

Zukunftsperspektiven der Kölner Häfen

Endbericht

Auftraggeber:

Häfen und Güterverkehr Köln AG



PLANCO CONSULTING GMBH, Essen

Zukunftsperspektiven der Kölner Häfen

Für die

**Häfen und Güterverkehr Köln AG (HGK)
Harry-Blum-Platz 2
50678 Köln**

Schlussbericht

vorgelegt von



PLANCO Consulting GmbH, Essen
Am Waldthausenpark 11, D-45127 Essen
Tel. +49-(0)201-4377114; Fax +49-(0)201-411468
e-mail: gp@planco.de
<http://www.planco.de>

Dezember 2008

INHALT

1	Zusammenfassung der Untersuchungsergebnisse	1
2	Aufgabenstellung	4
3	Allgemeine Trends der Binnenschifffahrt und Binnenhäfen	5
4	Umschlagsentwicklung in den Kölner Häfen	7
4.1	Heutiger Umschlag	7
4.1.1	Hafen Deutz	10
4.1.2	Hafen Niehl I	12
4.1.3	Hafen Niehl II	16
4.1.4	Hafen Godorf	16
4.2	Zukünftige Umschlagsenerwartungen	18
4.2.1	Prognose für Nordrhein-Westfalen und die Rheinschiene	18
4.2.2	Zukünftiger Umschlag in den Kölner Häfen	19
5	Zukünftiger Flächenbedarf	23
5.1	Zukünftiger Flächenbedarf im Hafen Niehl	23
5.2	Zukünftiger Flächenbedarf in Deutz	26
5.3	Zukünftiger Flächenbedarf in Godorf	26
6	Zukunftsstrategie	27
6.1	Hafen Godorf	29
6.2	Hafen Niehl I	30
6.3	Hafen Deutz	41
6.4	Fazit	46



Tabellenverzeichnis

Tabelle 1:	Wasserseitiger Umschlag in den Kölner Häfen 2005-2007 in 1.000 t bzw. 1.000 TEU.....	8
Tabelle 2:	Umschlag in den Kölner Häfen 2007 nach Häfen (in 1.000 t bzw. 1.000 TEU).....	9
Tabelle 3:	Bahnseitiger Güterumschlag 2004 und 2005 im Hafen Köln in 1.000 t	9
Tabelle 4:	Entwicklung des wasser- und schienenseitigen Güterumschlags im Hafen Deutz 2003-2006 in t.....	10
Tabelle 5:	Aktuelle Flächennutzung im Hafen Deutz	12
Tabelle 6:	Flächennutzung auf dem Lagerhauskai	13
Tabelle 7:	Flächennutzung auf dem Stapelkai.....	14
Tabelle 8:	Flächennutzung auf dem Hansekai.....	15
Tabelle 9:	Flächennutzung auf dem Molenkopf und um Hafenbecken 4a.....	16
Tabelle 10:	Aufkommensänderung im Seehafenhinterlandverkehr von Massengütern von/nach Nordrhein-Westfalen 2004-2015 in 1.000 t	19
Tabelle 11:	Prognose des wasserseitigen nicht containerisierten Umschlags für die Kölner Häfen in 1.000 t	19
Tabelle 12:	Prognose des wasserseitigen Containerumschlags in den Kölner Häfen in 1.000 TEU bis 2025	22
Tabelle 13:	Umstrukturierungspotenzial im Hafen Niehl	25
Tabelle 14:	Zukünftiger Flächenbedarf der heutigen Nutzungen in Niehl.....	25
Tabelle 15:	Zukünftiger Flächenbedarf in Deutz	26



Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1:	Luftaufnahme des Hafens Deutz.....	10
Abbildung 2:	Luftaufnahme des Hafens Niehl.....	13
Abbildung 3:	Luftaufnahme des Hafens Godorf.....	17
Abbildung 4:	Containerumschlag im Hafen Köln-Niehl 2000-2007 in TEU.....	22
Abbildung 5:	Geplante Hafenerweiterung in Godorf.....	29
Abbildung 6:	Aktuelle Flächennutzung im Niehler Hafen.....	31
Abbildung 7:	Mittelfristiges Umstrukturierungspotenzial im Niehler Hafen.....	36
Abbildung 8:	Langfristiges Umstrukturierungspotenzial im Niehler Hafen.....	37
Abbildung 9:	Alternative Zuschüttung des Hafenbeckens 2.....	40
Abbildung 10:	Aktuelle Flächennutzung im Deutzer Hafen.....	42
Abbildung 11:	Zukünftige Nutzung des Deutzer Hafens.....	45

1 Zusammenfassung der Untersuchungsergebnisse

Das in den letzten Jahren eingetretene und für die Zukunft prognostizierte Wachstum des Verkehrs ist für die Kölner Häfen eine große Herausforderung. Um zum Vorteil der regionalen Wirtschaft an diesem Wachstum partizipieren zu können, ist die Verfügbarkeit ausreichender Hafenumschlagflächen für Umschlag und Logistik unerlässlich. Neben der Bereitstellung zusätzlicher Flächen, wie bereits in Godorf in fortgeschrittenem Stadium geplant, ist auch der Erhalt und die Optimierung bestehender Flächen notwendig. Nur bei ökonomisch sinnvoller Flächennutzung kann es gelingen, dem prognostizierten Wachstum gerecht zu werden.

Noch vor 10 Jahren wurden die Marktchancen der Binnenschifffahrt und der Binnenhäfen sehr viel pessimistischer eingeschätzt als heute. In vielen Häfen wurden Flächen weniger nachgefragt, standen leer oder wurden aus wirtschaftlichen Gründen für nicht hafenauffine Nutzungen vergeben. Hinzu kommen Änderungen in den Geschäftsprozessen angesiedelter Unternehmen. Waren deren wirtschaftliche Tätigkeiten im Hafen bei Ansiedlung noch von wasserseitigem Umschlag geprägt, sind sie es heute teilweise nicht mehr oder nur noch in begrenztem Umfang. In Köln ist die Häfen und Güterverkehr Köln AG (HGK) als Hafenbetreiberin fortlaufend bemüht, die von diesen Unternehmen genutzten Flächen wieder einer hafenauffinen Nutzung zuzuführen. Sie hat in der Vergangenheit nicht hafenauffin genutzte Flächen restrukturiert und ist damit den Anforderungen der Kunden und so auch der Region Köln gerecht geworden. Diese Optimierungsstrategie steht auch in der Zukunft im Vordergrund.

Das Ziel der vorliegenden Untersuchung bestand darin, eine an den Marktbedürfnissen ausgerichtete Zukunftsstrategie für die Nutzung der Kölner Häfen aufzuzeigen, die zugleich bestehende Restriktionen beachtet und somit realistisch ist. Für die Konzeption einer derartigen Strategie ist eine Gesamtbetrachtung der Kölner Häfen in Godorf, Niehl und Deutz erforderlich.

Die Zukunftsstrategie wird durch folgende Aspekte determiniert:

- Die Erwartungen über die zukünftige Umschlagsentwicklung beeinflussen den zukünftigen Flächenbedarf der Unternehmen. Gerade der Wachstumsmarkt Containerverkehr mit hohen prognostizierten Zuwächsen bis 2025 ist hierbei zu beachten. Aber auch der Massen- und Stückgutbereich bleibt ein nicht zu vernachlässigendes Marktsegment.
- Die Flächenverfügbarkeit wird durch die Eigentumsverhältnisse und die Verträge mit den jeweiligen Mietern oder Pächtern determiniert. Viele Hafenumschlagflächen sind mittel- und langfristig vermietet, einige Flächen befinden sich nicht im Eigentum des Hafenbetreibers.
- Die Kosten denkbarer und mitunter wünschenswerter Umstrukturierungsmaßnahmen können prohibitiv hoch sein. Die Umnutzung von Flächen kann etwa Kosten für den Abriss und Neubau von Lagerhallen, die Bodensanierung, die Verlagerung von Umschlaggerät oder den Neu- und Ausbau von Straßen- und Schienenwegen erforderlich machen. Zudem können Entschädigungszahlungen an jetzige Mieter notwendig werden. Diese Kosten können zu einer fehlenden Rentabilität von Umstrukturierungsmaßnahmen führen.



- Betriebliche Abläufe von Unternehmen können (z.B. durch ihre Kundenstruktur) dazu führen, dass eine Verlagerung etwa von Niehl nach Godorf ökonomisch unsinnig wäre, sowohl aus betriebswirtschaftlicher Sicht aufgrund hoher zusätzlicher Transportkosten im Vor- und Nachlauf als auch aus volkswirtschaftlicher Sicht aufgrund zusätzlicher Umwelt- und Staubelastungen.
- Die zukünftige Nutzungsstruktur der Kölner Häfen sollte so ausgerichtet sein, dass primär hafenauffine Unternehmen, die vorwiegend wasserseitig Güter umschlagen, die Häfen nutzen.

Die **Hauptergebnisse** der Untersuchung sind wie folgt:

Hafen Niehl

- Kurzfristig besteht – abgesehen von den bereits auf dem Stapelkai begonnenen Umstrukturierungsarbeiten zur Schaffung neuer Containerumschlags- und -lagerflächen – kein weiteres Umstrukturierungspotenzial.
- Im Gegensatz dazu sind mittel- und langfristige Umstrukturierungen zu empfehlen, um dem prognostizierten Wachstum gerecht zu werden. Mittelfristig besteht ein Umstrukturierungspotenzial in Höhe von ca. 45.000 qm. Um dieses zu nutzen, empfiehlt sich vor allem die vollständige Bereitstellung des Stapelkais (zusätzliche 26.000 qm) als Containerfläche. Ferner empfiehlt sich – neben der Umnutzung kleinerer Flächen am Südrand des Hafenbeckens 4 – die Verlagerung des Kohleumschlags vom Molenkopf nach Deutz, um über eine großräumige Containerfläche (42.000 qm, davon dann 12.000 qm umstrukturiert) verfügen zu können.
- Langfristig sollte ein weiteres Umstrukturierungspotenzial in Höhe von ca. 110.000 qm genutzt werden, um den langfristigen Bedarf an Kapazitäten für den Containerumschlag zu decken. Hierzu zählt die Umstrukturierung einer ca. 53.000 qm großen Fläche auf dem Hansekai. Nach Abschluss dieser Umnutzungen verfügt der Hafen Niehl über Containerflächen auf dem Westkai (28.000 qm), dem Molenkopf (42.000 qm), dem Stapelkai (95.000 qm), dem Hansekai (52.600 qm) und dem Lagerhauskai (9.300 qm) von insgesamt 227.000 qm. Dadurch ist der am prognostizierten Umschlag für 2025 (Maximalvariante) orientierte Flächenbedarf von 240.000 qm (bei Annahme einer Realisierung der in Godorf geplanten Maßnahmen) annähernd gedeckt.

Hafen Godorf

- Der vorgesehene Hafenausbau in Godorf ist trotz der empfohlenen Maßnahmen in Niehl unbedingt erforderlich. Weitere Umstrukturierungen sind – abgesehen von der notwendigen Verlagerung des Aluminiumhydroxidumschlags nach Niehl – an diesem Standort nicht notwendig.
- Der Godorfer Hafen ist nicht nur aus Kapazitätsgründen notwendig. Er bedient auch ein eigenes lokales Einzugsgebiet. Kunden aus dem Einzugsgebiet des Godorfer Hafens müssten ohne diesen den Hafen Niehl nutzen, was entsprechende Vor- und Nachläufe per Lkw durch die Kölner Innenstadt mit sich brächte. Eine Verlagerung



von Unternehmen von Niehl nach Godorf ist alleine schon aus volkswirtschaftlichen Gründen (prohibitiv hohe Umwelt- und Staukosten) nicht darstellbar.

Hafen Deutz

- Ein Erhalt des Hafens Deutz als Massen- und Massengutshafen ist dringend erforderlich. Nur unter dieser Voraussetzung können die für Niehl und Godorf empfohlenen Maßnahmen annähernd dem Bedarf gerecht werden.
- Aktuell besteht in Deutz ein Umstrukturierungspotenzial von nur 26.000 qm, da die Nutzung des Hafens bereits größtenteils hafenaffin ist und bei einem Teil der Nutzer Erweiterungspotenzial erkennbar und erwünscht ist. Zudem ist eine Ausweitung der Massengutstruktur erforderlich, um – etwa im Kohlebereich – die Verlagerung aus Niehl zu ermöglichen. Damit ist der Hafen Deutz ausgelastet.

Selbst mit dem ausgebauten Godorfer Hafen und den übrigen empfohlenen Umstrukturierungen werden die Kölner Häfen nicht in der Lage sein, den Bedarf an Logistikflächen zu befriedigen. Allein für mit dem Umschlag verbundene logistische Aktivitäten verbleibt ein Flächendefizit von ca. 170.000 qm. Diese Nachfrage wird auf andere Standorte in oder außerhalb von Köln ausweichen müssen, was mit ökonomischen Nachteilen nicht nur für die Logistikanbieter, sondern auch für die von ihnen bedienten Unternehmen verbunden sein wird. Für weitere Umstrukturierungsmöglichkeiten, die sich möglicherweise in Zukunft ergeben können, besteht damit ein hohes Potenzial geeigneter neuer Nutzungen.



2 Aufgabenstellung

Das in den letzten Jahren eingetretene und für die Zukunft prognostizierte Wachstum des Verkehrs ist für die Kölner Häfen eine große Herausforderung.

Um an diesem Wachstum partizipieren zu können, ist die Verfügbarkeit ausreichender Hafenumschlagflächen für Umschlag und Logistik unerlässlich. So ist neben der Bereitstellung zusätzlicher Flächen, wie bereits in Godorf in fortgeschrittenem Stadium geplant, auch die Optimierung der Nutzung bestehender Flächen notwendig. Nur bei ökonomisch sinnvoller Flächennutzung kann es gelingen, dem prognostizierten Wachstum gerecht zu werden.

Allerdings sind sowohl die Schaffung neuer Flächen als auch die Umstrukturierung bestehender Flächen mit Schwierigkeiten verbunden. Einerseits steht etwa die bereits planfestgestellte Erweiterung des Godorfer Hafens nach wie vor in der Diskussion. Andererseits wird die notwendige Umstrukturierung bestehender Flächen durch gleich mehrere Aspekte erschwert.

Erstens ist die Flächenverfügbarkeit in den Kölner Häfen zu berücksichtigen. So sind Hafenumschlagflächen in aller Regel mittel- und langfristig vermietet. Zweitens führen Umstrukturierungen durch die Notwendigkeit von Investitionen grundsätzlich zu zum Teil prohibitiv hohen betriebswirtschaftlichen Kosten. Drittens sprechen oftmals betriebliche Abläufe aktueller Nutzer gegen eine Umstrukturierung. So könnte es etwa sowohl aus volkswirtschaftlicher als auch aus betriebswirtschaftlicher Sicht nicht sinnvoll sein, Unternehmen, deren Geschäftspartner im Kölner Norden liegen, von Niehl nach Godorf oder Deutz zu verlagern, wenn dadurch hohe Transportkosten im Vor- und Nachlauf und zudem hohe Umwelt- und Staukosten erzeugt werden. Viertens erschwert der Zielkonflikt zwischen der Stadt Köln und dem Hafenumschlagbetreiber eine Flächenoptimierung. Dieser Zielkonflikt besteht zwischen den städtebaulichen Interessen der Stadt Köln, die etwa für den Standort Deutz eher die Ansiedlung von Büro- und Geschäftsräumen und somit nicht hafenumschlagaffine Nutzungen präferiert, und den ökonomischen Interessen des Hafenumschlagbetreibers mit dem Ziel der Ansiedlung von hafenumschlagaffinen Unternehmen.

Das Ziel der vorliegenden Untersuchung besteht darin, eine geeignete Zukunftsstrategie für die Nutzung der Kölner Häfen aufzuzeigen, die zugleich die bestehenden Restriktionen beachtet. Hierzu wird zunächst auf Grundlage der Güterverkehrsprognose des Bundes eine regionalisierte Umschlagsprognose für den Standort Köln erstellt. Diese bezieht darüber hinaus die aktuellen Erwartungshaltungen und Planungen der im Hafen ansässigen Unternehmen ein. Um diese Aspekte in die Prognose integrieren zu können, sind zahlreiche Gespräche mit den relevanten Akteuren geführt worden. Aufbauend auf dieser Prognose wird der zukünftige Flächenbedarf ermittelt, der nach Gütergruppen und Hafenteilen differenziert werden kann. Hierbei wird auch die Arbeitsteilung zwischen den Häfen Godorf, Niehl und Deutz berücksichtigt. In einem letzten Schritt wird ein Konzept zur mittel- und langfristigen Flächennutzung der betreffenden Häfen vorgestellt, um aufzuzeigen, wie der ermittelte Flächenbedarf gedeckt werden kann. Dieser Schritt beinhaltet die kritische Prüfung des Umstrukturierungspotenzials aller in Frage kommenden Flächen.

3 Allgemeine Trends der Binnenschifffahrt und Binnenhäfen

Während in den 1970er und 1980er Jahren das Bild der Binnenhäfen durch rückläufige Massengutverkehre und nur zaghafte neue Wachstumfelder geprägt war, hat sich dies heute grundlegend geändert: Binnenhäfen entwickeln sich zu Logistiknoten mit zunehmender Bedeutung für die regionale und überregionale Wirtschaft und Beschäftigung. Durch die Tendenz zur Verlagerung auf den ökologisch effizienteren Verkehrsträger Binnenschiff begünstigt die Binnenschifffahrt zudem die Einhaltung der Klimaziele.¹ Insbesondere der Containerverkehr wächst mit anhaltend hohen Raten. Aber auch bei Massengut (etwa Kohle, Bioenergie-Rohstoffe, Güter der chemischen Industrie) und bei Massenstückgütern (etwa Papier, Zellstoff, Eisen/Stahl) gibt es deutliche Wachstumssignale.

Eine der Hauptursachen für die Zunahme der Binnenschiffsverkehre ist die Globalisierung der Wirtschaft. Durch sie wachsen interkontinentale Verkehre und als Folge die Seehafen-hinterlandverkehre weit überdurchschnittlich, mit bis zu vierfach höheren Raten als das allgemeine Wirtschaftswachstum. Für diese Verkehre sind die Binnenhäfen (insbesondere wie Köln an der Rheinschiene) geografisch hervorragend positioniert. Sie verbinden kostengünstige Verkehrsverbindungen mit der Nähe zu den wesentlichen Verbrauchs- und Produktionszentren.

Die zunehmende Nachfrage nach logistischen Dienstleistungen im interkontinentalen Verkehr wurde zunächst überwiegend an den Seehafenstandorten selbst gedeckt. Dort stößt dies heute auf zunehmende Schwierigkeiten: Knappe und immer kostspieliger aufzubereitende Flächen an den Seehafenstandorten werden dringend für die Umschlagsleistungen benötigt und lassen zunehmend nur wenig Spielraum für andere Funktionen. Binnenhäfen eröffnet sich die Chance, logistische Funktionen zu übernehmen, die damit verbundene Wertschöpfung in die eigene Hafenregion zu ziehen und damit die Wettbewerbsfähigkeit ihrer Wirtschaftsregion zu stärken.

Diese Entwicklung bietet gerade den Kölner Häfen Chancen einer positiven wirtschaftlichen Entwicklung. Sie können für die Kölner Wirtschaft umfangreiche und hochwertige Logistikdienstleistungen anbieten und damit die Attraktivität des Standortes für die Unternehmen weiter steigern. Hierzu gehört der Umschlag von Containern sowie von Massen- und Stückgütern, aber auch darüber hinausgehenden Dienstleistungen wie Lagerung, Weiterverarbeitung oder Veredelung.

Eine wesentliche Voraussetzung hierfür ist die Verfügbarkeit geeigneter Hafenflächen. Die Bereitstellung geeigneter neuer Flächen ist in Köln, wie an den meisten anderen Hafenstandorten in Nordrhein-Westfalen, allerdings nur gegen Widerstände aufgrund anderer Nutzungsanforderungen möglich. Eine Anpassung bestehender Flächen an prognostizierte Marktbedürfnisse muss deshalb ebenso betrachtet werden. Dies beinhaltet auch, bestehende Hafenflächen für die hafenwirtschaftliche Nutzung zu erhalten. Die Landesregierung unterstützt diese Zielsetzung ausdrücklich.² Auch wenn die

¹ Vgl. PLANCO Consulting GmbH, Verkehrswirtschaftlicher und ökologischer Vergleich der Verkehrsträger Straße, Schiene und Wasserstraße, Essen, 2007.

² Minister für Bauen und Verkehr Nordrhein-Westfalens, Oliver Wittke, anlässlich der Vorstellung des Landeshafenkonzeptes vor der Presse im März 2008

Nutzungsfestlegung der Flächen den Kommunen obliegt, ist eine Abstimmung mit der Landespolitik sinnvoll.



4 Umschlagsentwicklung in den Kölner Häfen

4.1 Heutiger Umschlag

Die Kölner Häfen konnten ihren wasser- und bahnseitigen Umschlag in den letzten Jahren merklich steigern. Im Jahr 2007 wurden wasserseitig mehr als 11 Mio. Tonnen umgeschlagen. Bahnseitig lag der Umschlag in etwa der gleichen Größenordnung, so dass am trimodalen Umschlagspunkt Kölner Häfen mehr als 20 Mio. Tonnen für die in der Region ansässige Industrie und Bevölkerung, aber auch für ein weites Hinterland, umgeschlagen wurden. Nach zweistelligen Wachstumsraten in den Jahren 1999-2005 blieb der Containerumschlag zwischen 2006 und 2007 nahezu konstant. Dies liegt nicht in der mangelnden Nachfrage, sondern hauptsächlich in den erschöpften Containerumschlagskapazitäten Kölns begründet. Verglichen mit den anderen Standorten an der Rheinschiene (insbesondere Duisburg, Düsseldorf/Neuss und Bonn) kann Köln hier seine Potenziale nicht nutzen. Dies gilt für den Umschlag, aber auch für die damit verbundene Beschäftigung und Wertschöpfung. Mit höheren Kapazitäten könnte sich der Umschlag in Köln aufgrund des Nachholbedarfs durch Rückgewinnung von Verkehren positiver entwickeln als in anderen Rheinhäfen.

Der ausbleibende rechtzeitige Ausbau der Kapazitäten in Köln bedeutet schon heute einen Kostennachteil für die Kölner Unternehmen.

Der Massen- und Stückgutumschlag wuchs in den Kölner Häfen 2005-2007 um jahresdurchschnittlich 3,2%. Die dominierende Gütergruppe sind Mineralölprodukte mit etwa 50% des gesamten Umschlags der Kölner Häfen. Der Mineralölumschlag war in den letzten drei Jahren relativ konstant. Stark angestiegen ist der Kohleumschlag mit einer jährlichen Steigerung von 20%, allerdings noch auf vergleichsweise niedrigem Niveau. Ebenfalls stark angestiegen ist der Umschlag von Gütern der Gütergruppe Steine und Erden mit 30% p.a.

Tabelle 1: Wasserseitiger Umschlag in den Kölner Häfen 2005-2007 in 1.000 t bzw. 1.000 TEU

Gütergruppe DIW		2005	2006		2007			
Nr.	Text	Gesamt	Eingang	Ausgang	Gesamt	Eingang	Ausgang	Gesamt
1	Landwirtschaftliche Erzeugnisse	141	145	9	154	108	79	187
2	Nahrungs- und Futtermittel	56	2	62	64	0	38	38
3	Kohle	85	68	33	101	80	42	122
5	Mineralölprodukte	5.703	2.687	3.140	5.827	2.762	2.988	5.750
6	Eisenerze	0	0	0	0	0	0	0
7	Schrott, NE-Metallerze	252	5	304	309	5	242	247
8	Eisen, Stahl, NE-Metalle	62	71	0	71	88	0	88
9	Steine und Erden	823	602	413	1.015	636	750	1.386
10	Chemische Erzeugnisse	2.300	928	1.305	2.233	932	1.350	2.282
11	Investitionsgüter	236	0	110	110	0	103	103
12	Verbrauchsgüter	759	217	622	839	250	637	887
Summe		10.417	4.725	5.998	10.723	4.861	6.229	11.090
Wasserseitiger Umschlag von Containern								
1.000 TEU		95	52	62	114	54	63	117
1.000 t		746	210	618	828	234	636	870

Quelle: HGK

Der wasserseitige Containerumschlag, der heute nur in Niehl erfolgt, stieg von 2005 auf 2006, blieb dann aber 2007 aufgrund begrenzter Kapazitäten nahezu konstant. Mit 117.000 TEU ist die wasserseitige Containerumschlagskapazität in Köln nahezu ausgelastet. Ein Teil der potenziellen Kunden für Godorf ist bereits auf benachbarte Standorte wie Bonn ausgewichen.

Der übrige Umschlag verteilt sich in Köln auf drei wesentliche Häfen: Niehl (I+II), Godorf und Deutz. Godorf ist mit 7,7 Mio. Tonnen (2007) der umschlagstärkste Hafen, der vor allem für die ansässige chemische Industrie genutzt wird. In Niehl werden neben Containern fast 2 Mio. Tonnen Massengut umgeschlagen. Auf Deutz entfielen 2007 neben dem Bahnumschlag rund 0,5 Mio. Tonnen wasserseitiger Umschlag.

Tabelle 2: Umschlag in den Kölner Häfen 2007 nach Häfen (in 1.000 t bzw. 1.000 TEU)

Nr.	Text	Niehl (I+II)	Deutz	Godorf	Gesamt
1	Landwirtschaftliche Erzeugnisse	17	171	0	188
2	Nahrungs- und Futtermittel	0	38	0	38
3	Kohle	122	0	0	122
5	Mineralölprodukte	978	0	4.772	5.750
6	Eisenerze	0	0	0	0
7	Schrott, NE-Metallerze	221	26	0	247
8	Eisen, Stahl, NE-Metalle	8	80	0	88
9	Steine und Erden	106	188	1.092	1.386
10	Chemische Erzeugnisse	429	0	1.852	2.281
11	Investitionsgüter	103	0	0	103
12	Verbrauchsgüter	887	0	0	887
Summe		2.871	503	7.716	11.090
Umschlag von Containern (wasserseitig)					
1.000 TEU		117			
1.000 t		870			

Quelle: HGK

Zu dem wasserseitigen Umschlag kommt in erheblichem Umfang bahnseitiger Umschlag hinzu. Wie auch im wasserseitigen Umschlag sind Mineralölprodukte, chemische Erzeugnisse, Steine und Erden und Verbrauchsgüter (Container) die Hauptumschlagsgüter.

Tabelle 3: Bahnseitiger Güterumschlag 2004 und 2005 im Hafen Köln in 1.000 t

Gütergruppe DIW		2004	2005
1	Landwirtschaftliche Erzeugnisse	214	214
3	Kohle	569	712
5	Mineralölprodukte	3.682	5.912
7	Schrott, NE-Metallerze	175	144
8	Eisen, Stahl und NE-Metalle	295	248
9	Steine und Erden	434	947
10	Chemische Erzeugnisse	2.031	1.825
11	Investitionsgüter	1.525	1.585
12	Verbrauchsgüter	191	17
Summe		11.120	11.604

Quelle: HGK

Die Trimodalität, also die Möglichkeit sowohl wasser- als auch landseitigen Umschlag anbieten und die Verkehrsträger Binnenschiff, Eisenbahn und Lkw nutzen zu können, ist ein wichtiger Wettbewerbsvorteil der Kölner Häfen.

Die Kölner Hafenlandschaft ist geprägt durch die Aufteilung auf drei Standorte. Diese Aufteilung bietet mehrere Vorteile:

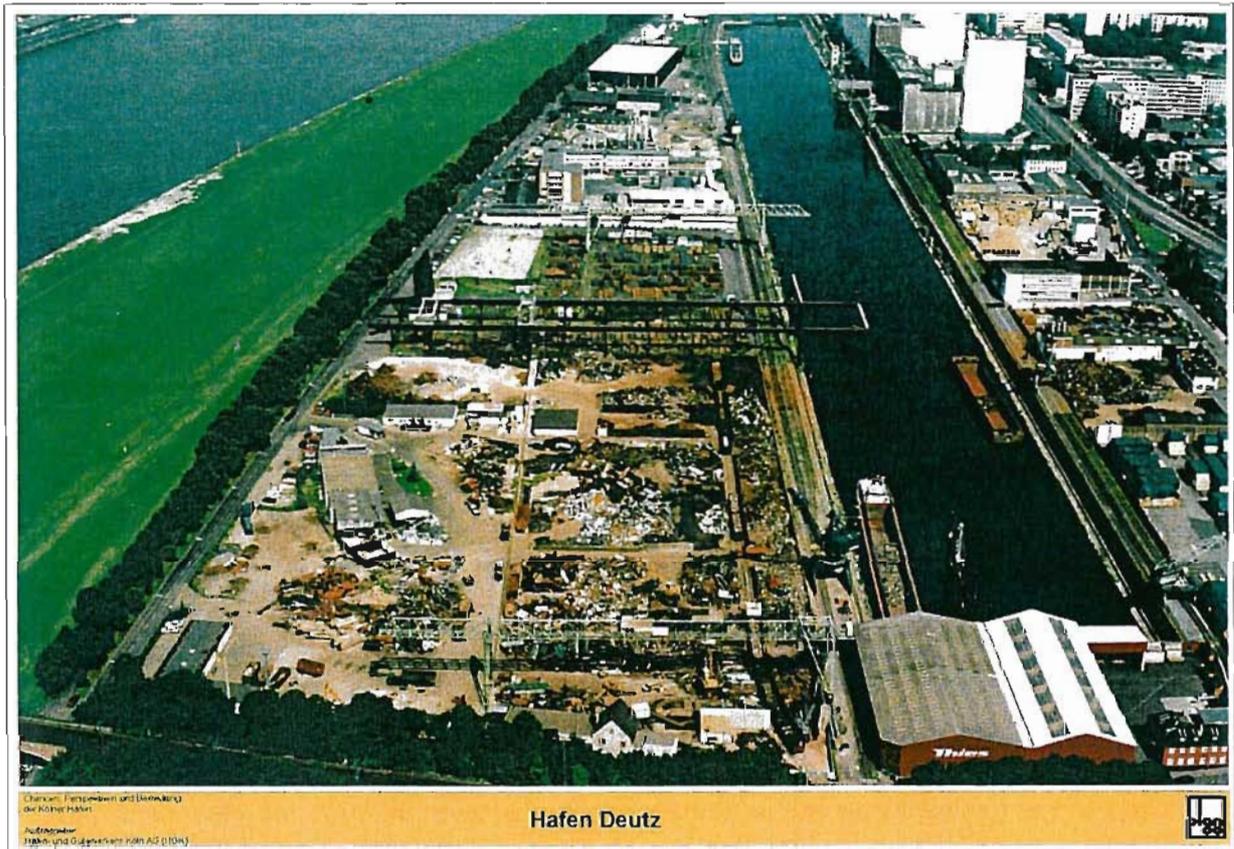
- Sie sorgt für eine optimale Anbindung der Industrie mit kurzen Vor- bzw. Nachläufen.
- Sie bietet die Möglichkeit, schlecht miteinander verträgliche Nutzungen räumlich zu trennen.
- Sie ermöglicht eine Kapazität, die so an einem einzigen Standort nicht zu schaffen wäre.



4.1.1 Hafen Deutz

Der Deutzer Hafen ist von seiner flächenmäßigen Ausdehnung der zweitgrößte der drei Kölner Häfen und der einzige rechtsrheinische Standort. Er hat eine gute Anbindung an das Autobahnnetz und an die Industriezentren im Bergischen Land, Ruhrgebiet und Sauerland.

Abbildung 1: Luftaufnahme des Hafens Deutz



Im Deutzer Hafen nahmen sowohl der wasser- als auch der bahnseitige Umschlag in den letzten Jahren stetig zu. Der wasserseitige Umschlag macht ca. zwei Drittel des Aufkommens aus.

Tabelle 4: Entwicklung des wasser- und schienenseitigen Güterumschlags im Hafen Deutz 2003-2006 in t

	2003	2004	2005	2006
Wasserseitig	447.000	454.000	474.000	477.000
Schienenseitig	90.000	129.000	128.000	240.000
Gesamt	537.000	583.000	602.000	717.000

Quelle: HGK

Wichtige Hafenkunden sind:

- Die *Kampffmeyer Mühle* ist Eigentümer eines Teils der genutzten Fläche. Kampffmeyer bezieht per Schiff jährlich etwa 180.000 Tonnen Getreide. In der Mühle sind etwa 120 Mitarbeiter beschäftigt. Die Möglichkeit des wasserseitigen Umschlags ist für die Mühle essenziell.



- Die Firma *Steil* schlägt mit sukzessive steigendem Anteil der Binnenschifffahrt im Hafen Schrott um. Steil beschäftigt am Standort 70 Mitarbeiter. Die Möglichkeit des wasserseitigen Umschlags ist für die Firma Steil zwingend erforderlich.
- Die Firma *Weiler* ist auf den Handel mit Halbzeug spezialisiert. Weiler verfügt in Deutz über eigene Umschlags-, Anarbeitungs- und Lagermöglichkeiten. Produkte werden von Flach- und Langprodukteherstellern bezogen, angearbeitet (z.B. Slitten, Schleifen von Flachprodukten, Brennen von Langprodukten auf Ofeneinsatzanlagen, Bündelungen) und dann an die stahlverarbeitende Industrie geliefert (Handel, Brennschneidebetriebe, Freiform- und Gesenkschmieden, Profilwalzwerke, Spalt-, Profilier- und Servicebetriebe, Walzdrahtverarbeiter). Die Kunden von Weiler sitzen überwiegend in der Region Köln, im Siegerland und im Sauerland. 2007 wurden 404.000 Tonnen Stahl bewegt. Auf der Eingangsseite gingen jeweils 100.000 Tonnen per Bahn und per Binnenschiff ein. Im Ausgang wurden jeweils 100.000 Tonnen per Bahn und Lkw abgefahren. Seit 2004 wurde das Volumen ständig gesteigert (2005: +12,5%; 2006: +20%; 2007: +24%). Heute sind in Deutz 65 feste Mitarbeiter und 4 Leiharbeiter beschäftigt.
- Die Firma *Omya* bezieht Flüssiggüter aus einem unternehmenseigenen Tanklager in Rotterdam per Binnenschiff. Auch Omya konnte seinen Umschlag in den letzten Jahren deutlich steigern - von 98.000 Tonnen (2002) auf 175.000 Tonnen (2007). Weitere Steigerungen werden in den nächsten Jahren erwartet. Ein Standort am Wasser ist für das Unternehmen notwendig.
- Die Firma *Kleiner* ist heute auf den landseitigen Umschlag von Recyclingprodukten spezialisiert. Sie plant den Umschlag von Baustoffen in einer Größenordnung von 100.000 Tonnen pro Jahr auf der Wasserseite.

Die HGK vermietet in Deutz heute knapp 137.000 qm. Hinzu kommen Flächen in anderem Eigentum (insbesondere Kampffmeyer, Deutsche Asphaltwerke und Weiler), die hier nicht Gegenstand der Untersuchung sind. Größter Mieter ist die Firma Steil, gefolgt von Weiler und Kampffmeyer. Derzeit sind drei Flächen frei, mit einer Gesamtfläche von ca. 26.000 qm. Etwa 90.000 qm sind mit wasser- bzw. bahnseitigen Umschlagsaktivitäten verknüpft. 8.000 qm werden durch die Firma Kleiner genutzt, die heute keinen wasser- oder bahnseitigen Umschlag durchführt, dies jedoch plant. Wenn dies umgesetzt wird und die Freiflächen hafenauffinen Nutzungen zugeführt werden, ist der Hafen Deutz überwiegend hafenauffin genutzt.

Umstrukturierungen in Deutz werden durch die Eigentümerstruktur und durch zum Teil langfristige Mietverträge zudem beeinträchtigt.



Tabelle 5: Aktuelle Flächennutzung im Hafen Deutz

Fläche Nr. (HGK-Plan)	Größe in qm	Mieter/Eigentümer	Produkt	Vertragsablauf (mit Option)
1	4.180	Omya	Kreide	2018 (2028)
2	470	Wasserschutzpolizei		2012
3	8.000	Frei		
4,9,10,13	56.400	Steil	Schrott	2017
5	4.777	Kohl		2012
6	1.384	Deutzer Asphaltwerke		
7,8,15	17.300	Weiler	Stahl	2010 (2015)
11	11.739	Frei		
12	6.200	Frei		
14	3.000	StEB		
16	8.500	Kleiner		2009 (2021)
17	2.400	Stadt Köln, Mostar, Kariman		2017, 2010, 2010
18	k.A.	Neusatz		2010
19	12.260	Kampfmeyer	Getreide	2027
Summe	136.610			

Quelle: HGK

4.1.2 Hafen Niehl I

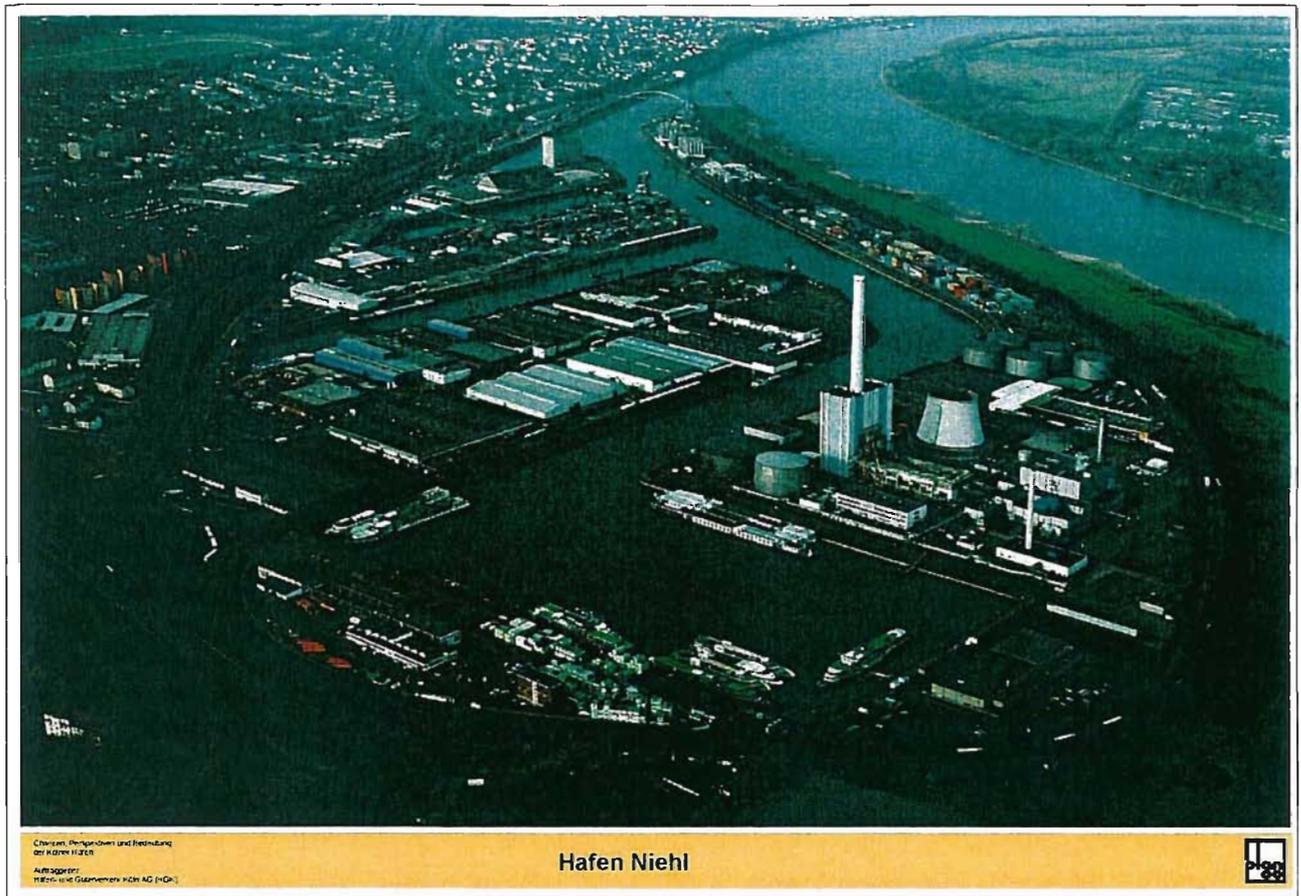
Der Hafen Niehl ist ein Multifunktionshafen, in dem neben Containern auch Massen- und Stückgüter umgeschlagen werden und Lagerlogistik betrieben wird. Diese Mischfunktion ist ein wichtiges Merkmal des Niehler Hafens und unterstreicht seine vielfältige Bedeutung für die regionale Wirtschaft.

Es besteht in Niehl eine Schutzhafenfunktion, wodurch der Hafen für bis zu 160 Schiffe eingeplant ist.

Der Hafen lässt sich in sechs Bereiche differenzieren:

- Westkai
- Lagerhauskai
- Stapelkai
- Hansekai.
- Molenkopf
- Gebiet um Becken 4a

Abbildung 2: Luftaufnahme des Hafens Niehl



Am **Lagerhauskai** werden heute Getreide, Kohle, Splitt und Schwergut umgeschlagen. Daneben dient er als Leercontainerdepot. Wasserseitig wurden 2007 ca. 16.500 Tonnen Getreide, 21.000 Tonnen Splitt sowie 31.000 Tonnen Kohle umgeschlagen. Zudem sind zwei Krane für den wasserseitigen Umschlag von Schüttgütern vorhanden.

Der Lagerhauskai hat eine Nutzfläche von 41.300 qm. Für den Getreideumschlag werden 4.000 qm, als Leercontainerdepot 9.300 qm und für den Splittumschlag und Lagerlogistik 28.000 qm genutzt.

Ab 2009 wird die Firma Karl Schmidt zusätzlich zum Massengutumschlag über die ansässige CTS auf deren Flächen Container umschlagen.

Tabelle 6: Flächennutzung auf dem Lagerhauskai

Fläche Nr.	Größe in qm	Mieter/Eigentümer	Produkt	Vertragsablauf mit Option
28	4.000	RWZ	Getreide	01.03.2060
29	9.300	CTS	Leercontainerdepot	31.12.2010
27	28.000	Karl Schmidt	Splitt, Lagerlogistik	31.12.2030
Summe	41.300			

Quelle: HGK

Die Flächen auf dem Lagerhauskai unterliegen langfristigen vertraglichen Bindungen. Die Fläche der RWZ ist im Rahmen eines Erbpachtvertrages bis 2060 gebunden, die von Karl Schmidt genutzte Fläche bis 2030. In beiden Fällen würde eine Umsiedlung die Zustimmung der Unternehmen voraussetzen. In diesem Fall müsste an geeigneter Stelle die Infra- bzw. Suprastruktur der Unternehmen wieder aufgebaut und gegebenenfalls eine Entschädigung für den außerordentlichen Aufwand gezahlt werden. Die Höhe dieser Entschädigung würde zudem voraussichtlich mit der Länge der Vertragslaufzeit korrelieren. Im Fall von Karl Schmidt müssten zumindest die bestehenden Hallen, im Fall der RWZ die Silos an anderer Stelle neu errichtet werden.

Der **Stapelkai** steht heute ganz im Zeichen des Containerumschlags. Der Stapelkai umfasst eine Nutzfläche von 95.000 qm. Die CTS, der ansässige Terminalbetreiber, schlägt sowohl wasser- als auch bahnseitig Container um. Zu den 117.000 TEU wasserseitigem Umschlag kommen 124.000 TEU bahnseitig hinzu (allerdings einschließlich des Umschlags auf dem Westkai mit weiteren 28.000 qm). Am Fuß des Stapelkais werden wasserseitig 211.000 Tonnen Zellulose durch die Firma neska umgeschlagen. Die Zellulose dient als Grundstoff für die Papierproduktion der Firma m-real Zanders in Bergisch Gladbach und Düren. Köln ist der Hauptumschlagplatz des Unternehmens. Die Zellulose kommt per Schiff aus Vlissingen nach Köln. In Köln wird sie nach Zwischenlagerung per Bahn direkt in die Werke gefahren. Durch die Trimodalität des Standortes ist es gelungen, diesen Transport ohne den Lkw umweltfreundlich und kostengünstig durchzuführen. Die Zelluloseverkehre sind ein gutes Beispiel für eine erfolgreiche Verkehrsverlagerung auf Basis geeigneter Infrastrukturverfügbarkeit.

Daneben verfügt Schenker auf dem Stapelkai über eine Lagerhalle. Schenker führt bahnseitigen Umschlag durch und hat nur noch eine vergleichsweise kurze Vertragslaufzeit (2014). Bis vor kurzem wurde zudem Splitt umgeschlagen. Dieser Umschlag wurde aber auf den Molenkopf verlagert, um Flächen für weiteres Wachstum im Containerumschlag zu schaffen.

Heute nutzt die CTS 69.000 qm des Stapelkais, die neska weitere 13.000 qm und die Firma Schenker ebenfalls 13.000 qm.

Tabelle 7: Flächennutzung auf dem Stapelkai

Fläche Nr.	Größe in qm	Mieter/Eigentümer	Produkt	Vertragsablauf mit Option
25	69.000	CTS	Container	31.12.2010/31.12.2011
24	13.000	neska	Zellulose Düngemittel/Splitt	31.12.2024
26	13.000	Schenker	Automobillogistik	31.12.2014
Summe	95.000			

Quelle: HGK

Der **Hansekaai** ist der diversifizierte Umschlagplatz in Niehl. Er verfügt über eine Nutzfläche von 184.100 qm. Am Kopf des Kais wird Schrott durch die Firma Becker umgeschlagen – wasserseitig 220.000 Tonnen (2007). Becker entsorgt Schrott vorwiegend für die nahe gelegenen Ford-Werke, die Bayer-Werke, Rheinbraun und die RWE AG. Der Schrott wird überwiegend per Bahn in den Hafen geliefert. Allein zwischen den Ford-Werken und dem



Hafen Niehl verkehren 70 Züge pro Monat. Das Schrottunternehmen ist ein wichtiger Dienstleister für die Industrie in der Region, für die (wie für Ford) ein anderer Standort mit Kostennachteilen verbunden wäre. Angrenzend an das Schrottunternehmen liegen an den Becken 3 und 4 Lagerhallen der Firma Wincanton. Es folgen eine Lagerhalle der Firma Loxsess und zwei weitere durch Lagerlogistik genutzte Flächen. Am Fuß von Becken 4 liegen zwei weitere Lagerhallen. Dort befindet sich eine Anlage, an der bis 2006 Salpetersäure für die Kölner chemische Industrie umgeschlagen wurde.

Die verbleibende Fläche wird für den Umschlag von ca. 100.000 Tonnen Papier, Zellulose und Stahl genutzt. Die HGK hält hierfür unter anderem eine Trockenumschlaganlage vor. Papier wird per Bahn oder Schiff geliefert und dann per Lkw in die umliegenden Druckereien der Kölner Tagespresse geliefert. Durch die Nutzung der Kölner Häfen ist ein kürzest möglicher Lkw-Nachlauf sichergestellt.

Tabelle 8: Flächennutzung auf dem Hansekai

Fläche Nr.	Größe in qm	Mieter/Eigentümer	Produkt	Vertragsablauf mit Option
18	37.000	Max Becker	Schrott	31.03.2010
17		Max Becker		31.12.2037
19	13.700	Wincanton		31.12.2025
16	11.000	Wincanton		31.12.2022
20	8.000	Loxsess		31.03.2017
21	7.200	Leer (Insolvenz)		
15	3.200	neska	Stahl, Zellulose	31.01.2009
14	3.300	neska	Papier	Unbefristet
13	23.000	Pohl	Zellulose/Papier	31.12.2030
22	32.600	Eisenmetall		31.12.2024
23	4.800	Karl Schmidt	Kunststoffe	Kurzzeitverm.
12	18.000	Talke	Container	30.06.2013
11	14.900	Karl Schmidt		Kurzzeitverm.
10	7.400	Reifen Klein/Zoll		31.12.2009
Summe	184.100			

Quelle: HGK

Neben Hafenbecken 4 befindet sich Becken 4a, das heute als Winterhafen der Köln-Düsseldorfer Fahrgastschiffe genutzt wird. Um Becken 4a herum sind Verwaltungen der Köln-Düsseldorfer, der HGK und Lagerflächen angesiedelt. Nicht im HGK-Eigentum befindlich liegt an der gegenüberliegenden Seite von Becken 4a das Kraftwerk der Firma Rhein Energie. Am Becken 4 liegt eine Fläche der Transfesa, die als Vorstauplatz für den KLV-Umschlag am Westkai genutzt wird. Die Nutzung dieser Fläche für den Containerumschlag ist eine Notlösung, die der Flächenknappheit an anderer Stelle geschuldet ist. Im Zuge der Umstrukturierungen ist eine Verlagerung hin zu den für den Containerumschlag genutzten Flächen anzustreben.

Weiter wird auf dem Molenkopf wasserseitig Mineralöl umgeschlagen. Zwischen dieser Fläche und dem dann angrenzenden Leercontainerdepot liegt eine Fläche der Stadtentwässerungsbetriebe Köln, AöR. Das Containerdepot wird durch eine Fläche für den Kohle- und Splittumschlag unterbrochen. Hieran schließt sich die Mietfläche der Firma



Schmidt an. Auf dieser Fläche befinden sich Lagerhallen und Hochsilobatterien zur Lagerung von Produkten für die chemische Industrie. Am Ende des Molenkopfes folgt eine Fläche des Asphaltwerkes.

Tabelle 9: Flächennutzung auf dem Molenkopf und um Hafenbecken 4a

Fläche Nr.	Größe in qm	Mieter/Eigentümer	Produkt	Vertragsablauf mit Option
9	18.700	HGK Verwaltung		
9a	5.300			
8	17.600	KD Verwaltung		31.07.2028
7	7.000	Transfesa	Wechselbrücken	31.12.2009
6	15.100	Anterist+Schneider		31.08.2022
5	19.000	Petrotank	Mineralöl	30.06.2012
4	4.500	StEB	Stadtentwässerung	30.09.2029
3	12.000	neska	Kohle	31.12.2009
3	30.000	neska	Leercontainerdepot CTS	31.12.2010
2	17.500	Karl Schmidt		31.12.2030
1	12.900	Asphaltwerk		31.12.2020
Summe	159.600			

Quelle: HGK.

4.1.3 Hafen Niehl II

Der Hafen verfügt über lediglich ein Hafenbecken. Er wird für die Verladung von Pkw-Neufahrzeugen der Firma Ford sowie dem Flüssiggutumschlag von chemischen Produkten der ansässigen Chemiewerke genutzt. Darüber hinaus dient er als Schutzhafen für die Binnenschiffe. Aufgrund seiner Lage ist kein Gleisanschluss vorhanden.

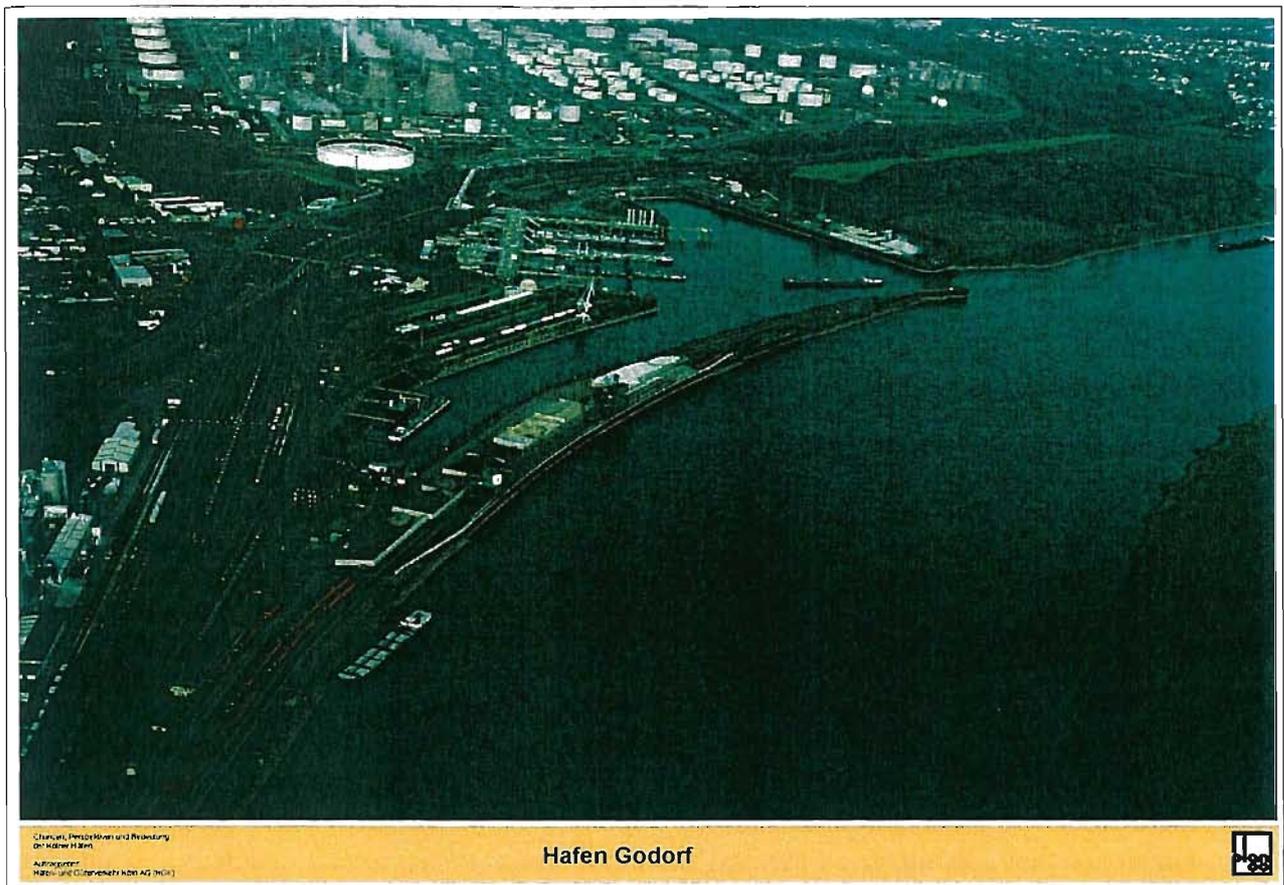
Die marginal vorhandene Landfläche (3.000 qm) kommt für eine anderweitige hafenaffine Nutzung nicht in Betracht.

4.1.4 Hafen Godorf

Der Godorfer Hafen besteht aus drei Becken, in denen Schütt- und Flüssiggüter umgeschlagen werden.



Abbildung 3: Luftaufnahme des Hafens Godorf



Schwerpunkt ist der Umschlag von Flüssiggütern der chemischen Industrie. Die entsprechenden Anlagen nehmen zu diesem Zweck die größten Flächen im Hafen ein. Die chemische Industrie ist direkt am Hafen bzw. in geringer Entfernung vom Hafen angesiedelt. Von den Umschlagplätzen führen Pipelines direkt in die Werke dieser Unternehmen.

Neben Flüssiggütern werden direkt am Rhein Schüttgüter (u.a. Kies und Salz) umgeschlagen. Ein bedeutender Kunde ist die niederländische Baufirma Smals. Sie bezieht ca. 500.000 Tonnen Kies und Sand aus der Region. Danach werden die Baustoffe per Schiff in die Niederlande transportiert. Smals verfügt in Godorf über mehrere Lagerflächen. Nach dem geplanten Ausbau des Godorfer Hafens wird eine größere Haldenfläche angestrebt, die eine weniger hohe Lagerung erlaubt und damit effizientere Ladevorgänge ermöglicht. Mit einer größeren Lagerfläche könnten zudem größere Schiffseinheiten wirtschaftlich bedient werden.

Der Umschlag im Godorfer Hafen ist noch stärker als an den anderen Standorten auf den Standort zugeschnitten und kann nicht wirtschaftlich von einem anderen Hafen übernommen werden. Die chemische Industrie ist einer der wichtigsten Arbeitgeber in der Region. Sie beschäftigt knapp 23.000 Mitarbeiter und erwirtschaftet einen Jahresumsatz von knapp 17 Mrd. €.³ Es ist daher von besonderer Bedeutung, den Anforderungen dieser Branche gerecht zu werden und die erforderlichen Kapazitäten bereitzustellen.

³

Vgl. PLANCO Consulting GmbH, Marktanalyse für den KV-Terminal Köln-Godorf, Essen, 2008.

4.2 Zukünftige Umschlagserwartungen

Die Abschätzung des zukünftigen wasser- und bahnseitigen Umschlags in den Kölner Häfen basiert grundsätzlich auf der aktuellen regionalisierten BVWP-Prognose.⁴ Allerdings ist zu beachten, dass die BVWP-Prognose eine Rahmenprognose ist, die standortspezifische Stärken und Schwächen nicht vollständig widerspiegeln kann. Aus diesem Grunde wurden mit wichtigen Hafenkunden ergänzende Gespräche geführt, deren Resultate zu einer Anpassung der Prognose an verschiedenen Stellen führte.

4.2.1 Prognose für Nordrhein-Westfalen und die Rheinschiene

Maßgeblich für Köln wird insbesondere die Entwicklung an der Rheinschiene sein. Wachstumsmotor dürfte diesbezüglich der Containerverkehr bleiben. Für die Häfen an der Rheinschiene erwarten Prognosen bis 2025 bei konstantem Modal Split eine Verdreifachung des Containerumschlags per Binnenschiff von heute ca. 800.000 TEU auf dann 2,5 Mio. TEU.⁵ Geht man davon aus, dass auch dann – wie heute – Kapazitätsreserven benötigt werden, um Schwankungen aufzufangen und für die nächsten Jahre gewappnet zu sein, wird eine zusätzliche Umschlagskapazität von mindestens zusätzlichen 1,7 Mio. TEU benötigt. Ähnliche, möglicherweise sogar noch höhere Steigerungen werden im Seehafenhinterlandverkehr der Bahn erwartet. Für die Region Köln wird auch hier eine Verdreifachung des Umschlags von heute 400.000 Tonnen auf 1,2 Mio. Tonnen im Jahre 2025 erwartet. Unter Berücksichtigung kontinentaler Behälterverkehre dürfte das Wachstum noch stärker ausfallen. Interessant sind für den Bahnverkehr heute vor allem die norddeutschen Seehäfen, aber zunehmend auch die Westhäfen. Die geplanten Verbesserungen im Schienennetz (Eiserner Rhein und Betuwelinie) dürften die Rolle der Bahn im Seehafenhinterlandverkehr zu den Westhäfen weiter stärken. Eine überdurchschnittlich wachstumsstarke Gütergruppe sind hierbei chemische Produkte, darunter in großem Umfang Vorprodukte für die weitere Verarbeitung in der chemischen Industrie.

Auch bei Massengütern wird ein steigendes Aufkommen für Nordrhein-Westfalen erwartet. Im auf Nordrhein-Westfalen bezogenen Seehafen-Hinterlandverkehr von Massengütern erwartet die neue BVWP-Prognose eine Steigerung von 38 Mio. Tonnen in 2004 auf 44 Mio. Tonnen in 2015. Diese Steigerung wird vorwiegend von der Entwicklung der Importkohle getrieben.⁶

Der Umschlag von Massengütern ist zudem stark abhängig von der lokal und regional ansässigen Industrie.

⁴ Vgl. PLANCO Consulting GmbH, Prognose der deutschlandweiten Verkehrsverflechtung 2025 / Seeverkehrsprognose, Gutachten im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Wohnungswesen, Essen, 2007. BVWP = Bundesverkehrswegeplan; neueste Prognosen aus dem Jahr 2007

⁵ Vgl. PLANCO Consulting GmbH, Entwicklung des Containerumschlags der Rheinhäfen von Nordrhein-Westfalen, Essen, 2006.

⁶ Angemerkt sei in diesem Zusammenhang allerdings, dass die Prognose im Energiebereich mit großen Unsicherheiten behaftet ist. Der Bedarf an Importkohle hängt z.B. auch davon ab, ob der Ausstieg aus der Kernenergie aufrecht erhalten wird und ob und in welcher Form der Ausstoß von CO₂ weiter begrenzt wird. Regional hängt der Bedarf davon ab, an welchen Standorten neue Kraftwerke realisiert werden, was nach heutigem Stand unsicher ist.



Tabelle 10: Aufkommensänderung im Seehafenhinterlandverkehr von Massengütern von/nach Nordrhein-Westfalen 2004-2015 in 1.000 t

Veränderung	Kohle	Eisenerze	Eisen, Stahl	Chemische Erzeugn.	And. Güter	Summe
	+5.723	-1.384	+78	+690	+770	+5.878

Quelle: eigene Berechnungen nach PLANCO (2007) a.a.O.

4.2.2 Zukünftiger Umschlag in den Kölner Häfen

Massen- und Stückgut

In den für die Kölner Häfen relevanten Bereichen wurden ergänzend zur BVWP-Prognose Recherchen durchgeführt und Gespräche mit der verladenden Wirtschaft geführt, um von der Rahmenprognose abweichende Entwicklungen zu prognostizieren. Die Ergebnisse sind in der nachfolgenden Tabelle dargestellt:

Tabelle 11: Prognose des wasserseitigen nicht containerisierten Umschlags für die Kölner Häfen in 1.000 t

	2005	2006	2007	2025 nach BVWP	2025 aktualisiert
Landwirtschaftliche Erzeugnisse	141	154	187	160	190
Nahrungs- und Futtermittel	56	64	38	40	40
Kohle	85	101	122	124	200
Mineralölprodukte	5.703	5.827	5.750	5.127	5.127
Eisenerze	0	0	0	0	0
Schrott, NE-Metallerze	252	309	247	285	403
Eisen, Stahl, NE-Metalle	62	71	88	102	224
Steine und Erden	823	1.015	1.386	1.554	1.554
Chemische Erzeugnisse	2.300	2.233	2.282	2.643	2.643
Investitionsgüter	236	110	103	210	210
Summe	9.658	9.884	10.203	10.188	10.529

Quelle: HGK und BVWP-Prognose, sowie eigene Berechnungen

Die in Tabelle 11 illustrierte Prognose geht allerdings vom Status quo der Flächenverfügbarkeit aus und berücksichtigt *nicht* einen möglichen Ausbau des Godorfer Hafens. Für den Fall der mittlerweile planfestgestellter Ausweitung der nutzbaren Fläche in Godorf wurde von Lackner&Partner hinsichtlich des Massenguts für 2020 ein „erwarteter Verkehrsfluss am Hafenbecken IV in Godorf“ in Höhe von 600.000 Tonnen prognostiziert.⁷ Baum et. al. (2007) veranschlagen diese Umschlagsmengen (500.000 Tonnen Schüttgut und 100.000 Tonnen Stückgut) bei der empirischen Ermittlung der ökonomischen Nutzen aus dem Betrieb des Hafens bereits ab dem zweiten Betriebsjahr des geplanten Schütt- und Stückgutterminals in Godorf.⁸

Im Rahmen der vorliegenden Untersuchung wird in den Gütergruppen Landwirtschaftliche Erzeugnisse, Kohle, Schrott und Stahl von der BVWP-Prognose abgewichen. Die Entwicklung wird nach Einschätzung der Gutachter positiver verlaufen als die allgemeine Entwicklung.

⁷

Vgl. Lackner&Partner (L&P) Beratende Ingenieure GmbH, Nutzungskonzept für die Erweiterung des Hafens Köln-Godorf, Bremen, 2001.

⁸

Vgl. Baum, H. et. al., Gutachterliche Untersuchung der Wirtschaftlichkeit des Ausbaus des Hafens Köln-Godorf, Gutachten im Auftrag der Häfen und Güterverkehr Köln AG, Köln, Juli 2007.

Für landwirtschaftliche Erzeugnisse ist der Verlauf in einer positiveren Erwartung der Entwicklung der Deutzer Ellmühle begründet.

Die Kohle wird u.a. in Köln für die m-real Werke in Bergisch-Gladbach und Düren umgeschlagen, die ein eigenes Heizwerk betreiben. Köln ist für m-real der einzige Umschlagshafen. Für die Zukunft plant m-real heimische Kohle durch Importkohle zu ersetzen und diese über den Kölner Hafen zu beziehen. Die Kohle wird dann über die ARA-Häfen per Binnenschiff nach Köln transportiert, um von Köln aus per Bahn zu m-real gefahren zu werden. Diese Planung ist plausibel, da Köln der einzige und auch günstigste Umschlagshafen für m-real ist. Die Prognose wird daher gegenüber der BVWP-Prognose um 80.000 Tonnen auf 200.000 Tonnen in 2025 angehoben.

Für den Schrotturnschlag wird insbesondere durch die Entwicklung der Firma Becker im Niehler Hafen eine positivere Entwicklung erwartet. Die Nähe zu den Industrien Ford, Bayer, RWE und Rheinbraun gibt Becker überdurchschnittliche Entwicklungschancen. Hinzu kommen temporär noch deutlich höher liegende Mengen durch einmalige Abrissaktionen in der Region. Die in Deutz ansässige Firma Steil erwartet ebenfalls eine günstige Zukunftsentwicklung, so dass die Prognose für die Kölner Häfen für 2025 auf 400.000 Tonnen erhöht wird.

Im Stahlbereich ist die in Deutz ansässige Firma Weiler für den Umschlag verantwortlich. Die positive Entwicklung bei Weiler der letzten Jahre - zwischen 2005 und 2007 stiegen die Mengen mit 12-24% pro Jahr an – deuten auf eine positive Entwicklung in der Zukunft hin. Dies wird auch durch die geplante Flächenausweitung Weilers im Deutzer Hafen belegt. Aus der allgemeinen Marktentwicklung der BVWP-Prognose und der spezifischen Entwicklung bei Weiler wird mehr als eine Verdopplung des heutigen Aufkommens prognostiziert.

Fazit:

Der Massen- und Stückgutumschlag wird langfristig ein wichtiges Standbein der Kölner Häfen bleiben. Das Wachstum ist dabei höher als in der übergeordneten BVWP-Prognose angenommen. Die regionalisierte Prognose liegt etwa 350.000 Tonnen über der BVWP-Prognose. Zudem sind o.g. mögliche Steigerungen im Massengutumschlag durch die Godorf-Erweiterung zu berücksichtigen. Der Massen- und Stückgutumschlag dient der Ver- bzw. Entsorgung der regionalen Industrie. Ihn zu erhalten ist somit Voraussetzung für den Erhalt der Arbeitsplätze in diesen Bereichen.

Container

Auch in Köln wächst der Containerverkehr überproportional stark. Köln hat den großen Vorteil, den Rhein, die wichtigste europäische Wasserstraße, als Transportweg nutzen zu können und dadurch mit den dynamisch wachsenden Seehäfen an der Rheinmündung verbunden zu sein. Dies ist auch ein wichtiger Vorteil im Wettbewerb der Regionen um Industrieansiedlungen. Köln ist nach Duisburg der zweitgrößte deutsche Binnenhafenstandort. Alle Kölner Häfen sind trimodale Umschlagpunkte, so dass sie Straßen-, Bahn- und Schiffsumschlag bieten.

Aufgrund der Kapazitätsengpässe in Köln laufen heute bereits Container aus dem Einzugsgebiet der Kölner Häfen über konkurrierende Standorte an der Rheinschiene. Dies bedeutet einen Kostennachteil für die Kölner Unternehmen im Vor- und Nachlauf und betrifft insbesondere die chemische Industrie (mit ihren zudem hohen Wachstumserwartungen).



Die Prognose erfolgt als Bandbreite (Minimal- und Maximalvariante). Die Maximalvariante unterstellt einen Anstieg des Anteils der Binnenschifffahrt am Gesamtaufkommen. Dies ist insofern nicht unrealistisch, als die Seehäfen (insb. Rotterdam) ein starkes Interesse hieran haben und auch eine aktive Förderung der Nutzung der Binnenschifffahrt im Seehafenhinterlandverkehr planen. Die Hinterlandabwicklung per Lkw führt bereits heute zu großen Problemen, die in Zukunft deutlich verschärft werden. Diesen Problemen kann nur begrenzt mit einem Ausbau der Infrastruktur begegnet werden. In Rotterdam, dem größten europäischen Seehafen, wird durch den Bau eines eigenen Binnenschiffterminals die Binnenschifffahrt zudem deutlich wettbewerbsfähiger, da gegenüber dem Status quo lange Wartezeiten der Binnenschiffe im Seehafen entfallen oder zumindest reduziert werden. Rotterdam geht in eigenen Planungen davon aus, den Anteil der Binnenschifffahrt am Modal Split im Seehafenhinterlandverkehr von heute 31% auf 45% in 2030 zu erhöhen. Dieser Anstieg geht ausschließlich zu Lasten des Straßengüterverkehrs (von 60% auf 35%). Der Anteil der Bahn soll ebenfalls deutlich steigen (von 10% auf 20%).⁹ Gelingt dem Hafen Rotterdam die Umsetzung dieser Strategie, bedeutet dies gegenüber der unteren Prognosevariante, in der ein konstanter Modal Split-Anteil der Binnenschifffahrt unterstellt wird, eine weitere Steigerung der Binnenschiffstransporte um 50%.

Daneben ist es nicht unrealistisch, dass die Kölner Häfen im Wettbewerb mit anderen Standorten am Rhein höhere Marktanteile gewinnen, indem sie ihr Einzugsgebiet erweitern. Dies ist eine deutliche strategische Zielsetzung gegenüber anderen bedeutenden Rheinhäfen. Damit verbundene zusätzliche Mengen sind aber in die folgende Prognose nicht eingeflossen. Diese Chance ist aber ein wichtiger Grund, in der Kapazitätsplanung Reserven vorzuhalten, um auch kurzfristig auf Marktchancen reagieren zu können.

Die Minimalvariante entspricht in etwa der Seeverkehrsprognose, die für die Region Köln/Bonn ein Aufkommen von 450.000 TEU in 2025 prognostiziert. Für Köln würde dies ein Aufkommen von rund 350.000 TEU bedeuten. Die obere Variante für Köln liegt mit 425.000 TEU um 100.000 TEU höher. Dies setzt die Steigerung des Anteils der Binnenschifffahrt am Modal Split wie dargestellt voraus. Denkbar sind in diesem Fall sogar noch höhere Steigerungen.

Die Kapazitätsplanung sollte sich an der oberen Variante orientieren. Zum einen kann niemals eine Vollausslastung angestrebt werden, da der Betrieb bei rechnerischer Vollausslastung deutlich an Effizienz verliert und unwirtschaftlich zu werden droht. In Fachkreisen gilt eine Auslastung von 90% als maximal. Hinzu kommt, dass in einer langfristigen Flächenplanung auch für den Zeitraum über 2025 hinaus Reserven berücksichtigt werden sollten. Dies gilt insbesondere vor dem Hintergrund gegebenenfalls vorzunehmender Umstrukturierungen in den Häfen, die aufgrund der bestehenden Verträge eine sehr langfristige Planung erfordern.

⁹

Vgl. Menssen, T., Port of Rotterdam, Vortrag auf der Hafenkonzferenz Nordrhein-Westfalen, Binnenhäfen als moderne Logistikkreisläufe, 31.10.2008, Düsseldorf.

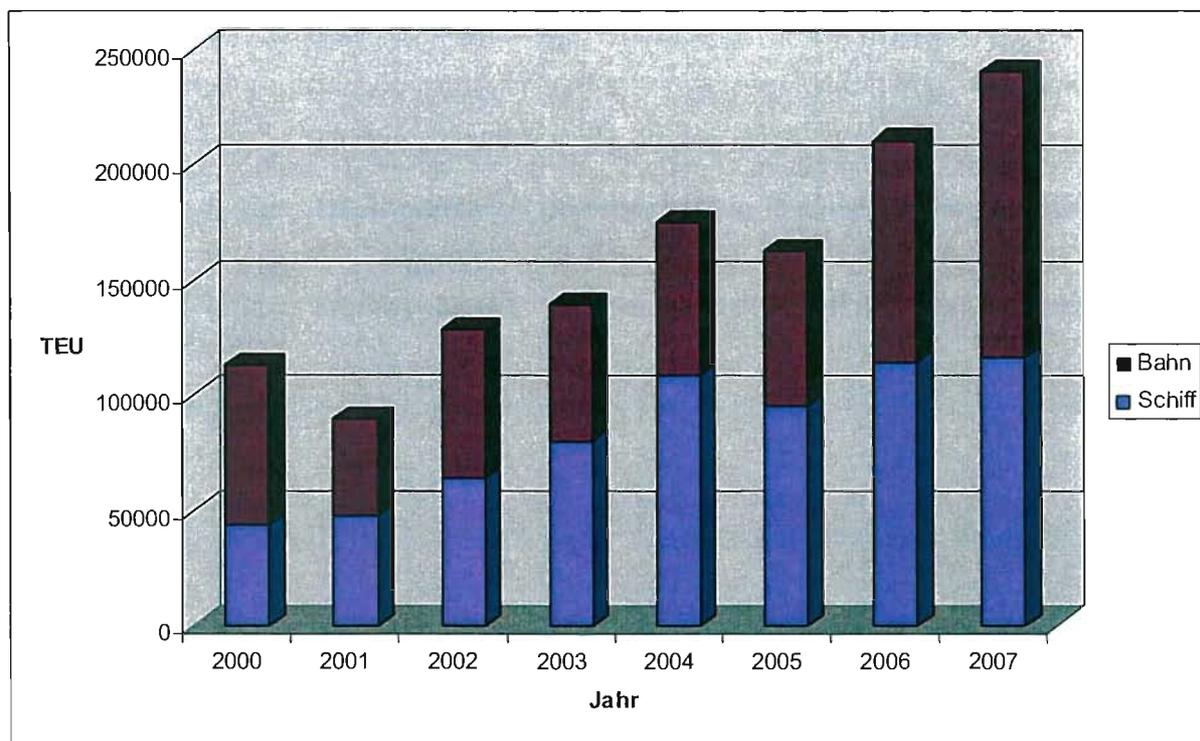
Tabelle 12: Prognose des wasserseitigen Containerumschlags in den Kölner Häfen in 1.000 TEU bis 2025

	2007	2025	
		untere Variante	obere Variante
TEU	117	325	425

Quelle: PLANCO, eigene Berechnungen.

In den Kölner Häfen spielt zudem der containerisierte Bahnverkehr eine wichtige Rolle. 2007 wurden rund 50 % der Container per Bahn umgeschlagen.

Abbildung 4: Containerumschlag im Hafen Köln-Niehl 2000-2007 in TEU



Quelle: HGK

Im Hafen Niehl werden durch Umstrukturierungen weitere Bahn-KV-Kapazitäten geschaffen. Die heutige Kapazität von 130.000 TEU wird dadurch auf 190.000 TEU gesteigert. Mit den beiden Standorten Niehl und Godorf stehen dann in den Kölner Häfen insgesamt Kapazitäten von 276.000 TEU für den Bahn-KV-Umschlag zur Verfügung.

Selbst unter Berücksichtigung weiterer Ausbaumaßnahmen in der Region fehlen im Raum Köln/Bonn langfristig bahnseitige Umschlagsanlagen für ca. 100.000 TEU Jahresumschlag.¹⁰ In Eifeltor und Köln-Nord können kaum weitere Kapazitäten geschaffen werden. Gleiches gilt für Godorf. Es sollte daher angestrebt werden, im Niehler Hafen auch für den Bahnumschlag weitere Kapazitäten zu schaffen.

¹⁰

Für die Region Köln/Bonn wird bis 2020 ein Bedarf für den bahnseitigen Umschlag von Containern von knapp 1 Mio. LE prognostiziert. Dem steht unter Berücksichtigung aller geplanten Ausbau-/Erweiterungsplanungen an Bahnterminals eine Kapazität von ca. 925.000 LE gegenüber. Hieraus ergibt sich ein Kapazitätsmangel von rund 100.000 TEU. Diese 100.000 TEU berücksichtigen keine weiteren Verlagerungen von der Straße. Unter Berücksichtigung solcher Verlagerungswirkungen ist ein Defizit von bis zu 500.000 TEU möglich.

5 Zukünftiger Flächenbedarf

Für die erwartete Steigerung im Containerverkehr benötigt Köln bis 2025 – zusätzlich zu den in Godorf neu entstehenden Flächen – für den Bahn- und Binnenschiffumschlag weitere ca. 80.000 qm. Hinzu kommt ein Bedarf für Logistikflächen von etwa 170.000 qm. Der Bedarf an Logistikflächen kann je nach Ansiedlungserfolg auch größer sein. Er sollte soweit möglich im Hafen gedeckt werden. Das Erfolgsbeispiel Logport in Duisburg zeigt, dass die Erschließung von wassernahen Logistikflächen die Nutzung der Wasserstraße fördert. Auch wenn nicht alle Nutzungen einen unmittelbaren und sofortigen Wasserbezug haben, wird durch die Nähe zur Wasserstraße diese in die Transportplanungen einbezogen. Die Möglichkeit einer Verkehrsverlagerung wird damit eröffnet.

Werden die Umschlagsflächen nicht zur Verfügung gestellt, wird der Verkehr andere Wege (Straße) gehen oder andere Hafenstandorte nutzen, die mit längeren Straßenvorläufen verbunden sein können. Dies ist neben der dadurch entstehenden Umweltbelastung ein Standortnachteil, der zu Abwanderungen oder bei potenziellen Neuansiedlungen von Unternehmen zu einer Entscheidung gegen den Standort Köln führen kann.

Für Massen- und Stückgutumschlag werden ebenfalls zusätzliche Flächen benötigt. In Deutz werden zusätzliche ca. 22.000 qm, in Niehl etwa 50.000 qm zusätzliche Fläche für wasser- und bahnseitigen Umschlag benötigt. In Godorf ist im Falle eines – durch den Ausbau induzierten – eintretenden zusätzlichen Verkehrsflusses im Massengutbereich ebenfalls weiterer Bedarf zu erwarten.

Da in Köln – mit Ausnahme von Godorf, für das der Ausbau bereits in der Flächenbedarfsanalyse als realisiert unterstellt ist – keine nennenswerten neuen Flächen zur Verfügung stehen, ist dieser Bedarf nur durch Umstrukturierungen zu decken. Gleichzeitig sollten weitere Flächenverluste – etwa durch die Umwandlung von Hafenterrassen zugunsten der Stadtentwicklung – unterbunden werden, da diese die Entwicklungsmöglichkeiten der Kölner Häfen weiter einschränken und Entwicklungspotenziale verschließen würden.

In der nachfolgenden Flächenberechnung wird unterschieden nach kurz- bzw. mittel- und langfristiger Planung. Die kurzfristige Planung umfasst die bereits auf dem Stapelkai begonnene Umstrukturierung zur Containerfläche. In der mittel- und langfristigen Planung finden die Restriktionen hinsichtlich der derzeitigen Vertragslaufzeiten Eingang. Es muss hierbei berücksichtigt werden, dass man im Falle der Notwendigkeit der Umsiedlung aktueller Nutzer entweder auf deren Einverständnis oder auf das Auslaufen der Mietverträge angewiesen ist. Die Mietverträge der Flächen auf dem Hansekai haben eine Laufzeit bis maximal 2037 (in den meisten Fällen 2017 bis 2022, s. Tabelle 8). Langfristige Planungen betreffen den Zeitraum ab 2025. Die Aufteilung auf die Hafenteile berücksichtigt die Verkehrsbeziehungen der umschlagenden Unternehmen und die Bedürfnisse derer Kunden. Im Rahmen der Zukunftsstrategie werden mögliche Verschiebungen zwischen den Häfen berücksichtigt.

5.1 Zukünftiger Flächenbedarf im Hafen Niehl

Der Hafen Niehl verfügt einschließlich Westkai über eine Fläche von 508.000 qm plus der Kraftwerksfläche. Insgesamt sind aktuell 321.300 qm direkt wasser- oder bahnseitigem



Umschlag zuzurechnen und somit direkt hafenaffin. Größter hafenfremder Nutzer ist die Firma Rhein Energie mit seinem Kraftwerk. Diese Nutzung entzieht sich aber des Einflusses der HGK. Nicht alle der zur Zeit nicht hafenaffin genutzten Flächen sind für eine hafenauffine Nutzung geeignet bzw. verfügbar. Insbesondere die Flächen um Hafenbecken 4a dienen dem Zoll, der HGK-Verwaltung und der Verwaltung der Köln-Düsseldorfer, die das Hafenbecken als Winterlager für ihre Schiffe nutzt. Letzteres erschwert auch die Nutzung der Flächen um dieses Becken für den wasserseitigen Umschlag anderer Akteure. Teile dieser Flächen sind eher als Logistikflächen mit Hafenbezug nutzbar. Auf dem Molenkopf befindet sich zudem eine Fläche der Stadtentwässerung (4.500 qm), die ebenfalls nicht für andere Nutzungen zur Verfügung steht. Weiterhin werden sowohl die Fläche des Asphaltwerkes (12.900 qm) und die Fläche der RWZ auf dem Lagerhauskai (4.000 qm) der „nicht umstrukturierbaren Fläche“ zugerechnet (s.u.). Insgesamt beträgt diese dadurch ca. 54.500 qm.

Damit reduziert sich die für Umschlagsaktivitäten nutzbare Fläche auf maximal 453.500 qm. Hierbei ist zu berücksichtigen, dass auch grundsätzlich geeignete Flächen aufgrund des Zuschnittes, der Lage und der Größe nicht für alle Verwendungen sinnvoll nutzbar sind. Häufig werden zusammenhängende Flächen einer bestimmten Mindestgröße benötigt, um wirtschaftlich effizient dem Umschlagsgeschehen nachgehen zu können.

Zudem sollte nicht die gesamte Hafensfläche fest vergeben werden. Der Hafen muss die Möglichkeit haben, auf kurzfristige Anfragen der regionalen Wirtschaft reagieren zu können. Diese Möglichkeit ist eine wichtige Funktion des Hafens für die regionale Wirtschaft, die unbedingt erhalten werden sollte. Für diese „Vorhaltungsfunktion“ gelten 5% der Gesamtfläche als optimal. In Niehl bieten sich die Flächen 6 und 7 (in Abbildung 6, s.u.) auf dem Molenkopf für diese Nutzung an, da sie aufgrund der Größe, der Lage und des Zuschnitts ohnehin nur eingeschränkt verwertbar sind. Dies reduziert die für fest vermietete Umschlagsaktivitäten zur Verfügung stehende Fläche um weitere 22.000 qm auf maximal 431.500 qm.

Ein Teil dieser Fläche ist heute – wie oben angedeutet – nicht hafenauffin genutzt. Dies ist aufgrund immer wieder erforderlicher Umstrukturierungen einzelner Flächen nicht ungewöhnlich. Es bietet aber langfristig die Chance, weitere Flächen für hafenauffine Tätigkeiten nutzbar zu machen.

Die nachfolgende Tabelle stellt zusammenfassend die verfügbare Fläche in Niehl und – differenziert nach der Fristigkeit – das mögliche Umstrukturierungspotenzial zusammen. In der kurzen Frist ist – nach Abschluss der laufenden Arbeiten am Stapelkai (Fläche 25, Abbildung 6) – kein Umstrukturierungspotenzial vorhanden. Mittelfristig eröffnet sich durch die Möglichkeit der Umnutzung weiterer Flächen vor allem am Stapelkai und am Molenkopf ein Umstrukturierungspotenzial in Höhe von etwa 45.000 qm (Teil der Fläche 3, Flächen 24, 26, Teile der Flächen 9 und 10, Abbildung 6). Langfristig beträgt darüber hinaus das Umstrukturierungspotenzial ca. 110.000 qm. Es wird an dieser Stelle noch nicht bewertet, ob eine Umstrukturierung tatsächlich realisierbar ist. Dieser Schritt folgt in Kapitel 6.

Tabelle 13: Umstrukturierungspotenzial im Hafen Niehl

Nutzung	Fläche in m ²
Gesamtfläche in Niehl	508.000
davon nicht umstrukturierbar	54.500
Vorhaltungsbedarf für einmaligen Umschlagsbedarf	22.000
Für dauerhafte Umschlags- und Logistikaktivitäten zur Verfügung stehende Fläche	431.500
Heute hafenauffin genutzte Fläche	321.300
Kurzfristiges Umstrukturierungspotenzial	0
Mittelfristiges Umstrukturierungspotenzial	44.800
Langfristiges Umstrukturierungspotenzial	110.200

Für die Zukunft (bis 2025) werden in Niehl alleine für den Umschlag zusätzliche ca. 103.300 qm benötigt. Dieser Bedarf kann somit grundsätzlich durch Umstrukturierungen gedeckt werden. Dabei ist eine Realisierung der neuen Umschlagfläche in Godorf unterstellt, ohne die das Flächendefizit noch höher läge und durch Umstrukturierungen nicht mehr zu decken wäre. Der Bedarf an Logistikflächen (170.000 qm) kann im Hafen jedoch nicht gedeckt werden.

Tabelle 14: Zukünftiger Flächenbedarf der heutigen Nutzungen in Niehl

Nutzung	Flächen Nr.	Fläche in 2007	Flächenbedarf in 2025*	Zusätzlicher Flächenbedarf	Bemerkung
Container	3,7,25,29 30-32	143.300	226.900	83.600	
Getreide	28	4.000	4.000	0	
Splitt	27	28.000	28.000	0	Produktumfüllung für Kunststoffgranulate Container/Bahn ab 2009
Zellulose	24	13.000	16.400	3.400	Erweiterung des Exportgeschäftes
Düngemittel	24	0	0	0	
Schrott	17, 18	37.000	61.700	24.700	
Stahl	(14,)15	6.500	18.000	11.500	Anlieferung von Stahl per Bahn; Lagerung/Abtransport per Lkw
Papier, Zellulose	13	23.000	29.500	6.500	
Mineralöl	5	19.000	19.000	0	
Kohle	3	12.000	0	-12.000	Verlagerung nach Deutz
Containerlogistik	12	18.000	18.700	700	Verlagerung auf HGK-Fläche denkbar
Summe		303.800	422.200	118.400	
Fläche 6 (Arterist+Schneider)		15.100	0	- 15.100	
Flächenmehrbedarf in Niehl 2025		318.900	422.200	103.300	

* Der Flächenbedarf in 2025 wird u.a. durch den (erwarteten) wasser- und bahnseitigen Umschlag der Unternehmen determiniert. Die Veröffentlichung vieler individueller Umschlagszahlen ist hier – wie auch an anderen Stellen des Gutachtens – allerdings aus datenschutzrechtlichen Gründen nicht möglich.

5.2 Zukünftiger Flächenbedarf in Deutz

In Deutz ist ein steigender Flächenbedarf für den Stahl- und Schrotturnschlag erkennbar. Für den Stahlumschlag entsteht ein zusätzlicher Flächenbedarf von 18.000 qm, für den Schrotturnschlag von knapp 5.000 qm. Somit nimmt der Flächenbedarf der bestehenden Kunden bis 2025 um voraussichtlich ca. 23.000 qm zu.

Tabelle 15: Zukünftiger Flächenbedarf in Deutz

Gutart	Flächen Nr.	Fläche in 2007	Flächenbedarf in 2025	Zusätzlicher Flächenbedarf
Getreide	19			0
Nahrungs- und Futtermittel	19	36.000	36.000	
Schrott	4,9,10,13	56.400	61.177	4.777
Recycling-Material	16	8.000	8.000	0
Eisen, Stahl	7,8,15	30.000	48.000	18.000
Kreide	1	4.180	4.180	0
Summe		134.580	157.357	22.777

5.3 Zukünftiger Flächenbedarf in Godorf

Durch die Ausbaumaßnahme wird der prognostizierte Flächenbedarf in Godorf gedeckt. Im ausgebauten Zustand kann der Hafen die auf ihn entfallenden Aktivitäten im Massen- und Stückgutbereich auch langfristig bewältigen. Bedingt allerdings durch die Mengenbegrenzungen des Planfeststellungsbeschlusses ist der Hafen nicht in der Lage, weitere Aktivitäten aufzunehmen.

Durch den Bau des neuen Hafenbeckens entsteht Umschlagskapazität für 120.000 TEU wasserseitigen und 80.000 bis 90.000 TEU bahnseitigen Containerumschlag. Dies wird in der weiteren Betrachtung als realisiert unterstellt. Daneben entsteht eine Fläche für Massengutumschlag. Auf dieser werden die Massengutaktivitäten stattfinden, die dem im Planfeststellungsbeschluss ermittelten Bedarf entsprechen. Laut Planfeststellungsbeschluss ist auf dem Schütt- und Stückgutterminal der wasserseitige Umschlag von Massen- und Massenstückgut auf jährlich 500.000 Tonnen Schüttgut und 100.000 Tonnen Stückgut begrenzt.¹¹

Da Godorf – auch im Hinblick auf o.g. mögliche Steigerungen in Massengutbereich – für weitere Umstrukturierungen oder Verlagerungen nicht in Frage kommt, konzentriert sich die weitere Analyse auf die Standorte Niehl und Deutz.

¹¹

Vgl. Bezirksregierung Köln, Planfeststellungsbeschluss zum Ausbau des Hafens Köln-Godorf um ein weiteres Hafenbecken (Becken IV), 30.8.2006.

6 Zukunftsstrategie

Für die Region Köln ist es wichtig, der prognostizierten Umschlagsnachfrage gerecht zu werden. Dabei geht es nicht primär darum, Hafen- oder Terminalbetreibern Wachstumsmöglichkeiten zu verschaffen, sondern darum, der ansässigen Industrie die benötigten Transportmöglichkeiten im Bezug und Versand von Vor- und Fertigprodukten zu bieten. Anderenfalls verliert der Standort Köln im Wettbewerb mit anderen Regionen an Attraktivität.

Um den in der Region ansässigen Unternehmen optimale Voraussetzungen zu bieten, müssen Flächen für den Güterumschlag (Container, Massen- und Stückgut), aber auch für Logistik bereitgestellt werden. Zu den logistischen Aktivitäten zählen neben der Lagerung insbesondere die Weiterverarbeitung und Veredelung von Gütern. Da die Logistikaktivitäten in Zusammenhang mit den Umschlagsaktivitäten zu sehen sind, sollten auch diese Flächen im Hafen und nicht außerhalb des Hafens bereitgestellt werden. Hinzu kommt, dass auch bei Aktivitäten ohne zunächst erkennbaren Hafenbezug die Lage am Wasser die Chance einer Verlagerung von der Straße auf die Wasserstraße erhöht. Auch unter Umweltaspekten ist eine Ausweisung von Logistikflächen im Hafen damit positiv zu bewerten.

Nur in einer abgestimmten integrierten Nutzung aller Hafenteile kann Köln dies leisten. Jeder dieser Hafenteile hat aufgrund seiner Lage und Struktur bestimmte zu respektierende Stärken. Viele der in Deutz ansässigen Unternehmen bedienen z.B. Kunden im Bergischen Land, Ruhrgebiet und im Sauerland. Dies ist zwar auch aus anderen Häfen denkbar, es verteuert aber die Transporte und führt zu zusätzlichen Verkehrsbelastungen. Darüber hinaus wären mit einer solchen Umorientierung erhebliche Neuinvestitionen der betroffenen Unternehmen erforderlich, die sie den Kölner Standort grundsätzlich in Frage stellen lassen könnte. In Niehl wird z.B. Papier für ansässige Druckereien umgeschlagen. Der Transport von einem anderen Hafen zu einer im Niehler Umfeld ansässigen Druckerei wäre mit höheren Transportkosten verbunden. Nicht außer Acht zu lassen ist hierbei die just-in-time-Anlieferung, die bei längeren Transportwegen auf der Straße zu einer höheren Umweltbelastung und zu verringerter Zuverlässigkeit führen würde.

Die Aufteilung auf drei Hafenstandorte bietet zudem den Vorteil, miteinander unverträgliche Nutzungen räumlich voneinander zu trennen. So ist es z.B. schwer vorstellbar, Nahrungsmittel in direkter Nachbarschaft zu chemischen Produkten umzuschlagen.

Bei den in diesem Kapitel vorgeschlagenen Nutzungsänderungen ist Folgendes zu bedenken:

Der Nutzen der Änderung unterscheidet sich nach der Betrachtungsebene. Die HGK verfolgt als Hafenbetreiber das Ziel, betriebswirtschaftlich erfolgreich am Markt zu agieren. Auch wenn das Ziel nicht alleine die Gewinnmaximierung ist, müssen Investitionsmaßnahmen einer Rentabilitätsprüfung unterzogen werden. Es besteht die Gefahr, dass aus volkswirtschaftlicher Sicht sinnvolle Nutzungsänderungen im Hafen, die zur Steigerung der wasserseitigen Aktivitäten im Hafen und zur Steigerung von Wirtschaftskraft und Beschäftigung in der Region führen, betriebswirtschaftlich nicht rentabel sind. Trotz in diesem Fall eintretender volkswirtschaftlicher Gewinne erschwert dies die Umsetzung.



Derartige Interessenkonflikte können nur dadurch gelöst werden, dass die erforderlichen Maßnahmen dort, wo sie aus Betreibersicht betriebswirtschaftlich nicht rentabel sind, mit öffentlichen Zuschüssen finanziert werden. Dies entspricht einer Praxis, die im übrigen auch bereits in Köln mehrfach praktiziert wurde (etwa durch Inanspruchnahme aus dem KV-Förderprogramm des Bundes).

Die in Kapitel 6 vorgeschlagene Zukunftsstrategie ist ferner durch folgende Aspekte determiniert.

- *Erwartungen über die zukünftige Umschlagsentwicklung in den verschiedenen Hafenteilen.* Diese determinieren den zukünftigen Flächenbedarf der relevanten Unternehmen.
- *Flächenverfügbarkeit.* Diese bezieht sich sowohl auf Größe und Struktur der Hafenflächen als auch auf die zeitliche Komponente, die maßgeblich durch bestehende Mietverhältnisse beeinflusst wird. Viele der zu berücksichtigenden Flächen sind heute nicht frei, sondern mittel- und langfristig vermietet. Eine Umnutzung vor Ablauf der Mietverträge bedingt nicht nur das Einverständnis der heutigen Mieter, sondern hätte entsprechende Entschädigungszahlungen an diese zur Folge. Zusätzlich sind Kosten für die Verlagerung von Anlagevermögen zu berücksichtigen. Aus betriebswirtschaftlicher Sicht besteht diesbezüglich die Gefahr, dass eine Umstrukturierung für den Hafenbetreiber – aufgrund der hohen Verlagerungs- und Entschädigungskosten bei gleichzeitig zu befürchtender lediglich moderater Wertschöpfung auf den umstrukturierten Flächen – nicht sinnvoll ist.
- *Weitere Kosten der Umstrukturierung.* Die Umnutzung der Flächen erfordert Investitionen in die Flächen (z.B. Befestigung des Grundes für den Containerumschlag, Verlagerung von Containerbrücken, Investitionen in Verkehrswege wie etwa Straßen und Schienenwege).
- *Betriebliche Abläufe der Unternehmen.* So ist es – aus betriebs- wie auch aus volkswirtschaftlicher Sicht – nicht sinnvoll, Unternehmen, deren Geschäftspartner etwa im Kölner Norden liegen, von Niehl nach Godorf oder Deutz zu verlagern, da speziell die Vor- und Nachläufe dann mit hohen Transportkosten belastet wären und zudem signifikante zusätzliche Umwelt- und Staukosten entstehen würden.
- *Hafenaffinität der Unternehmen.* Die zukünftige Nutzungsstruktur der Kölner Häfen sollte so ausgerichtet sein, dass primär hafenaffine Unternehmen den Hafen nutzen. Umstrukturierungspotenzial ergibt sich demnach vorwiegend in den Flächen, in denen Unternehmen ohne erkennbaren Hafenbezug bzw. ohne wasserseitigen Umschlag ihren Wirtschaftstätigkeiten nachgehen.
- *Zeithorizont der Planung.* Es handelt sich um eine mittel- bis langfristige Planung. Kurzfristig sind denkbare Umstrukturierungen aufgrund der genannten Hemmnisse nicht umsetzbar. Langfristig eröffnet sich ein höheres Umstrukturierungspotenzial.

Für die Kölner Häfen wird im Einzelnen unter den genannten Vorbehalten die folgende Strategie empfohlen:



6.1 Hafen Godorf

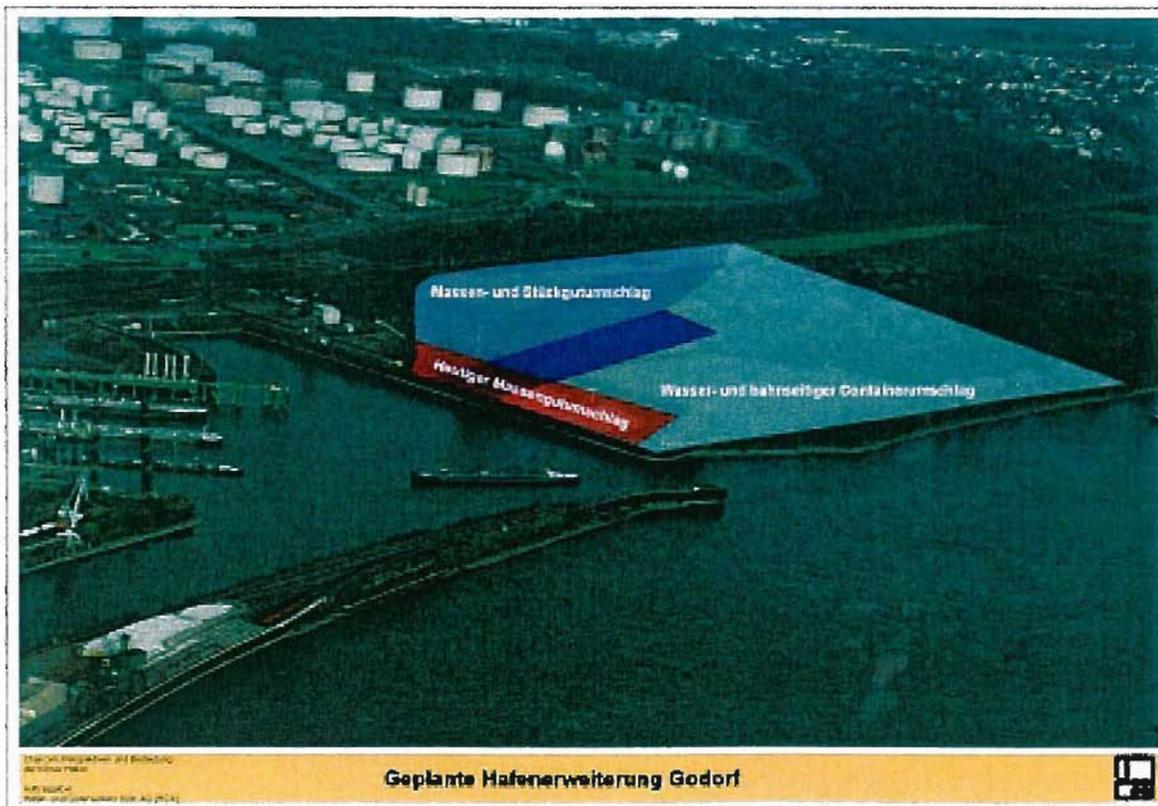
Der Hafen Godorf ist heute bezogen auf das Umschlagaufkommen der größte der drei untersuchten Kölner Häfen und der Umschlagplatz für die ansässige chemische Industrie und für Massengut in der Region. Er ist der einzige Hafenteil, in dem aus heutiger Sicht die Möglichkeit zum Ausbau in nennenswerter Größe besteht.

Der Rat hat in 2007 entschieden, auf einer Gesamtfläche von 18 ha ein neues Hafenbecken zu bauen. Diese Entscheidung ist vor dem Hintergrund der Umschlagsprognosen ausdrücklich zu begrüßen. Dies gilt vor allem auch deshalb, weil durch Godorf lokale Aufkommen aus dem Kölner Süden erschlossen werden können (chemische Industrie). Diese Verkehre müssten ohne einen Containerterminal in Godorf über die Straße nach Niehl oder zu einem anderen Terminal gefahren werden. Die Folge wäre eine entsprechend starke Stau- und Schadstoffbelastung.

Auf der einen Seite des Beckens soll eine Umschlagsanlage für den kombinierten Verkehr (Wasser/Schiene/Strasse) entstehen. Laut Planfeststellungsbeschluss ist der wasserseitige Umschlag auf 120.000 TEU begrenzt. Die zusätzliche bahnseitige Kapazität wird bei jährlich 86.000 TEU liegen.

Auf der anderen Seite des Hafenbeckens soll eine Stück- und Schüttgutumschlagfläche von 4 ha erschlossen werden. Damit wäre die Fläche durch den prognostizierten Zuwachs an Umschlagsvolumen belegt. Nennenswerte Flächenreserven werden darüber hinaus nicht geschaffen.

Abbildung 5: Geplante Hafenerweiterung in Godorf



Der Feuchthydratumschlag erfolgt in Godorf ohne Zwischenlagerung direkt. Somit besteht keine zwingende Bindung an den Standort Godorf. Der Kiesumschlag hingegen muss aufgrund der sonst längeren Vorlaufkosten in Godorf verbleiben.

In Niehl existiert am Lagerhauskai eine Schüttgutumschlagsanlage, so dass eine dauerhafte Verlagerung des Feuchthydrats hierhin praktikabel ist.

Aufgrund des starken Wachstums des Bahncontainerumschlags, insbesondere der chemischen Industrie, reichen die bestehenden Umschlagskapazitäten langfristig nicht aus. Da die chemische Industrie einer der wichtigsten Arbeitgeber in der Region ist, müssen dort langfristig weitere Kapazitäten geschaffen werden.

Die Flüssiggutumschlaganlagen bleiben in der bisherigen Form erhalten, ein weiterer Ausbau wäre möglich. Die übrigen Massengutumschlagsflächen müssen ebenfalls bestehen bleiben.

Damit wäre der Godorfer Hafen ausgelastet. Er bleibt der Hafen der chemischen Industrie, schlägt für diese Flüssiggüter, Schüttgüter und nach dem Ausbau auch Container um.

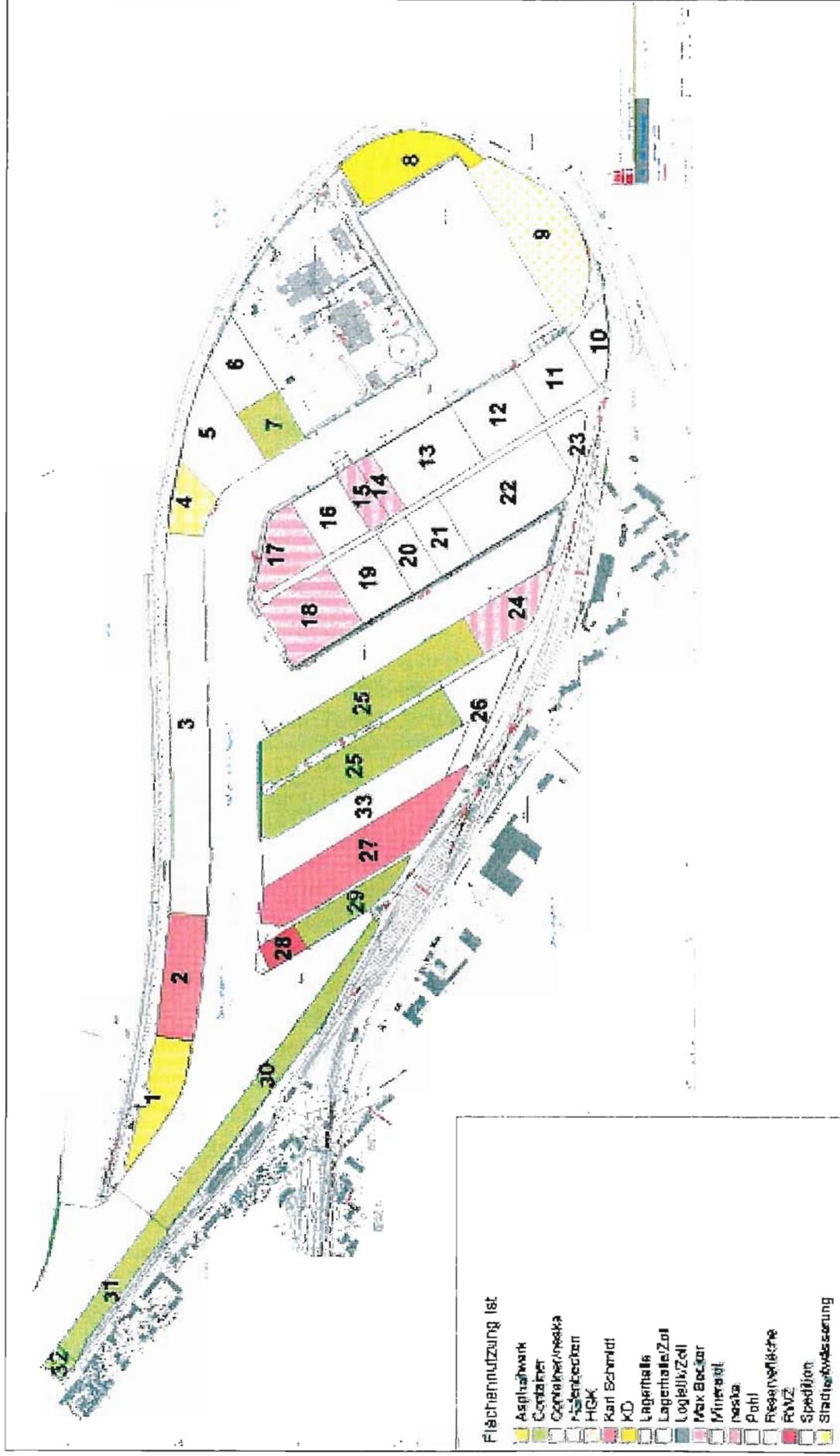
Ein über die Erweiterung hinausgehender Flächenbedarf besteht in Godorf nicht. Sofern der Ausbau umgesetzt wird, besteht in Godorf – vorbehaltlich nicht auszuschließender Steigerungen im Massengutbereich – für die bestehenden und zu erwartenden Umschlagsaktivitäten ein ausreichendes Entwicklungspotenzial.

6.2 Hafen Niehl I

Der Hafen Niehl I sollte seinen Charakter als Mischhafen behalten. Gleichwohl besteht die Notwendigkeit, dass er – in Einklang mit dem prognostiziert starken Wachstum im Containerverkehr – seine Bedeutung als wichtigster Containerumschlagsplatz der Kölner Häfen weiter stärkt. Abbildung 6 dokumentiert den Status quo der Flächennutzung im Niehler Hafen.



Abbildung 6: Aktuelle Flächennutzung im Niehler Hafen



Legt man für die Analyse des Flächenbedarfs die obere Variante der Prognosebandbreite des zukünftigen Containerumschlags in Köln zugrunde, wird dieser im Niehler Hafen bis 2025 von heute ca. 240.000 TEU auf ca. 600.000 TEU gesteigert werden, davon wasserseitig auf ca. 300.000 TEU. Dies unterstellt, dass in Godorf – wie im Planfeststellungsbeschluss als Höchstgrenze festgelegt – 120.000 TEU wasserseitig umgeschlagen werden. Wenn man von einem zukünftigen Flächenbedarf in Höhe von 0,4 qm pro Jahr und TEU ausgeht,¹² lässt sich eine Steigerung des zukünftigen Flächenbedarfs (für den Containerumschlag und die Containerlagerung) von aktuell ca. 143.000 qm auf zukünftig ca. 240.000 qm erwarten.

Der erste Schritt der Entwicklung der notwendigen Containerflächen ist bereits erfolgt, indem auf dem Stapelkai die Hallen der neska abgerissen wurden, um die Voraussetzung für Containerumschlag zu schaffen. Kurzfristig werden zur Sanierung der alten Fläche die Container der heutigen CTS-Fläche auf die neue Fläche verlagert. Nach der Sanierung steht dann die erweiterte Fläche 25 zur Verfügung. Zusätzlich bedarf es für einen regelmäßigen Umschlagbetrieb der Sanierung der neuen Fläche.

In einer *ersten Umstrukturierungsstufe* empfiehlt sich *mittelfristig* zunächst die Fortsetzung der Entwicklung des gesamten Stapelkais mit einer Fläche von 95.000 qm zum Containerumschlagsplatz. Hierzu besteht die Notwendigkeit der Umwidmung zweier Flächen, erstens einer weiteren Fläche der neska (Fläche 24), auf der heute zum überwiegenden Teil Zellulose umgeschlagen wird und zweitens einer Fläche der Firma Schenker (Fläche 26), die aktuell als Speditionsfläche genutzt wird. Die Fläche der Firma neska ist allerdings – wie durch Tabelle 7 dokumentiert – bis 2014/2024 gebunden, die Schenkerfläche bis 2014.

neska könnte sich eine Verlagerung – etwa auf den Hansekai (s.u.) – vorstellen. Zudem bietet die Beteiligung der HGK an neska eine gute Voraussetzung für eine mögliche Umnutzung dieser Fläche. Der Firma Schenker könnte man eine Verlagerung an das Hafenbecken 4a anbieten. Alternativ besteht die Option der Kündigung des Vertrags mit Schenker. Im Zuge der Umwidmung sollte auch das Verwaltungsgebäude der CTS an den Fuß des Stapelkais verlagert werden. Dies ermöglicht eine durchgängige Flächennutzung und schafft so nicht nur weitere Kapazitäten, sondern auch effizientere Abläufe. Auf dem gesamten Stapelkai wäre dann en bloque eine Kapazität für den Umschlag von bis zu 240.000 TEU für den wasser- und bahnseitigen Containerumschlag vorhanden. Allerdings ist in diesem Zusammenhang die Höhe der betriebswirtschaftlichen Kosten der Umstrukturierung der betrachteten Flächen ins Kalkül einzubeziehen (Abbruch der bestehenden Gebäude und Hallen, Verlängerung der Kranbahn, Schaffung von Umschlagsfläche etc.).

Gleichzeitig empfiehlt sich die Erschließung des Molenkopfes zwischen der Mietfläche der Firma Karl Schmidt und der Fläche der Stadtentwässerung für den Containerverkehr. Diese Fläche (Fläche 3) umfasst nutzbare 42.000 qm. Heute wird diese Fläche zum einen als Containerdepot (Leercontainer CTS, 30.000 qm) genutzt, zum anderen als Fläche für den Umschlag von Kohle (neska, 12.000 qm). Es besteht die Notwendigkeit der Verlagerung des

¹²

Dieser Wert beinhaltet neben dem durch die Containergrößen determinierten Flächenbedarf, der Lagigkeit der Container und der durchschnittlichen Liegezeit im Hafen auch die Steigerung der Produktivitäten im Containerverkehr.

Kohleumschlags nach Deutz (s.u.). Dann kann der Molenkopf nicht nur als Containerdepot, sondern zudem als Containerumschlagsfläche genutzt werden. Für eine ökonomisch sinnvollere Nutzung des Molenkopfs müsste das gesamte Gebiet für die Krananlage erschlossen werden. Damit stünden 42.000 qm für den wasser- und bahnseitigen Containerumschlag bzw. für die Containerlagerung zur Verfügung. Jährlich könnten am Molenkopf dann bis zu ca. 105.000 TEU umgeschlagen werden (unter Berücksichtigung einer zumindest teilweisen Nutzung als Leercontainerdepot dementsprechend weniger).

Der Westkai mit einer nutzbaren Fläche von ca. 28.000 qm (Flächen 30, 31, 32) sollte weiterhin dem bahnseitigen Container- und Wechselbrückenumschlag bzw. der Container- und Wechselbrückenlagerung zur Verfügung stehen.

Am Lagerhauskai bestehen *keine kurz- und mittelfristigen* Potenziale, Containerflächen zu entwickeln. Dies liegt einerseits begründet in der geplanten Verlagerung des Feuchthydratumschlags von Godorf auf den Lagerhauskai auf einer Kailänge von ca. 150 Metern (s.o.). Aufgrund der am Lagerhauskai vorhandenen, für den Aluminiumhydroxidumschlag geeigneten Suprastruktur besteht in Niehl im Grunde nur an dieser Stelle die Möglichkeit des Umschlags. So ist schon aus Kostengründen der Feuchthydratumschlag auf der Fläche 27 des Lagerhauskais empfehlenswert, wenn man bedenkt, dass eine Verlagerung der darauf abgestimmten Krananlagen des Lagerhauskais an einen anderen Kai bzw. eine Neuanschaffung notwendig wären. Zudem ist zu berücksichtigen, dass der Feuchthydratumschlag aus Witterungsgründen das Einhalten von Abstandsflächen bedingt, so dass kein Containerumschlag auf der Fläche 27 möglich ist.

Andererseits sind die Flächen, auf denen Massengut umschlagen wird, langfristig vermietet. So besteht mit der RWZ, die am Kopf des Kais Getreide umschlägt, ein Erbpachtvertrag mit einer Laufzeit bis 2060 (Fläche 28). Eine vorzeitige Beendigung dieser Nutzung ist aufgrund der Besitzrechtsverhältnisse nicht zu empfehlen, da für diesen Fall eine Abfindungszahlung an die RWZ für diese Fläche notwendig wäre, die allerdings schon alleine durch die Notwendigkeit des Ersatzes der bestehenden Getreidesiloanlagen mit hohem finanziellen Aufwand verbunden sein dürfte. Mit der Firma Karl Schmidt, die am Lagerhauskai Splitt umschlägt (Fläche 27), besteht ebenfalls ein langfristiger Vertrag, der bis 2030 Gültigkeit hat. Für den Containerumschlag bzw. die Containerlagerung stehen daher lediglich die ca. 9.300 qm der Fläche 29 am Hafenbecken 1 zur Verfügung.

Zu betonen ist, dass neben diesem ersten Umstrukturierungsschritt *aus mittelfristiger Sicht* keinerlei sinnvolle Handlungsoptionen zur weiteren Umstrukturierung in Niehl bestehen. Dies liegt hauptsächlich begründet in den Besitzrechtsverhältnissen. So ist – wie Tabelle 6 bis Tabelle 9 dokumentieren – ein bedeutender Teil der nutzbaren Flächen am Niehler Hafen langfristig vermietet. Weitere Flächen – wie etwa die Rhein Energie-Fläche mit dem Kraftwerk nördlich des Hafenbeckens 4a – sind nicht im Eigentum des Hafens. Zudem ist eine Umstrukturierung der Nutzung bei weiteren Flächen teils aus Kostengründen, teils aus strukturellen Gründen nicht realisierbar, so im Falle des Asphaltwerkes (Fläche 1, s.o.). Auch die von Petrotank genutzten Mineralöltanks am Molenkopf (Fläche 5) sollten – auch aufgrund der Hafenaффinität – in ihrer aktuellen Nutzung bestehen bleiben.

Langfristig ist allerdings Umstrukturierungspotenzial erkennbar. So empfiehlt es sich zur notwendigen weiteren Deckung des zukünftigen Flächenbedarfs für den Containerumschlag,



langfristig Teile des Hansekais für den wasserseitigen Containerumschlag zu nutzen. Dafür bieten sich die am Hafenbecken 3 liegenden Flächen (westlicher Hansekai) an, die südlich der jetzt von der Firma Wincanton genutzten Fläche liegen und eine Gesamtgröße von ca. 52.600 qm haben (Flächen 20 bis 23). Um dies zu ermöglichen, bedarf es neben der Nutzbarmachung einer aktuell insolvent stehenden Fläche (Fläche 21) der Umwidmung sowohl der von Loxxess genutzten Speditionsfläche (Fläche 20) als auch einer aktuell der Eisenmetallagerung dienenden Fläche (Fläche 22). Aufgrund des nicht hafenaффinen Charakters dieser Nutzungen empfiehlt es sich zu prüfen, die Verträge mit diesen beiden Akteuren gegen Zahlung von Abfindungen aufzulösen. Dabei ist allerdings auch in diesen Fällen die Höhe der dabei entstehenden Kosten zu berücksichtigen.

Wenn die betrachteten Flächen des westlichen Hansekais dementsprechend umgestaltet werden, sind dann zusammen mit den sonstigen für den Containerverkehr vorgesehenen Flächen auf dem Stapelkai (95.000 qm), dem Westkai (28.000 qm), dem Lagerhauskai (9.300 qm) und dem Molenkopf (42.000 qm) 226.900 qm für Container verfügbar. Dies entspricht nicht ganz dem ermittelten Bedarf von 240.000 qm. Da dieser jedoch vom oberen Rand der Prognose ausging, sollte diese Fläche zunächst ausreichend sein.

Gleichwohl sollte auch *in der langen Frist* der größte Teil des Hansekais dem Massengutumschlag vorbehalten sein. So wird die Firma Max Becker (aktuell auf den Flächen 17 und 18) ihren wasser- und landseitigen Schrotturnschlag (mit großer Bedeutung etwa für die Ford-Werke in Niehl) bis 2025 um ca. 60 % steigern. Wenn man davon ausgeht, dass dies einen erhöhten Flächenbedarf (bisher 37.000 qm am Kopf des Hansekais) impliziert, besteht die Möglichkeit, langfristig die beiden südlich anschließenden Flächen, die jetzt von der Firma Wincanton genutzt werden (Flächen 16 und 19), der Nutzung von Max Becker zu übergeben. Die Verträge von Wincanton laufen bis 2022 bzw. 2025, so dass aus vertragsrechtlichen Gründen eine lediglich *langfristige* Umnutzung der 24.700 qm großen Flächen möglich erscheint. Eine Alternative könnte darin bestehen, Wincanton aus dem Vertrag herauszukaufen bzw. eventuell Flächen südlich des Hafenbeckens 4a anzubieten (etwa auf den Flächen 9 bzw. 10). Auch hier sind allerdings signifikante betriebswirtschaftliche Kosten der Umgestaltung zu beachten, so neben Abfindungskosten auch entstehende Kosten des Baus neuer Lagerhallen für Wincanton (die bei etwa einer – nicht unüblichen – Hallengröße von 120 Meter mal 40 Meter, je nach Bauweise, zwischen vier und fünf Mio. € pro Halle liegen dürften).¹³

Auf der Ostseite des Hansekais (am Hafenbecken 4 liegend) befinden sich – an die jetzige Wincanton-Fläche anschließend – weitere knapp 70.000 qm nutzbarer Fläche (Flächen 10 bis 15). Bisher nutzen die Firmen neska und Pohl knapp 30.000 qm dieser Fläche (Flächen 13 bis 15) vor allem zum Papier- und Zelluloseumschlag (vorwiegend für m-real Zanders). Der Rest dieser Fläche wird aktuell durch Talke (Fläche 12, chemische Industrie, Vertragsende 2013), Karl Schmidt (Fläche 11, Lagerhalle, Kurzzeitvermietung), den Zoll (Fläche 10, 2009) und Reifen Klein (Fläche 10, nicht hafenaффin, 2009) genutzt. Abgesehen von der Fläche des Zolls, für den auch weiterhin die Nutzung der Fläche südlich des Hafenbeckens 4a vorgesehen ist, ergibt sich in diesem Zusammenhang die Möglichkeit, das mittelfristige Auslaufen dieser Verträge zu nutzen, um so eine Fläche von ca. 34.500 qm für die Verlagerung aktueller hafenaффiner Kunden auf den Hansekai zu schaffen. Dies gilt v.a.

für die aufgrund der Umstrukturierung des Stapelkais notwendige Verlagerung des Zelluloseumschlags von neska (bislang Fläche 24). Dieser müsste dann auf die kurzzeitvermietete Fläche 11 erfolgen. Bedingt durch einerseits den prognostizierten Zuwachs beim Zellulose-, Stahl- und Papierumschlag der Firmen neska und Pohl und andererseits zu erwartende Produktivitätssteigerungen besteht zukünftig ein flächenmäßiger Mehrbedarf in Höhe von bis zu 13.000 qm. Die Restfläche des Hansekais mit einer Fläche von ca. 21.000 qm könnte etwa für den vom Stapelkai zu verlagernden Zelluloseumschlag von neska genutzt werden.

Das Gebiet um das Hafenbecken 4a steht weiterhin der Köln-Düsseldorfer (KD, Fläche 8), der HGK (Teile der Fläche 9) und dem Zoll (Teil der Fläche 10) zur Verfügung, wenngleich es sinnvoll ist, Teile derer Flächen (so etwa Teile der Fläche im Süden des Hafenbeckens 4a und Teile des Geländes der KD) logistischen Aktivitäten oder etwa der durchaus hafenaffinen Firma Talke, deren Vertrag am östlichen Hansekai 2013 ausläuft, zur Verfügung zu stellen. Die Fläche nördlich des Hafenbeckens 4a ist Fremdeigentum der Firma Rhein Energie und wird durch sie weiterhin für das Kraftwerk genutzt. Die nördlich anschließenden Flächen bis zu den Mineralöl-Flächen der Petrotank (Flächen 6, 7) sollten – wie bereits oben beschrieben – als notwendige Reserveflächen genutzt werden (ca. 22.100 qm) und würden dann der Deckung kurzfristiger Flächennachfrage zur Verfügung stehen. Eine Ausweisung dieser Flächen als Reserveflächen bietet sich auch aufgrund ihrer isolierten Lage zwischen den Mineralöltanks und dem Kraftwerk von Rhein Energie an (s.o.).¹⁴ Die nicht hafenaffine Firma Anterist+Schneider (Fläche 6) hat noch einen Vertrag bis 2022, so dass diese Fläche erst mittelfristig als Reservefläche genutzt werden kann. Alternativ könnte man Anterist+Schneider aus dem Vertrag herauskaufen und einen Teil der Fläche am Südrand des Hafenbeckens 4a (auf dem jetzigen HGK-Gelände) anbieten. Auch hier sind allerdings entstehende betriebswirtschaftliche Kosten zu berücksichtigen. Eine Verlagerung der Container der Firma Transfesa (Fläche 6) auf den Westkai oder alternativ auf einen Teil der jetzigen CTS-Fläche auf dem Lagerhauskai ist notwendig und sinnvoll. Die weiteren Flächen des Molenkopfes (Mineralöl, Stadtentwässerung, Asphaltwerk, Firma Karl Schmidt) bleiben von der Umstrukturierung unberührt.¹⁵

Die nachfolgenden Karten dokumentieren die vorgeschlagenen Umstrukturierungen. Hierbei differenzieren wir in *mittelfristig* zu realisierende Umstrukturierungen (Abbildung 7) und (in einer zweiten Stufe zu empfehlende) *langfristige* Umstrukturierungen (Abbildung 8). Grundsätzlich würden nach Abschluss der Umstrukturierungen demnach der Stapelkai, der Westkai und jeweils Teile des Molenkopfes, des Lagerhauskais und des Hansekais dem Containerumschlag und der Containerlagerung zur Verfügung stehen, während der Großteil des Lagerhauskais und des Hansekais dem Massengutumschlag dienen würden.

¹³ Diese Angaben hinsichtlich der Höhe der Baukosten der Lagerhallen basieren auf Schätzungen der HGK.

¹⁴ Alternativ könnte diese Reservefläche auch von der Firma Talke genutzt werden.

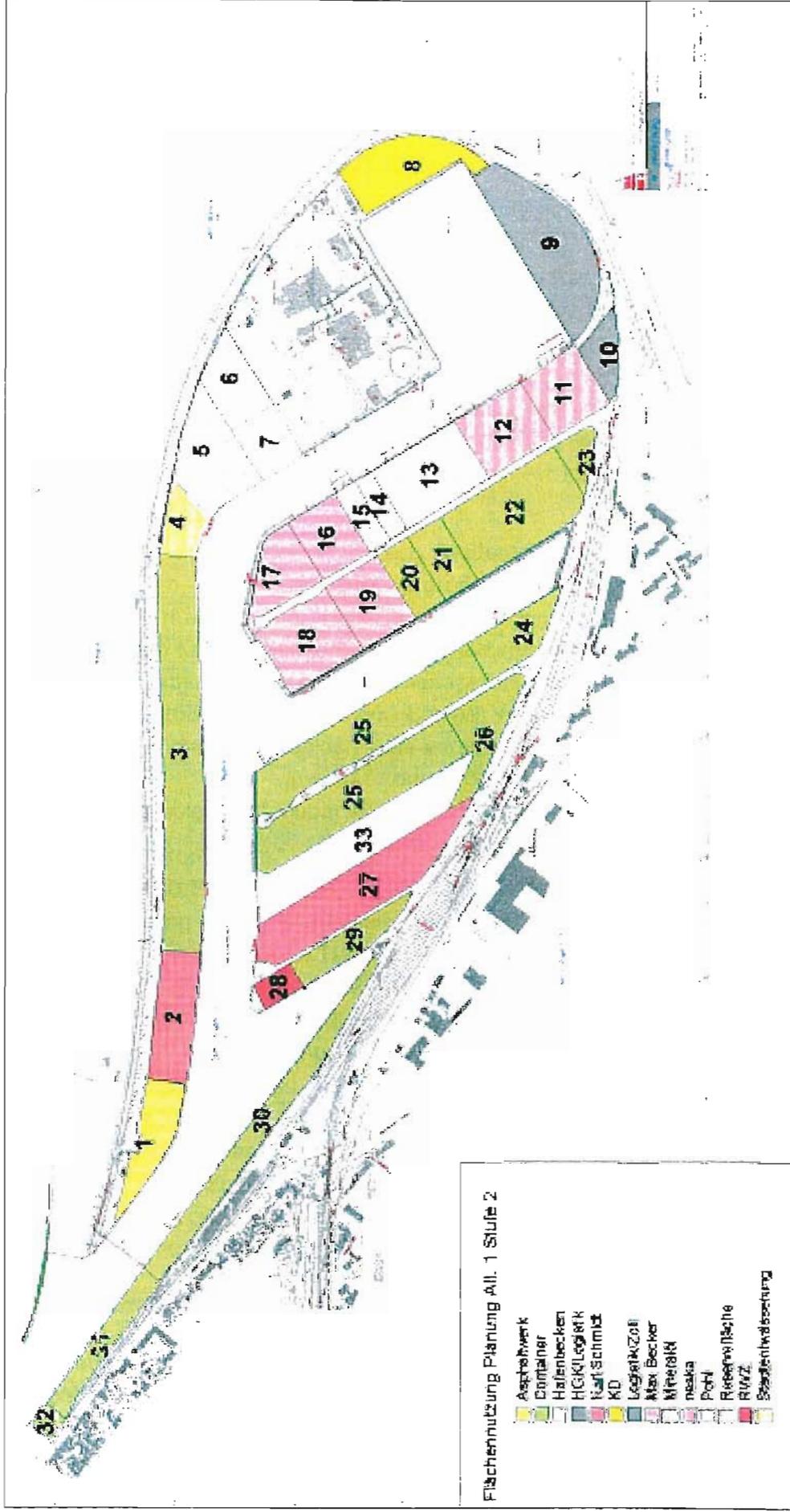
¹⁵ Die Firma Rhein Energie hat allerdings ein Interesse an der zukünftigen Nutzung der Flächen 5 bis 7 bekundet. Jedoch würde eine Vergabe dieser Flächen zugunsten der nicht hafenaffinen Nutzung für eine geplante Kraftwerkserweiterung die nutzbare Hafensfläche um weitere 41.100 qm verringern.



Abbildung 7: Mittelfristiges Umstrukturierungspotenzial im Niehler Hafen



Abbildung 8: Langfristiges Umstrukturierungspotenzial im Niehler Hafen



Im Status quo, also vor Betrachtung der vorgeschlagenen Umnutzungen, wurden von den 508.000 qm der grundsätzlich nutzbaren Niehler Fläche 321.300 qm hafenaffin genutzt. Nach der hier vorgeschlagenen, langfristigen 2. Stufe der notwendigen Umstrukturierung werden es 446.700 qm sein. Somit bewirkt die langfristige Umstrukturierung, dass 125.400 qm mehr hafenaffin genutzt werden als zuvor.

Darüber hinaus sind *langfristig* auch weitere Umnutzungen denkbar. So könnte sich, nach Ablauf des Mietvertrages mit Karl Schmidt, auch der Lagerhauskai zu einem Containerkai entwickeln. Der Feuchthydratumschlag müsste dann an andere Stelle verlagert werden, so dass die jetzige, ca. 28.000 qm große Karl Schmidt-Fläche zusätzlich zu der bereits jetzt von CTS genutzten Fläche als (wasserseitige) Containerumschlags- bzw. -lagerungsfläche genutzt werden könnte. Eine vollständige Nutzung des Lagerhauskais für den Containerverkehr wird – selbst langfristig – durch die Besitzrechtsverhältnisse der jetzt durch die RWZ genutzten Fläche am Kopf des Kais verhindert. In der langen Frist wären jedoch – nach einer Umstrukturierung am Lagerhauskai – insgesamt 37.300 qm nutzbarer Containerfläche verfügbar.

Ebenfalls könnte theoretisch in einem weiteren langfristigen Schritt die nutzbare Containerfläche um ca. 30.000 qm vergrößert werden, indem die Zuschüttung des Hafenbeckens 2 betrachtet wird. Wenn zusätzlich – wie oben beschrieben – die jetzige Karl Schmidt-Fläche am Lagerhauskai für den Containerverkehr genutzt würde, stände dann für den Containerumschlag und die Containerlagerung eine attraktive, zusammenhängende Fläche mit einer Größe von ca. 165.000 qm zur Verfügung (Stapelkai, der größte Teil des Lagerhauskais und das diese beiden Kais verbindende Hafenbecken 2). Allerdings bedingt diese Alternative, dass sowohl die „Schutzhafenproblematik“ als auch die „Retentionsraumproblematik“ lösbar sind.

Die „Schutzhafenproblematik“ besteht darin, dass der Niehler Hafen die Funktion als Schutzhafen für 160 Schiffe erfüllen muss. Ca. ein Drittel davon sind Gefahrgutschiffe, bei denen die Wahrung größerer Sicherheitsabstände gewährleistet sein muss. Weil die Gesamtwasserfläche des Niehler Hafens als Schutzhafen ausgewiesen ist, entfielen bei einer Zuschüttung des Hafenbeckens 2 eine für den Fall von Hochwasser, Unwetter, Maschinenschaden etc. eingeplante Fläche zum Schutz der Rheinschiffe, so dass die Notwendigkeit der Bereitstellung einer Ersatzfläche gegeben wäre. Dies ist insofern problematisch, da wichtige als Schutzhafen geeignete und im näheren Umfeld gelegene Häfen (wie etwa Mülheim und Deutz) bzw. Anlegestellen (wie etwa Wesseling und Niederkassel-Lülsdorf) bereits als Schutzhäfen ausgewiesen sind. Somit müssten als Voraussetzung einer Zuschüttung des betrachteten Hafenbeckens zunächst alternative Ersatzwasserflächen gefunden und benannt werden bzw. nachgewiesen werden, dass auch ohne das verfüllte Hafenbecken Raum für die genannte Schiffszahl besteht.

Die „Retentionsraumproblematik“ entsteht durch die Notwendigkeit der Einhaltung der Auflagen des Wasserhaushaltsgesetzes (WHG). Diese Auflagen fordern aus Gründen des Hochwasserschutzes, dass der Verbrauch von Wasserflächen (wie etwa die Zuschüttung des Hafenbeckens 2) durch die Schaffung geeigneter Retentionsräume kompensiert wird. So ist, da es sich bei der betrachteten Maßnahme um einen wesentlichen Umbau des Gewässers handelt, zunächst zur Vergabe des Baurechts die Durchführung eines (zeit- und kosten-) aufwändigen Planfeststellungsverfahrens inkl. Umweltverträglichkeitsstudie



erforderlich. Zudem ist zu beachten, dass – möglichst ortsnah und zwingend südlich des Niehler Hafens gelegen – Ausgleichsflächen mit gleichem Gesamtvolumen geschaffen werden müssen. In diesem Zusammenhang ist zu bedenken, dass der Niehler Hafen ein zentraler Bestandteil des Hochwasserschutzkonzeptes der Stadt Köln ist und durch die aktuellen Regelungen des Hochwasserschutzes in Köln (Schutz bis maximal 11,90 m) noch stärker als zuvor als Retentionsraum benötigt wird.

Aus betriebswirtschaftlicher Sicht sind über die Retentions- und Schutzhafenproblematik hinaus signifikante Investitionskosten der Maßnahme „Zuschüttung des Hafenbeckens 2“ zu beachten. So beinhalten die Zuschüttungskosten neben der reinen Verfüllung dieser ca. 30.000 qm die Notwendigkeit der kostenintensiven Entschlammung des Untergrundes. Zusätzlich ist die Schaffung geeigneter WHG-tauglicher Platzflächen erforderlich. Desweiteren fallen in diesem Zusammenhang Kosten für Kranbahn, Spundwand und die Umsetzung bzw. Re- und Demontage der Containerkrane an. Eigenen Schätzungen zufolge ist damit zu rechnen, dass bei der Zuschüttung des Hafenbeckens 2 in Niehl pro Quadratmeter zwei bis dreimal so hohe Investitionskosten anfallen wie etwa beim Ausbau des Godorfer Hafens.

Abbildung 9 dokumentiert diese – allerdings aus den genannten Gründen problematische – „Alternative 2“. Sie sollte erst weiter geprüft werden, wenn erkennbar ist, dass die genannten Flächen für den Containerumschlag langfristig nicht ausreichen.



Abbildung 9: Alternative Zuschüttung des Hafenbeckens 2



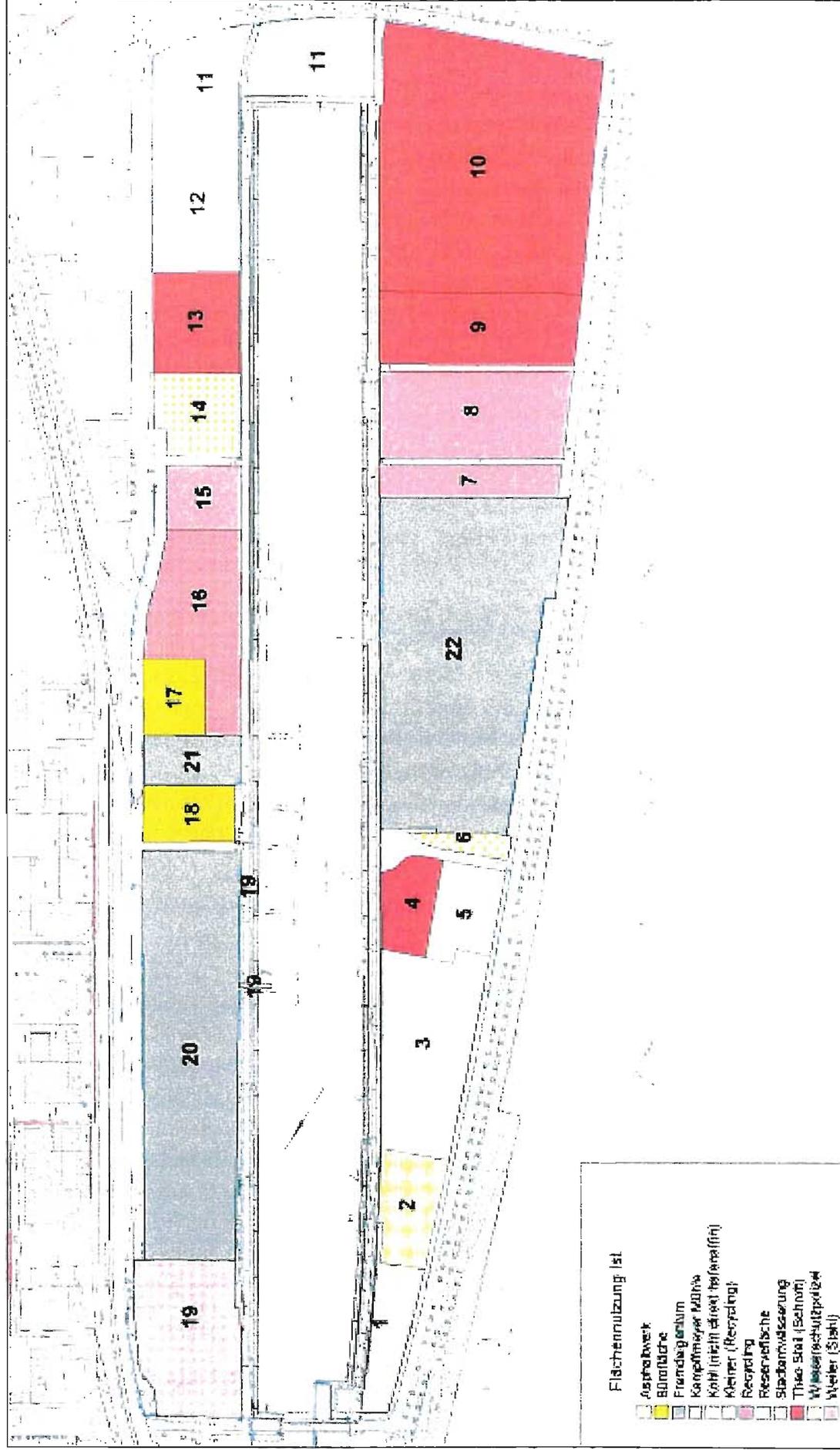
Es zeigt sich, dass selbst unter Realisierung der gezeigten Maßnahmen und somit der Ausnutzung des vorhandenen Umstrukturierungspotenzials und unter Einbeziehung der Flächen, die aufgrund bestehender Mietverhältnisse erst langfristig umnutzbar sind, ein zusätzlicher Flächenbedarf für Container in Höhe von zumindest 13.000 qm besteht. Daher ist – zur Sicherung der Wettbewerbsfähigkeit der Kölner Häfen und damit auch zur Sicherung der direkt und indirekt mit dem Hafen verbundenen Arbeitsplätze – die Notwendigkeit der Inanspruchnahme zusätzlicher Hafensflächen (wie etwa des planfestgestellten Hafenbeckens IV in Godorf) dringend gegeben. Auch die langfristige Nutzung des Deutzer Hafens ist zwingend erforderlich.

6.3 Hafen Deutz

Der Deutzer Hafen sollte seinen Charakter als Massen- und Massenstückguthafen beibehalten. Die derzeitige Nutzung ist größtenteils hafenauffin und sollte – soweit möglich – aufrecht erhalten werden, zumal bei einem Teil der jetzigen Nutzer (etwa bei den Firmen Weiler und Steil) Erweiterungspotenzial erkennbar ist. Abbildung 10 zeigt diesbezüglich die aktuelle Nutzung des Deutzer Hafens und dokumentiert, dass kaum Umstrukturierungspotenzial in Deutz besteht. Zudem besteht aufgrund der – selbst nach einer Umstrukturierung – drohenden Auslastung des Niehler Hafens die Notwendigkeit der Verlagerung des Kohleumschlags von Niehl nach Deutz.



Abbildung 10: Aktuelle Flächennutzung im Deutzer Hafen



Zu diesem Zweck empfiehlt sich die Nutzung der Fläche 3 im Süden des Deutzer Hafens. Wenn man einen – zukünftig auf Produktivitätsfortschritten beruhenden – niedrigeren Flächenbedarf pro Tonne umgeschlagener Kohle unterstellt, ist eine Verlagerung der bislang am Molenkopf (Fläche 3 in Niehl, s. Abbildung 6) umgeschlagenen Kohle nach Deutz auf die dort betrachtete Fläche 3 (erkennbar in Abbildung 10) mit ihrer Größe von ca. 8.000 qm vorstellbar. Allerdings sind aufgrund der Staubproblematik des Kohleumschlags hohe Investitionen (etwa in die erforderliche Bewässerung der Kohle) notwendig, um umweltpolitische Auflagen zu bedienen. So ist in diesem Zusammenhang vor allem der Abstandserlass Nordrhein-Westfalen zu beachten, der die Abstände zwischen Industrie- bzw. Gewerbegebieten und Wohngebieten im Rahmen der Bauleitplanung und sonstige für den Immissionsschutz bedeutsame Abstände regelt und im Falle des Kohleumschlags einen Mindestabstand von 500 Metern zu den nächsten Wohngebäuden fordert.¹⁶ Zudem sind derzeit aufgrund der Schrägböschung in Deutz die technischen Voraussetzungen für den Kohleumschlag nicht optimal, so dass auch in dieser Hinsicht Investitionen notwendig sind. Allerdings erfordert eine modernisierte Nutzung des Deutzer Hafens ohnehin Investitionen in die Infrastruktur, die allerdings nur bei entsprechender Planungssicherheit realisierbar sind. Somit ist es für die langfristige Nutzung des Hafens wichtig, dass diese Planungssicherheit hergestellt ist.

Sollte aufgrund der genannten Problematiken der Investitionsaufwand für die Sicherstellung eines Kohleumschlags in Deutz zu hoch sein, könnten alternativ Logistikflächen, die gemäß der für Niehl aufgezeigten Alternative der Fläche 9 südlich des Niehler Hafenbeckens 4a angedacht sind, dementsgegen nach Deutz auf die Fläche 3 verlagert werden. In diesem Fall könnte der Kohleumschlag der neska auf die in Abbildung 8 als Reserveflächen ausgewiesenen Flächen 6 bzw. 7 verlagert werden. Als Reserveflächen könnten in Niehl dann – die nicht von der HGK- bzw. KD-Verwaltung genutzten – Teile der Flächen 8 und 9 südlich des Hafenbeckens 4a fungieren. Auch hier ist zu bedenken, dass die Möglichkeiten der Ausweisung von Logistikflächen in den Kölner Häfen ohnehin unzureichend ist (siehe Kapitel 5).

Für die in Deutz kurzfristig verfügbaren Flächen 11 und 12 besteht bereits ein konkretes Interesse eines Stahlunternehmens, so dass eine Steigerung des Stahl-Umschlags zu erwarten ist. So ist davon auszugehen, dass der aktuelle jährliche Umschlag von ca. 80.000 Tonnen auf ca. 158.000 Tonnen steigen wird. Um den zusätzlichen Flächenbedarf – bei effizienter Flächennutzung – zu decken, wird diesbezüglich die Nutzung der Flächen 11 (ehemalige Thies-Fläche) und 12 (ehemalige Siat-Fläche, zusammen ca. 18.000 qm) am Nordostrand des Hafens in Betracht gezogen. Für den Stahlumschlag ist dies grundsätzlich sinnvoll und bietet die Chance, die Stückgutlogistik in Deutz auszubauen und damit mehr Beschäftigung als durch den reinen Umschlag zu schaffen. Weiterhin bestehen Planungen der Recyclingfirma Kleiner für den zusätzlichen Umschlag von Baustoffen (100.000 Tonnen pro Jahr), so dass dafür die Nutzung der bereits von Kleiner gemieteten Fläche 16 (mit ca. 8.500 qm) notwendig ist.

¹⁶

Vgl. Ministerium für Umwelt, Raumordnung und Landwirtschaft, Abstände zwischen Industrie- bzw. Gewerbegebieten und Wohngebieten im Rahmen der Bauleitplanung und sonstige für den Immissionsschutz bedeutsame Abstände (Abstandserlass), M.Bl. NW. 1998, S. 744, RdErl. D. Ministeriums für Umwelt, Raumordnung und Landwirtschaft v. 2.4.1998, V B 5 – 8804.25.1 (V Nr. 1/98). Allerdings ist es unter Berücksichtigung baulicher Maßnahmen zumindest grundsätzlich möglich, diesen Mindestabstand in Deutz einzuhalten.

Bereits für die zu erwartende Steigerung des Schrotturnschlags der Firma Steil, für den bis 2025 nahezu eine Verdopplung zu erwarten ist, besteht allerdings lediglich zusätzliches Flächenangebot in Form von Fläche 5 (knapp 5.000 qm), die mittelfristig verfügbar ist, wenn der bis 2012 mit der Firma Kohl geschlossene Mietvertrag ausläuft. Eine Kündigung dieses Vertrages ist insofern sinnvoll, da es sich aktuell um eine nicht hafenauffine Nutzung dieser Fläche 5 handelt. Allerdings ist auch nach einer mittelfristigen Nutzung dieser Fläche durch die Firma Steil eine effiziente Flächennutzung vonnöten.

Daneben besteht in Deutz kein weiteres kurzfristig umstrukturierbares Flächenpotenzial. Die vorgeschlagene zukünftige Nutzung impliziert zudem, dass es weiterhin nicht möglich ist, prinzipiell notwendige Reserveflächen (grundsätzlich ca. 5% der nutzbaren Fläche, hier also knapp 7.000 qm) zur Verfügung zu stellen. Auch ist neben dem zu verlagernden Kohleumschlag eine weitere Entlastung der anderen Kölner Häfen (Niehl, Godorf) durch eine Verlagerung von Umschlagsaktivitäten nach Deutz nicht möglich. Der Hafen Deutz ist dann voll ausgelastet.

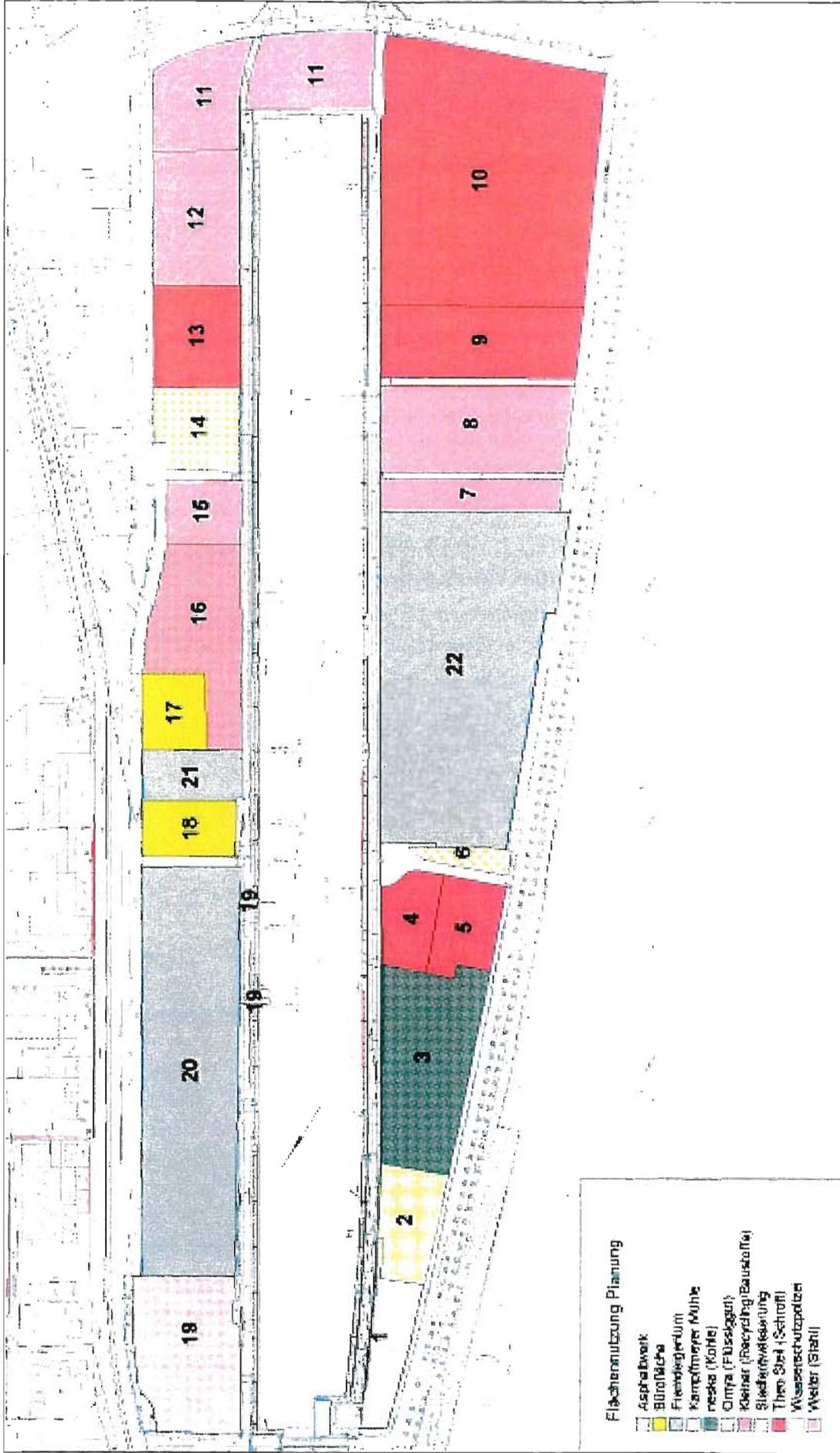
Mittel- bzw. langfristig laufen zwar einige der Mietverträge der aktuellen Nutzer aus, doch sind dies allesamt hafenauffine Akteure, so etwa die Firmen Omya GmbH (Flüssiggutumschlag, Fläche 1, Ablauf der Vertragslaufzeit 2018 mit Option bis 2028), Theo Steil GmbH (Schrotturnschlag, Flächen 4, 9, 10, 13, Vertrag bis 2017), Weiter GmbH (Stahlumschlag, Flächen 7, 8, 15, Vertrag bis 2010 mit Option bis 2015), Kampffmeyer Mühlen GmbH (Getreideumschlag, Fläche 19, Vertrag bis 2027), so dass in diesen Fällen keine Umstrukturierungen erfolgen sollten.

Weitere Flächen sind entweder in Fremdeigentum (etwa die östlich der Fläche 19 liegende Fläche der Kampffmeyer Mühle oder die auf der Südseite des Hafens liegende Fläche zwischen den Deutzer Asphaltwerken und den Weiler-Flächen) oder sind aus anderen Gründen nicht umstrukturierbar, etwa die Fläche der Wasserschutzpolizei (Fläche 2).

Abbildung 11 zeigt die vorgeschlagene zukünftige Nutzung des Deutzer Hafens.



Abbildung 11: Zukünftige Nutzung des Deutzer Hafens



6.4 Fazit

Durch die dargestellten Umstrukturierungen in Verbindung mit dem Ausbau des Hafens Godorf und den Erhalt des Deutzer Hafens sind die Kölner Häfen für die Zukunft gerüstet. In Niehl, dem Hafen mit den deutlichsten Umstrukturierungen, werden in Zukunft nahezu alle Flächen hafenaffin genutzt. Er festigt seine Position als bedeutender Containerumschlagplatz in Köln.

Damit dies umgesetzt werden kann, müssen Aktivitäten von Niehl nach Deutz verlagert werden. Verbunden mit dem Wachstum der in Deutz bereits ansässigen Betriebe ist damit in Zukunft auch der Hafen Deutz hafenaffin genutzt.

Der Godorfer Hafen ist heute der Umschlagplatz der chemischen Industrie. Diese Funktion sollte unbedingt erhalten bleiben. Zudem ist der geplante Bau eines neuen Hafenbeckens zwingend erforderlich, da ohne den Ausbau die erforderlichen Umschlagskapazitäten nicht geschaffen werden können. Hinzu kommt, dass der Hafen ein lokales Aufkommen bedienen wird und damit Lkw-Verkehre in der Region reduzieren wird, da diese sonst zu weiter entfernt liegenden Häfen gefahren werden müssten bzw. ganz auf dem Lkw verbleiben würden.

Auch empfiehlt sich ein zeitnaher Ausbau, da die Schaffung weiterer Kapazitäten in Niehl in größerem Umfang aufgrund der bestehenden vertraglichen Bindungen erst mittel- bis langfristig möglich ist.

