen, dass bei den Ausgangsfaktoren zur Klärung des zukünftigen Güteraufkommens zentrale wettbewerbliche, raumstrukturelle und ökologische Risiken ausgeblendet wurden.

Es wird prognostiziert, der ausgebaute Hafen Godorf könne vom ersten Tag der Betriebsaufnahme an bis zum Jahr 2025 mit einer 100%-Auslastung rechnen. Eine entsprechende Nachfrage wird an keiner Stelle nachgewiesen. Das Gutachten übernimmt hier einfach die Angaben des Auftraggebers HGK. Die Auslastung ist ein Schlüsselfaktor für alle im Gutachten berechneten positiven Effekte (zusätzliche Wertschöpfung, zusätzliche Arbeitsplätze etc.). Diese sind unseren Erkenntnissen nach viel zu optimistisch angesetzt. Dagegen werden die durch die Zerstörung des Naturschutzgebietes Sürther Aue entstehenden Kosten deutlich unterschätzt. Insofern ist das prognostizierte Kosten-Nutzen-Verhältnis deutlich nach unten zu korrigieren.

Im HGK-Gutachten werden Förderungen durch die EU und den Bund eingeplant, ohne die das Kosten-Nutzen-Verhältnis deutlich schlechter ausfällt. Auch ist das Förderargument nicht geeignet, den Standort Godorf zu präferieren. Fördermittel könnten auch fließen, wenn an anderer Stelle in die Kölner Hafenlogistik sinnvoll investiert würde.

Alternative

Die Neustrukturierung des Hafens Niehl ist die bessere Alternative.

Auch das angenommene Kosten-Nutzen-Verhältnis von 2,5 für den Ausbau des Hafens Godorf lässt keinen Rückschluss auf die Frage zu, ob ein Ausbau der Umschlagskapazitäten in den Kölner Häfen tatsächlich in Godorf stattfinden sollte. Eine Prüfung, wo öffentliche Mittel tatsächlich am besten investiert werden sollten, war nicht Bestandteil des Untersuchungsauftrags an Prof. Baum und seine Partner.

Durch einen von uns durchgeführten Benchmark des Hafens Godorf wird deutlich, dass dieser aufgrund seines logistischen Potenzials nicht in der Lage ist, in den interessanten Wachstumssegmenten mit anderen Logistikstandorten entlang der Rheinschiene zu konkurrieren. Insbesondere im wachsenden Transitaufkommen kann dieser Hafen nur eine untergeordnete Rolle

spielen. Alleinstellungsmerkmale hat dieser Hafenstandort im Bereich chemie-affiner Massengüter. Godorf bleibt trotz der Ausbaupläne von seiner Grundstruktur her ein auf bestimmte Massengüter der Chemieindustrie spezialisierter Hafen. In diesem Marktsegment bestehen eindeutige Lagevorteile gegenüber den meisten anderen Rheinhäfen. Um diese Rolle zu stärken sollte er weiter modernisiert werden, zusätzliche Flächen werden hierfür allerdings nicht gebraucht.

Dagegen bestehen im Hafen Niehl I noch ausreichend Möglichkeiten, die Umschlagkapazitäten im Containerverkehr noch deutlich zu erweitern.

Hierzu bedarf es allerdings eines innovativen und vorausschauenden Hafenkonzeptes, welches die wasserseitige Nutzung und auch die Flächenutzung auf dem Hafengelände optimiert. Unserer Einschätzung nach ist dies in den letzten 10 Jahren versäumt worden.

Ein zentraler Baustein eines solchen Konzeptes wäre die Zuschüttung des Hafenbeckens IVa. In Folge dessen könnte eine erweiterbare Fläche für den Container-Umschlag gewonnen werden. Diese Möglichkeit wird auch im Wasserstraßenverkehrs- und Hafenkonzept NRW ausdrücklich vorgeschlagen. Die jüngsten Überlegungen, dem Kabelhersteller nkt cables oder der RheinEnergie AG Flächen im Hafen Niehl zu Produktionszwecken anzubieten, zeigen deutlich, dass auch von Seiten der HGK AG hier noch Potenzial gesehen wird.

Für den Standort Niehl sprechen vor allem folgende Punkte:

- Die bereits bestehende optimale Bahnanbindung (auch für Transitverkehre)
- Die deutlich niedrigere Hochwassergefährdung
- Erhebliche Synergie-Effekte mit dem geplanten KLV-Terminal Nord, das in unmittelbarer Nähe zum Hafen Niehl geplant ist.

Es ist daher aus wirtschaftlichen Gründen zu empfehlen, die geplanten Investitionen zur Modernisierung des Hafenstandortes Köln vor allem in Niehl einzusetzen. Mit einer solchen Investition würde ein realistisches und nachhaltig positives Kosten-Nutzen-Verhältnis erzielt werden können.

Literatur

- Aachener Stiftung Kathy Beys (2006): Rio-innovationspreis 2006. In: http://www.rio-innovation.de/RIO_Award_2006.pdf, Eingesehen am 01.12.2006
- Albrecht, H. (2007): Die Tempomacher. In: Logistics, 22.3.2007, Berlin.
- Baum, H. et al. (2007): Gutachterliche Untersuchung der Wirtschaftlichkeit des Ausbaus des Hafens Köln-Godorf. Gutachten im Auftrag der Häfen und Güterverkehr Köln AG, Köln.
- Baum, H./ Kurthe, J. (2000): Abschätzung des volkswirtschaftlichen Nutzens des Straßenverkehrs in der Schweiz. Untersuchung im Auftrag der Vereinigung Schweizerischer Automobil-Importeure (VSAI). Köln.
- Baumgarten, H. et al (2002): Management integrierter logistischer Netzwerke. Ergebnisbericht „Die Gestaltung ökonomisch und ökologisch effizienter Netzwerkstrukturen in logistischen Prozessketten“. Verlag Paul Haupt. Bern.
- Bezirksregierung Köln (2006): Planfeststellungsbeschluss zum Ausbau des Hafens Köln-Godorf um ein weiteres Hafenbecken (Becken IV). Köln.
- Blöchliger et al. (1995): Blöchliger, H. (1992) Der Preis des Bewahrens. Eine Ökonomie des Natur- und Landschaftsschutzes. Chur.
- BÖB -Bundesverband Öffentlicher Binnenhäfen e.V. (2006): Binnenhäfen zwischen Wachstumsmotor und Bedeutungsverlust –Hafen- und Stadtentwicklung in einem stabilen Gleichgewicht. Berlin.
- Bukold, S. (1996): Kombiniertes Verkehr Schiene/Strasse in Europa. Eine vergleichende Studie zur Transformation von Gütertransportsystemen. Frankfurt a/M., Peter Lang.
- Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND) e.V. – Hrsg. (2001): Hintergrundpapier Binnenschifffahrt. Berlin.
- Bundesamt für Güterverkehr (2005a), Marktbeobachtung Güterverkehr, Jahresbericht. Köln.
- Bundesamt für Güterverkehr (2005b), Marktbeobachtung Güterverkehr, Sonderbericht zum Seehafen-Hinterlandverkehr. Köln.
- Bundesamt für Güterverkehr (BAG) (2006): Marktbeobachtung Güterverkehr. Bericht Herbst 2006. Köln.
- Bundesamt für Umwelt, Wald und Landschaft (2004): Auswirkungen des Hitzesommers 2003 auf die Gewässer. Schriftenreihe Umwelt Nr. 369, Bern.
- Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (2006): Richtlinie zur Förderung von Umschlaganlagen. Berlin.
- Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt (2006): Binnenschifffahrt: Daten & Fakten 2005. Berlin.
- Cowper J./ Samuels, M. (1997): Performance Benchmarking in the Public Sector: The United Kingdom Experience. London 1997
- Dornier SystemConsult GmbH (1997): Gutachten über die verkehrlichen und wirtschaftlichen Auswirkungen des Ausbaues und der Erweiterung des Hafens Köln-Godorf. Im Auftrag der Stadt Köln. Friedrichshafen.
- Duisburger Hafen, CMA CGM, NYK (2007): Europas erstes Reeder-Containerterminal im Hinterland. Pressemitteilung vom 26.7.2007, Duisburg.
- Duisport AG (2007): Geschäftsbericht der duisport-Gruppe 2006. Duisburg.
- Duisport AG (2007): Investitionen treiben Wachstum. Pressemitteilung vom 14.03.2007, Duisburg.
- Endres, A., Holm-Müller, K. (1998): Die Bewertung von Umweltschäden. Theorie und Praxis sozioökonomischer Verfahren. Stuttgart.
- Ewers, H.-J., Schulz, W. (1982): Die monetären Nutzen gewässergüteverbessernder Maßnahmen – dargestellt am Beispiel des Tegeler Sees in Berlin. Berlin.

- Falkenhagen, B. (2006): Bewertung von Hochwasserschäden. Rheinkonferenz 2006 der Regionale 2010, Köln.
- FAZ (2006): Der JadeWeserPort in Wilhelmshaven soll 2010 fertiggestellt sein. Ausgabe vom 28.10.2006, Frankfurt a.M.
- FDP Köln (2007): Hafengutachten überzeugt nicht. Mitteilung vom 7. August 2007, Köln.
- Frass, J. (2006): Kapazitätsanalyse von Hinterlandanbindungen ausgewählter europäischer Seehäfen
- Gerberich, Claus (1999): Benchmarking – Ergebnisse einer Studie: Erfolgsweg mit Stolpersteinen (II). In: Gablers Magazin, 13. Jg., Nr. 1, S. 20-23
- Gohlisch, G. et al. (2005): „Umweltauswirkungen der Binnenschifffahrt“ – ein Vergleich mit LKW- und Bahntransporten In: Zeitschrift „Internationales Verkehrswesen“, Ausgabe 4/2005.
- Hesse, M. (2007): Logistik als Hoffnungsträger der Regionalentwicklung: Standortmuster, Effekte, Steuerungsproblem. Vortrag bei: Greening Logistics: Strategien für umweltverträglichen Güterverkehr und eine nachhaltige Logistikwirtschaft, 26.7.07, Berlin.
- HGK (2004): Umweltbericht 2003. Köln. Download: http://www.hgk.de/Umweltbericht/Bericht_2003_kl.pdf
- IHK Köln (2007): Köln lebt über seine Verhältnisse. Presseinformationen Januar/ Februar 2007, Köln.
- IHK Köln, Duisburg und Krefeld (2007): Positionspapier zur Entwicklung der Binnenhäfen in NRW
<http://www.ihk-koeln.de/Service/Presse/PresseinformationenJanFeb07/Seehafentag.jsp>
- IKB – Deutsche Industriebank (2006): Branchenbericht Rohstoffmärkte., Düsseldorf.
- IMFO (2005): Die Zukunft der Mobilität – Szenarien für das Jahr 2025. Berlin.
- Kuhn, F./ Hermann, W./ Hofreiter, A./ Hettlich, P./, Beutler, F. (2007): Greening Logistics. Strategien für einen umweltverträglichen Güterverkehr und eine nachhaltige Logistikwirtschaft. Berlin, 23. Juni 2007. Download: <http://www.gruene-bundestag.de/cms/verkehr/dokbin/188/188491.pdf>
- Lackner & Partner (2001): Nutzungskonzept für die Erweiterung des Hafens Köln-Godorf. Bremen.
- Lärmkontor (2004): Effnoise - Service contract relating to the effectiveness of noise mitigation measures. Hamburg.
- LOGISTIK inside 06/2007: Marktübersicht Schienengüterverkehrsunternehmen in Deutschland. S. 37 – 39. Download:
- Ministerium für Bauen und Verkehr (MBV) (2004): Wasserstraßenverkehrs- und Hafenkonzept Nordrhein-Westfalen. Düsseldorf
- Moser, H. (2006): Einfluss der Klimaveränderungen auf den Wasserhaushalt des Rheins. Rheinkonferenz 2006 der Regionale 2010, Köln.
- Moser, H. (2006): Einfluss der Klimaveränderungen auf den Wasserhaushalt des Rheins. Vortrag Rheinkonferenz 14.11.2006, Köln.
- N.N. (2007): Technische Universität Hamburg-Harburg (2007): Nachlese zum 16. Hamburger Logistik-Kolloquium - Integration von Logistik, Infrastruktur und Mobilität. Hamburg.
- OECD (1999): International Benchmarking Network. <http://www.oecd.org/puma/mgmtres/pac/benchmarking/index.htm>. Paris 1999
- Pearce, D. W. (1993): Economic values and the natural world. London.
- Pioch, M. - Bremen Keyports Marketing (2006): Die Wichtigkeit der Seehafenhinterlandverkehre für einen weltweit operierenden Containerhafen. Vortrag auf den Ostbrandenburger Verkehrsgesprächen. Frankfurt/Oder 23. Februar 2006. Download: http://iovg.cumed-fileservers.de/23_vortrag5.pdf
- Planco Consulting GmbH (2007): Prognose der deutschlandweiten Verkehrsverflechtung Seeverkehrsprognose (Los 3) – Zusammenfassung. Essen.
- Pommerehne, W. W., Schneider, F. (1980): Wie steht's mit dem Trittbrettfahrer? Eine experimentelle

- ProgTrans AG (2007): Güterverkehrsprognose 2050.
- Rodrigue, J.-P. (2006): Transportation and the Geographical and Functional Integration of Global Production Networks. For Growth & Change, special issue on Transport and Global Production Networks. July 2006. Download: http://people.hofstra.edu/Jean-paul_Rodrigue/downloads/JPR_Transport_GPN.pdf
- Rodrigue, J.-P./ Slack, B. / Comtois, C. (2001): Green Logistics (The Paradoxes of). Published in A.M. Brewer, K.J. Button and D.A. Hensher (eds) (2001) "The Handbook of Logistics and Supply-Chain Management", Handbooks in Transport, London. Download: http://people.hofstra.edu/Jean-paul_Rodrigue/downloads/Green%20Logistics.pdf
- Römer, A.U. (1991): Der kontingente Bewertungsansatz: eine geeignete Maßnahme zur Bewertung umweltverbessernder Maßnahmen? In Zeitschrift für Umweltpolitik & Umweltrecht 14, S. 411 – 456.
- Ruesch, M./ Paras, M./ Kettner, S. (2000): Standort- und Transportkonzepte für den kombinierten Ladungsverkehr. Verlagerungspotenziale und Umsetzungsstrategie für den Import-/Export und Binnenverkehr. NFP-41 Verkehr und Umwelt, Bern.
- Scott, A. (1998): Regions and the World Economy. The coming shape of global production, competition and political order. Oxford University Press. Oxford.
- Spekat, A./ Enke, W./ Kreienkamp, F. (2007): Neuentwicklung von regional hoch aufgelösten Wetterlagen für Deutschland und Bereitstellung regionaler Klimaszenarios auf der Basis von globalen Klimasimulationen mit dem Regionalisierungsmodell WETTREG auf der Basis von globalen Klimasimulationen mit ECHAM5/MPI-OM T63L31 2010 bis 2100 für die SRES- Szenarios B1, A1B und A2. Im Auftrage des Umweltbundesamtes, Dessau.
- Stadt Köln (2004): „Wasserstraßenverkehrs- und Hafenkonzept NRW“, Köln.
- Stadt Köln (2006): „Standortkonzept Güterverkehr und Logistik“, Köln.
- Statistisches Bundesamt (2007): Binnenschifffahrt - Güterverkehr im Mai 2007. Wiesbaden.
- Umweltbundesamt (2006): Anpassung an Klimaänderungen in Deutschland – Regionale Szenarien und nationale Aufgaben. Dessau.
- Untersuchung. In Zeitschrift für die gesamte Staatswirtschaft 136, S. 286 – 308.
- Voogt, B. (2007): „Eiserner Rhein“ kostet 380 Millionen. In: RP-Online vom 11.7.2007, www.rp-online.de.
- Watson, Gregory H (1993): Strategic Benchmarking. New York et al. 1993
- Weimann, J. (1996): Monetarisierungsverfahren aus der Sicht der ökonomischen Theorie. In: Linckh, G. et al.: Nachhaltige Land- und Forstwirtschaft. Berlin S. 415 – 440.
- Wirtschaftsförderung Rhein-Erft GmbH (2007): Wirtschaft im Dialog. Sonderausgabe Logistik Rhein-Erft. Frechen.

Liste der geführten Gespräche mit den Häfen in NRW

- Dr. Neese, DIT Duisburg, 30.7.2007
- Herr Hilscher, ECT Duisburg, 30.7.2007
- Herr Kemp, Rhein-Ruhr-Terminal Duisburg, 30.7.2007
- Frau Lehnen, Neuss Düsseldorfer Häfen, 24.7.2007
- Herr Weiss, Hafen Emelsum, 24.7.2007
- Herr Tegenkamp, Am Zenhhoff-Söns, Bonn, 8.8.2007