



Häfen und Güterverkehr  
Köln AG

# Ausbau des Godorfer Hafens

Grundlagen, Analysen und Untersuchungen im Überblick

erstellt mit Unterstützung von

Drees & Sommer Infra Consult und Entwicklungsmanagement GmbH, Grontmij GmbH,  
PLANCO Consulting GmbH

*Köln, Oktober 2012*



**DREES &  
SOMMER**

---

## Kontakt

E-Mail: [presse@hgk.de](mailto:presse@hgk.de)

Internet: [www.hafenerweiterung.de](http://www.hafenerweiterung.de)

# Ausbau Hafen Godorf

Grundlagen, Analysen und Untersuchungen im Überblick

Stand: 30.10.2012

## Inhaltsverzeichnis

<b>1</b>	<b>Vorhabenbegründung .....</b>	<b>4</b>
<b>1.1</b>	<b>Vorhabenbeschreibung.....</b>	<b>4</b>
<b>1.2</b>	<b>Maßnahmenbeschreibung.....</b>	<b>6</b>
<b>2</b>	<b>Einbindung in übergreifende Verkehrspolitik und Planung .....</b>	<b>7</b>
<b>2.1</b>	<b>Verkehrspolitik des Bundes und der EU .....</b>	<b>7</b>
<b>2.2</b>	<b>Raumordnung und Landesplanung Nordrhein-Westfalen.....</b>	<b>11</b>
<b>2.3</b>	<b>Wasserstraßenverkehr- und Hafenkonzept Nordrhein-Westfalen 2008 .....</b>	<b>13</b>
<b>2.4</b>	<b>Hafenkonzept der Stadt Köln .....</b>	<b>14</b>
<b>3</b>	<b>Bedarfsanalyse.....</b>	<b>16</b>
<b>3.1</b>	<b>Gutachterliche Historie .....</b>	<b>17</b>
<b>3.2</b>	<b>Aktuelle Entwicklungen und Prognose .....</b>	<b>19</b>
<b>4</b>	<b>Vorhabensalternativen .....</b>	<b>21</b>
<b>4.1</b>	<b>Hafen Köln-Niehl I.....</b>	<b>21</b>
<b>4.2</b>	<b>Hafen Köln-Deutz.....</b>	<b>26</b>
<b>4.3</b>	<b>Hafen Köln-Godorf .....</b>	<b>28</b>
<b>4.3.1</b>	<b>Nutzung des Hafens .....</b>	<b>28</b>
<b>4.3.2</b>	<b>Stromvariante .....</b>	<b>30</b>
<b>4.3.3</b>	<b>Variante rheinseitiger Schüttgutumschlag.....</b>	<b>31</b>
<b>4.4</b>	<b>Hafen Köln-Mülheim.....</b>	<b>31</b>
<b>4.5</b>	<b>Hafen Köln-Niehl II.....</b>	<b>31</b>
<b>4.6</b>	<b>Weitere Kölner Hafenstandorte.....</b>	<b>32</b>
<b>4.7</b>	<b>KV Terminal Köln Nord (in Bau).....</b>	<b>33</b>
<b>4.8</b>	<b>Hafenstandorte außerhalb Kölns.....</b>	<b>33</b>
<b>4.8.1</b>	<b>Hafen Krefeld.....</b>	<b>33</b>
<b>4.8.2</b>	<b>Hafen Bonn.....</b>	<b>34</b>

# **Ausbau Hafen Godorf**

Grundlagen, Analysen und Untersuchungen im Überblick

Stand: 30.10.2012

<b>4.8.3</b>	<b>Weitere mögliche Alternativen zum KV-Standort Godorf .....</b>	<b>34</b>
<b>4.9</b>	<b>Bewertung der Vorhabensalternativen .....</b>	<b>35</b>
<b>5</b>	<b>Flächenbedarf .....</b>	<b>36</b>
<b>5.1</b>	<b>Flächenbedarf des geplanten trimodalen KV-Terminals .....</b>	<b>36</b>
<b>5.2</b>	<b>Flächenbedarf für das geplante Schütt- und Stückgüterterminal .....</b>	<b>36</b>
<b>5.3</b>	<b>Flächenbedarf im Kontext einer Logistikflächen-Gesamtbetrachtung .....</b>	<b>37</b>
<b>6</b>	<b>Volkswirtschaftliche Effekte .....</b>	<b>38</b>
<b>6.1</b>	<b>Ausgangslage .....</b>	<b>38</b>
<b>6.2</b>	<b>Vergleich der Verkehrsträger .....</b>	<b>40</b>
<b>6.2.1</b>	<b>Energieverbrauch .....</b>	<b>41</b>
<b>6.2.2</b>	<b>Verkehrslärm .....</b>	<b>42</b>
<b>6.2.3</b>	<b>Klimagase .....</b>	<b>43</b>
<b>6.3</b>	<b>Abschätzungen zum volkswirtschaftlichen Nutzen .....</b>	<b>44</b>
<b>7</b>	<b>Zusammenfassung .....</b>	<b>46</b>
<b>8</b>	<b>Literaturverzeichnis .....</b>	<b>48</b>

# Ausbau Hafen Godorf

## Grundlagen, Analysen und Untersuchungen im Überblick

Stand: 30.10.2012

### 1 Vorhabenbegründung

#### 1.1 Vorhabenbeschreibung

Der Godorfer Hafen im Süden der Stadt ist der umschlagstärkste Hafen Kölns. Die HGK beabsichtigt, diesen Hafen auf einer Fläche von etwa 20 Hektar um ein viertes Hafenbecken zu erweitern. Zu den geplanten Anlagen zählen unter anderem der Neubau zweier Terminals, die dazu gehörigen Umschlaganlagen sowie die zur Erschließung nötige Infrastruktur.

Das Projekt ist ökonomisch sinnvoll und ökologisch geboten. Seine vielfältigen Vorteile überwiegen in der Abwägung gegenüber den Nachteilen des mit einem Ausbau verbundenen Eingriffs. Zu der vorgesehenen Ausbaufäche gibt es keine überzeugende Alternative.

Binnenhäfen sind ein „unverzichtbarer Teil der Logistikkette“<sup>1</sup>. Nur in den Häfen treffen die drei Verkehrsträger Straße, Schiene und Schiff aufeinander; nur hier können sie im Sinne trimodaler Konzepte direkt miteinander verbunden werden. Die Häfen gelten dabei nicht nur als „Rückgrat des deutschen Güterverkehrs“<sup>2</sup> oder als Rückgrat unserer Volkswirtschaft, sondern auch als leistungsfähige Drehscheiben. Das Wirtschafts- und Verkehrsministerium NRW bezifferte 2011 die Wertschöpfung pro 1.000 Tonnen Umschlag in den Binnenhäfen Nordrhein-Westfalens auf 80.000 bis 100.000 Euro<sup>3</sup>. Auf Kölner Leistungszahlen<sup>4</sup> übertragen bedeutet dieser Durchschnittswert eine jährliche Wertschöpfung von mehr als einer Milliarden Euro.

Das Binnenschiff transportiert große Mengen ebenso ressourcenschonend wie zuverlässig. Wegen des geringeren Kraftstoffverbrauchs pro Tonne und Kilometer ist es eine besonders umweltschonende Alternative zum Gütertransport auf der Straße. Allerdings ist der Schifftransport auf Umschlaganlagen – sprich: Häfen – angewiesen. Deren Erhalt und Ausbau kommt in allen Verkehrskonzepten des Landes, des Bundes und auf europäischer Ebene eine hervorgehobene Rolle zu. Dennoch herrscht vor allem entlang der Rheinschiene trotz einiger Bauprojekte ein zunehmender Mangel an Hafenkapazitäten. Auch deshalb findet trotz aller politischen Bekenntnisse für eine Stärkung von Schiene und Wasserstraße das Wachstum des hiesigen Güterverkehrs zu einem großen Teil auf der Straße statt. So wurden 2011 bereits 77,5 % des deutschen Beförderungsaufkommens per Lkw transportiert<sup>5</sup>.

Köln hat durch seine geographische Lage einen Vorteil gegenüber anderen Standorten. 2011 bot die Logistik Arbeit für mehr als 44.500 Menschen im Bezirk der IHK Köln<sup>6</sup>. Der Rhein hat als die mit Abstand wichtigste deutsche Binnenwasserstraße an diesem wirtschaftlichen Erfolg einen erheblichen Anteil. Der ganzjährig schiffbare, breite Strom könnte zukünftig einen noch deutlich größeren Teil des Güterverkehrs aufnehmen. Allerdings sind auch in Köln und dem Umland die vorhandenen Kapazitäten weitgehend ausgeschöpft. „Zurzeit umfassen die vier Kölner Häfen zusammen genommen eine Landfläche von mehr als 1,3 Millionen Quadratmetern. Davon sind

<sup>1</sup> Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung: Masterplan Güterverkehr und Logistik, Berlin 2008, S. 34.

<sup>2</sup> Karin Roth, Parlamentarische Staatssekretärin im Bundesverkehrsministerium, beim europäischen Symposium Logistik Innovation am 7./8. Mai 2008, zitiert nach: o.A., „Rückgrat des Güterverkehrs“, in: Contrailo vom 9. Mai 2008, im bayerischen Prien, abrufbar unter <http://www.contrailo.de/news/wasser/did1150941/rueckgrat-des-gueterverkehrs.html>.

<sup>3</sup> Ministerium für Wirtschaft, Energie, Bauen, Wohnen und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen: Binnenhäfen im Spannungsfeld konkurrierender Nutzungsinteressen, Düsseldorf 2011, S. 20.

<sup>4</sup> Der Hafenumschlag der HGK lag laut Geschäftsbericht 2011 bei 12,4 Millionen Tonnen.

<sup>5</sup> Statistisches Bundesamt: Pressemitteilung Nr. 038 vom 02.02.2012, [https://www.destatis.de/DE/PresseService/Presse/Pressemitteilungen/2012/02/PD12\\_038\\_463.html](https://www.destatis.de/DE/PresseService/Presse/Pressemitteilungen/2012/02/PD12_038_463.html)

<sup>6</sup> Industrie und Handelskammer zu Köln: Wirtschaftsregion Köln 2012, Statistischer Überblick, S. 7.

## **Ausbau Hafen Godorf**

### **Grundlagen, Analysen und Untersuchungen im Überblick**

Stand: 30.10.2012

nur etwa 8.000 Quadratmeter kurzfristig für Neuansiedlungen verfügbar.<sup>7</sup> Eine Flächenerweiterung der Häfen in Niehl und Deutz ist wegen der umgebenden Wohnbebauung nicht möglich. Die vorgesehene Erweiterungsfläche am Godorfer Hafen ist die einzige verbliebene Ausbaumöglichkeit auf Kölner Stadtgebiet.

Diese Erweiterungsfläche ist nicht nur die einzige Ausbaumöglichkeit, sondern sie ist zugleich auch die beste vorhandene Option. Kölns Güterverkehr ist geprägt durch den Bedarf zweier starker Industriepole. Der Niehler Hafen versorgt vor allem die Unternehmen und Betriebe im Kölner Norden, der Godorfer Hafen diejenigen im Kölner Süden. Allerdings existieren keine Kapazitäten des Kombinierten Verkehrs zum Umschlag von Containern, um den Bedarf des südlichen Industriepols zu decken. Verloader und Transporteure aus dem Kölner Süden, aus Wesseling, Hürth, Knapsack, Brühl oder von anderen Zielen verzichten in der Folge entweder ganz auf das Binnenschiff oder sie nutzen die vergleichsweise weit entfernten Anlagen des Niehler oder Bonner Hafens.

Dies verschärft die Verkehrssituation in Köln zusätzlich. Vor allem aber steigen die Vor- und Nachlaufkosten. Wegen der unzureichenden Kapazitäten am Godorfer Hafen findet dieser Vor- und Nachlauf für viele Güter zurzeit quer durch die Kölner Innenstadt oder über den stark frequentierten Autobahnring statt. Dies belastet die Stadt und deren Einwohner, erhöht die Logistikkosten für die regionale Industrie und erschwert die notwendige Verlagerung eines möglichst großen Anteils dieses Güterverkehrs auf die Binnenwasserstraße und Schiene. Der Godorfer Hafen soll diesen Verkehr in der Nähe von Quelle und Ziel aufnehmen. Sein Ausbau ist ein wichtiger Beitrag zu einer sinnvollen und in die Zukunft gerichteten Güterverkehrsplanung für die ganze Region.

---

<sup>7</sup> Stadtwerke Köln: Geschäftsbericht 2011. Häfen und Güterverkehr Köln AG. Köln 2012, S. 2.

## Ausbau Hafen Godorf

### Grundlagen, Analysen und Untersuchungen im Überblick

Stand: 30.10.2012

#### 1.2 Maßnahmenbeschreibung

Der Godorfer Hafen liegt im Süden Kölns. Er versorgt unter anderem die chemische Industrie der Region. Im Jahr 2011 wurden am Godorfer Hafen 3.310 Schiffe be- und entladen. Güter der Gruppe „Erdöl, Mineralölerzeugnisse, Gase“ sowie verschiedene chemische Produkte wie Säuren und Laugen sind mit rund fünf Millionen umgeschlagener Tonnen die wichtigste der dort umgeschlagenen Gütergruppen. Salz (281.600 t.), Kies (233.400 t.), Feuchthydrat (203.600 t.), Vinylchlorid (144.100 t.), Kalkstein (25.600 t.) und andere Schüttgüter bestimmen den weiteren Umschlag am Hafen Köln-Godorf. Anlagen für den Umschlag von Containern und Wechselbrücken gibt es am Godorfer Hafen nicht.



Luftbild des Godorfer Hafens, rechts eine schematische Ansicht des Betriebsweiterungsgelände  
Quelle: Online-Bildarchiv der HGK auf [www.hgk.de](http://www.hgk.de)

Die geplante Hafenerweiterungsfläche mit dem Hafenbecken IV liegt nordöstlich der bestehenden Hafenanlagen. Das Betriebsgelände wird südlich vom Rhein, nördlich durch die Landesstraße L300 und die Trasse der Rheinuferbahn, östlich durch die Freiflächen der „Sürther Aue“ und westlich vom Hafenbecken III begrenzt. Nördlich der L300 schließt sich die Rheinland Raffinerie der Deutschen Shell AG an. Der Ortsteil Godorf (Pierstraße / Godorfer Hauptstraße) befindet sich als nächstgelegene Wohnbebauung ca. 500 m westlich der geplanten Maßnahme. In nordöstlicher Richtung, ca. 500 m entfernt, befinden sich die ersten Wohngebäude des Ortsteils Sürth.

Auf der Hafenerweiterungsfläche sind folgende Infrastrukturanlagen geplant:

- Hafenbecken IV inkl. Kaimauern
- Gleisanlagen
- KV-Terminal für den Containerumschlag
- Schütt- und Stückgut-Terminal
- Flächen für die Lagerung und den Umschlag von Schwergut
- Ingate
- Servicebereich (reinigen, waschen, tanken, reparieren) inkl. Stuffing / Stripping
- Magazin für Equipment
- Abwasserbehandlungsanlage
- Straßenverkehrsflächen

## Ausbau Hafen Godorf

Grundlagen, Analysen und Untersuchungen im Überblick

Stand: 30.10.2012

## 2 Einbindung in übergreifende Verkehrspolitik und Planung

Der Güterverkehr wächst. Dies gilt für Köln und das Rheinland ebenso wie für Deutschland und Europa. Deshalb ist die Planung von Großvorhaben im Verkehrssektor ein wichtiges Thema für die europäische, nationale und regionale Politik. Der geplante Ausbau des Godorfer Hafens entspricht dabei den Zielvorgaben der Europäischen, Bundes- und Landespolitik sowie dem Hafenkonzept der Stadt Köln<sup>8</sup>.

### 2.1 Verkehrspolitik des Bundes und der EU

„Der Verkehr ist Grundlage unserer Wirtschaft und Gesellschaft. Mobilität ist das Lebenselixier des Binnenmarkts und prägt die Lebensqualität der Bürger, die ihre Reisefreiheit genießen. Der Verkehr ermöglicht wirtschaftliches Wachstum und die Schaffung von Arbeitsplätzen. Angesichts der neuen Herausforderungen, vor denen wir stehen, muss er nachhaltig sein.“ Mit diesen Worten beginnt das aktuelle Verkehrsweißbuch der Europäischen Kommission<sup>9</sup>.

Darin setzt sich die Kommission für die Optimierung der Leistung multimodaler Logistikketten, unter anderem durch die stärkere Nutzung energieeffizienterer Verkehrsträger ein. Der Straßengüterverkehr über 300 km soll dafür bis 2030 zu 30 Prozent auf andere Verkehrsträger wie Eisenbahn- und Schiffsverkehr verlagert werden. Um dieses Ziel zu erreichen muss auch eine geeignete Infrastruktur geschaffen werden. Diese wird mit der Realisierung des TEN-V-Kernnetzes vorangetrieben, durch das ein Netz mit hoher Qualität und Kapazität geschaffen wird. Das Kernnetz muss effiziente multimodale Verbindungen zwischen den EU-Hauptstädten und anderen wichtigen Städten, Häfen, Flughäfen und Grenzorten, ebenso wie anderen wichtigen Wirtschaftszentren, gewährleisten. Es sollte sich auf die Schließung noch vorhandener Lücken – hauptsächlich grenzübergreifende Abschnitte und Engpässe oder Umgehungen –, auf den Ausbau vorhandener Infrastruktur und die Entwicklung multimodaler Umschlagseinrichtungen in See- und Binnenhäfen sowie auf Konsolidierungszentren für die Stadtlogistik konzentrieren.<sup>10</sup>

Als trimodale Schnittstelle, die über den Rhein nahezu direkt an die Nordseehäfen Zeebrügge, Antwerpen, Rotterdam und Amsterdam (ZARA) angeschlossen ist, tragen die Kölner Häfen zu einer effektiven Anbindung dieser Seehäfen an das innergemeinschaftliche Verkehrsnetz bei. Das Ausbauprojekt der HGK unterstützt die Anbindung der Seehäfen an die regionalen und überregionalen Güterverkehrsströme und fügt sich mithin optimal in die gemeinschaftliche europäische Strategie ein.

Diesem Ansatz folgt auch die Bundesregierung. „Deutschland ist Logistikweltmeister. Die Branche ist einer der größten Arbeitgeber dieser Republik.“<sup>11</sup> Die Bundesregierung will diese Branche und ihre Entwicklung nachhaltig fördern. Doch „bereits heute kann die Infrastrukturentwicklung nur bedingt mit dem Mobilitätsbedarf Schritt halten. Ein wichtiges Ziel der integrierten Verkehrspolitik ist es daher, die Infrastruktur intelligenter, effizienter und sicherer zu gestalten und zu nutzen.“<sup>12</sup>

<sup>8</sup> Hafengesamtkonzept der Stadt Köln

<sup>9</sup> Europäische Kommission: „Fahrplan zu einem einheitlichen europäischen Verkehrsraum – Hin zu einem wettbewerbsorientierten und ressourcenschonenden Verkehrssystem“, Brüssel 2011. ([www.eur-lex.europa.eu](http://www.eur-lex.europa.eu), doc 52011DC144)

<sup>10</sup> ebenda Punkte 21, 39, und 69

<sup>11</sup> Bundesverkehrsminister Peter Ramsauer in seiner Rede zum Aktionsplan Güterverkehr und Logistik am 22. November 2010.

<sup>12</sup> Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung: <http://www.bmvbs.de/SharedDocs/DE/Artikel/UI/logistikstandort-deutschland.html>, eingesehen am 17. April 2012.

## Ausbau Hafen Godorf

### Grundlagen, Analysen und Untersuchungen im Überblick

Stand: 30.10.2012

Erhalt und Ausbau des Straßennetzes werden nach Ansicht des Bundesverkehrsministeriums nicht ausreichen, um den zukünftigen Güterverkehr zu bewältigen. Schiene und Wasserstraße sollen einen möglichst großen Anteil vom prognostizierten Zuwachs aufnehmen. Daher setzt die Bundesregierung auf eine Optimierung des Verkehrssystems durch ein verbessertes Zusammenspiel der Verkehrsträger. „Die Mobilität der Zukunft wird nur durch das intelligente Zusammenspiel von Straße, Schiene, Wasserstraße und Luftraum in einem vernetzten System zu bewältigen sein.“<sup>13</sup> Ein solches Verkehrssystem verringert Effizienzverluste und erhöht die Leistungsfähigkeit der Verkehrswege.

„Faire Kooperation und die Bildung von Transportketten vermeiden unnötigen Verkehr und reduzieren Lärm und Abgase“<sup>14</sup>, heißt es im aktuell gültigen **Bundesverkehrswegeplan** aus dem Jahre 2003 (BVWP 2003). Dabei sind insbesondere die Binnenhäfen, Güterverkehrszentren und Terminals des Kombinierten Verkehrs (KV-Terminal) zu beachten. Köln wird im BVWP 2003, im Zusammenhang mit dem Schienenverkehr, als Großknotenbereich mit wichtigen Güterverkehrszentren (GVZ) und KV-Terminals genannt.

Der Bundesverkehrswegeplan 2003 (BVWP) identifiziert die öffentlichen und privaten Binnenhäfen als wichtige Verkehrsknoten eines integrierten Verkehrsnetzes und schreibt ihnen eine tragende Rolle bei der Verknüpfung der Verkehrsträger Binnenschiff, Eisenbahn und LKW zu. Die Bundesregierung fördert und fordert Projekte wie die Erweiterung des Godorfer Hafens. So heißt es im BVWP 2003 wörtlich<sup>15</sup>:

#### *„Förderung des Kombinierten Verkehrs (KV)*

*Dreh- und Angelpunkt für eine wirksame Verknüpfung der Verkehrsträger ist der Ausbau der Schnittstellen. Beim Güterverkehr kommt den Umschlaganlagen des KV eine besondere Funktion zu, weil sie wegen des Einsatzes von Ladeeinheiten (u.a. Container, Wechselbehälter und Sattelanhänger) einen einfachen und schnellen Wechsel der Güter zwischen den Verkehrsträgern ermöglichen. Der Bund unterstützt daher seit 1998 mit Bundesmitteln den Bau und Ausbau von Umschlaganlagen des KV in den Bereichen Schiene / Straße, Wasserstraße / Straße und trimodaler KV-Umschlaganlagen (Schiene / Wasserstraße / Straße). Mit in Kraft treten der neuen KV - Richtlinie Anfang 2012 werden nun auch Drehscheibenfunktionen Wasser / Wasser und Schiene / Schiene gefördert.<sup>16</sup>*

#### *Ausbau der Binnenhäfen*

*Die öffentlichen und privaten Binnenhäfen spielen in einem integrierten Verkehrssystem eine tragende Rolle als ideale Schnittstelle für eine trimodale Verknüpfung der Verkehrsträger Binnenschifffahrt, Eisenbahn und LKW. Investitionen zur Modernisierung von Umschlaganlagen zur effizienteren Gestaltung der Binnenhäfen sind Grundvoraussetzungen für zusätzliche Verkehrsverlagerungen und die Nutzung der freien Kapazitäten der umweltfreundlichen Binnenschifffahrt.“*

<sup>13</sup> Siegfried Frech, Martin Große Hüttemann, Reinhold Weber (Hrsg.): „Handbuch Europapolitik“, Stuttgart 2009.

<sup>14</sup> Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen: Bundesverkehrswegeplan 2003“, S. 27.

<sup>15</sup> Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen: Bundesverkehrswegeplan 2003“, S. 27.

<sup>16</sup> Bundesministerium für Verkehr Bau- und Stadtentwicklung

[http://www.bmvbs.de/DE/VerkehrUndMobilitaet/Verkehrspolitik/GueterverkehrUndLogistik/KombinierterVerkehr/kombinierter-verkehr\\_node.html](http://www.bmvbs.de/DE/VerkehrUndMobilitaet/Verkehrspolitik/GueterverkehrUndLogistik/KombinierterVerkehr/kombinierter-verkehr_node.html) Seite mit Stand vom 05.07.2012



## Ausbau Hafen Godorf

### Grundlagen, Analysen und Untersuchungen im Überblick

Stand: 30.10.2012

Mit dem „**Masterplan Güterverkehr und Logistik**“<sup>17</sup> sowie dem darauf aufbauenden „**Aktionsplan Güterverkehr und Logistik**“<sup>18</sup> setzt die Bundesregierung diese Strategie fort. Mit beiden Papieren sind „konkrete Handlungsempfehlungen zur Effizienzsteigerung des Güterverkehrssystems erarbeitet worden, mit denen die Wettbewerbsfähigkeit Deutschlands gestärkt und gleichzeitig wachstums- und beschäftigungspolitische Impulse gesetzt werden können.“ So nennt der Masterplan als übergeordnete Ziele:

- A. Verkehrswege optimal nutzen / Verkehr effizient gestalten
- B. Verkehr vermeiden – Mobilität sichern
- C. Mehr Verkehr auf Schiene und Binnenwasserstraße
- D. Verstärkter Ausbau von Verkehrsachsen und -knoten
- E. Umwelt- und klimafreundlicher Verkehr
- F. Gute Arbeit und gute Ausbildung im Transportgewerbe

Grundlage dieser Konzepte und der daraus abgeleiteten Maßnahmen sind die Erwartungen des Bundes zur zukünftigen Verkehrsentwicklung. Im Masterplan rechnet die Bundesregierung mit einer Zunahme der Güterverkehrsleistung zwischen 2004 bis 2025 um 71 Prozent<sup>19</sup>. Der Straßengüterverkehr trägt den größten Teil des erwarteten Zuwachses. „Da dieser Anstieg überdies regional ungleichmäßig verteilt ist, ist auf vielen Fernstraßen nahezu mit einer Verdoppelung des Güterverkehrs zu rechnen. Dies würde, wenn der prognostizierte Anstieg Wirklichkeit würde, bedeuten: Wo heute auf Autobahnen eine Fahrspur von Lkw genutzt wird, wären in knapp zwanzig Jahren zwei Spuren nötig, um das gestiegene Güteraufkommen bewältigen zu können.“<sup>20</sup>

Als eine wichtige Maßnahme empfiehlt der Masterplan unter anderem, ein nationales Hafenkonzept zu erarbeiten, vor allem wegen der besonders hohen Wachstumsraten der See- und Binnenhäfen. „Deutschland steht angesichts der Verdoppelung des Güterumschlags und der Verdreifachung des Containerverkehrs in den Häfen bis 2025 vor großen Herausforderungen: Um Kapazitätsengpässe in den Häfen und beim Zu- und Ablaufverkehr zu vermeiden, muss die Verkehrsinfrastruktur modernisiert und dem wachsenden Transportbedarf angepasst werden.“<sup>21</sup> Einzelne Projekte benennt der Masterplan nicht. Die übergeordneten Vorgaben an das nationale Hafenkonzept machen aber bereits deutlich, dass ein Umbau des Godorfer Hafens zu einem Entlastungshafen für das regionale Verkehrsdrehkeuz im Sinne der nationalen Verkehrspolitik ist. So heißt es im Masterplan unter anderem:

*„[...] Die Bundesregierung räumt dem Ausbau von Hafenhinterlandanbindungen (Straße, Schiene, Wasserstraße), die gegenwärtig nahe an ihre Kapazitätsgrenzen gelangt sind und die in Zukunft einen überdurchschnittlichen Verkehrszuwachs zu verkraften haben, Vorrang ein.*

*[...] Um die vorhergesagten Gütermengen zu bewältigen, müssen auch die Küsten- (Short-Sea-Shipping) und die Binnenschifffahrt gestärkt werden. Dabei gewinnen die Binnenhäfen mit ihrem Angebot vom überregionalen Hub bis zum regionalen Verteilzentrum für die Seehäfen zunehmend an Bedeutung. [...]*“

<sup>17</sup> Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung: Masterplan Güterverkehr und Logistik, Berlin 2008.

<sup>18</sup> Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung: Aktionsplan Güterverkehr und Logistik. Logistikininitiative für Deutschland, Berlin 2010.

<sup>19</sup> Intraplan Consult GmbH und BVU Beratergruppe Verkehr + Umwelt GmbH (2007): Prognose der deutschlandweiten Verkehrsverflechtungen 2025, FE-Nr. 96.0857/2005, im Auftrag des BMVBS

<sup>20</sup> Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung: Masterplan Güterverkehr und Logistik, S. 11.

<sup>21</sup> Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung: Masterplan Güterverkehr und Logistik, S. 34.

## Ausbau Hafen Godorf

Grundlagen, Analysen und Untersuchungen im Überblick

Stand: 30.10.2012

Das „**Nationale Hafenkonzept für See- und Binnenhäfen**“<sup>22</sup> nimmt dies auf. Es betont die Bedeutung der reibungslosen Verknüpfung zu integrierten Logistikketten.

„Das Zusammenwirken verschiedener Verkehrsträger und logistischer Standorte ist eine zentrale Herausforderung für die wirtschaftliche Entwicklung Deutschlands. Die Schnittstellenfunktion der Binnenhäfen als Bindeglied der drei Verkehrsträger Binnenschifffahrt, Schiene und Straße schafft hierfür ausgezeichnete Möglichkeiten. Die Nutzung dieses Vorteils kann die Effizienz des gesamten Verkehrssystems verbessern. Sie kann zugleich dazu führen, dass die Verkehrsträger Schiene und Wasserstraße in die Lage versetzt werden, einen hohen Anteil an den Verkehrsleistungen zu übernehmen und zu einer Reduzierung der Verkehrsbelastung auf den Straßen beitragen.“<sup>23</sup>

Im Hafenkonzept bemängelt die Bundesregierung, dass die Gütermengenentwicklung der Binnenschifffahrt hinter derjenigen des Straßengüterverkehrs zurückbleibt. „Dass die Binnenschifffahrt ihr vorhandenes Potenzial bisher noch nicht voll entfalten konnte ist unter anderem darauf zurückzuführen, dass auf einigen Relationen ein wirtschaftlicher Gütertransport mit größeren Schiffsabmessungen aufgrund unzureichend ausgebauter Infrastruktur bisher nur bedingt möglich ist.“<sup>24</sup>

Deshalb setzt das Hafenkonzept darauf, die erheblichen Kapazitätsreserven der Binnenschifffahrt nutzbar zu machen. „Die Binnenschifffahrt kann z.B. auf höchstem Sicherheitsniveau große Teile der Gefahrguttransporte abwickeln, steigende Anteile des Kombinierten Verkehrs übernehmen, ihre Rolle im Massengutverkehr festigen und größere Anteile in konventionellen Märkten gewinnen.“<sup>25</sup> Dem Rheinland-Cluster, bestehend auf Duisburg, Krefeld, Neuss-Düsseldorf, Köln und Bonn kommt aufgrund der geographischen Vorteile dieser Häfen eine besondere Bedeutung zu. „Etwa 80 Prozent des gesamten deutschen Binnenschifffahrtsaufkommens findet auf dem Rhein statt.“<sup>26</sup> Die Häfen des Rheinland-Clusters sollen sich einerseits „zu zentralen trimodalen Knotenpunkten im Logistiknetzwerk entwickeln, insbesondere im Zusammenhang mit den europäischen Ost-West-Verkehren. Andererseits nehmen sie eine zunehmende Funktion als Hinterland-Hubs und Güterverkehrszentren für die deutschen Seehäfen und die ARA-Häfen (Amsterdam, Rotterdam, Antwerpen) wahr.“<sup>27</sup>

Die Bundesregierung unterstützt im Nationalen Hafenkonzept ausdrücklich die Entwicklung von Binnenhäfen als trimodale Knotenpunkte und zentrale Hubs im Hinterland der Seehäfen. Auch der **Aktionsplan Güterverkehr und Logistik** vom November 2010 unterstreicht die Bedeutung der Binnenhäfen als Voraussetzungen für eine Verlagerung von Güterverkehr auf die Schiene oder die Wasserstraße. „Um die Effizienz des Güterverkehrssystems insgesamt zu steigern, muss jeder Verkehrsträger seine spezifischen Stärken optimal zur Geltung bringen können. So gilt es beispielsweise, Stärken der Binnenschifffahrt beim Transport von Massengütern auf Binnenwasserstraßen ebenso zu nutzen wie die Flexibilität und Schnelligkeit des Lkw“<sup>28</sup>, heißt es in dem Papier. Und weiter: „Erst in der Kombination der jeweiligen Stärken hat jeder Verkehrsträger seinen Anteil an der Optimierung des gesamten Verkehrssystems. Eine besondere Bedeutung kommt dabei dem Kombinierten Verkehr zu, da er eine Kapazitätssteigerung des Gesamtsystems ermöglicht und maßgeblich zur

<sup>22</sup> Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung: Nationales Hafenkonzept für See- und Binnenhäfen, Berlin 2009.

<sup>23</sup> ebenda, S. 14.

<sup>24</sup> ebenda, S. 13.

<sup>25</sup> ebenda, S. 13.

<sup>26</sup> ebenda, S. 13.

<sup>27</sup> ebenda, S. 15 f.

<sup>28</sup> Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung: Aktionsplan Güterverkehr und Logistik, Logistikinitiative für Deutschland, S. 27.

## Ausbau Hafen Godorf

### Grundlagen, Analysen und Untersuchungen im Überblick

Stand: 30.10.2012

Entlastung der Straße beiträgt. Die Straße allein kann das prognostizierte Verkehrswachstum der nächsten Jahre nicht bewältigen. Der Kombinierte Verkehr kann eine Verkehrsverlagerung und eine verbesserte Umweltbilanz des Verkehrs maßgeblich unterstützen.<sup>29</sup>

Insgesamt lässt sich die Linie der Bundesverkehrspolitik – mit Bezug auf den Ausbau des Godorfer Hafens – wie folgt zusammenfassen: Die Bundesregierung will die Binnenhäfen als Knotenpunkte des Land- und Schiffverkehrs, als Logistikzentren und Industriestandorte stärken. Investitionsschwerpunkt setzt der Bund für trimodale Hafenanbindungen. Zudem sollen die Bundesländer Hafeninfrastrukturprojekte und den Ausbau der dazugehörigen Suprastruktur (z.B. Terminals, Krananlagen, Lagerhallen, Betriebsgebäude) verstärkt vorantreiben. Einen Schwerpunkt legt die Bundespolitik auf den Seehafenhinterlandverkehr und die Binnenhäfen entlang der Rheinschiene – beides trifft sich in Köln direkt.

Die HGK plant den Bau eines KV-Terminals sowie der zusätzlichen Schaffung von Schütt- und Stückgutkapazitäten im Hafen Godorf. Die Kapazitätserweiterung stärkt die Binnenschifffahrt für Massengütertransporte sowie die flexible und schnelle Beförderung von Gütern per LKW zu den Endkunden im Kölner Süden. Der Bau neuer Anlagen für den Kombinierten Verkehr ermöglicht Kapazitätssteigerungen des Gesamtverkehrs- und Logistiksystems in der Region und darüber hinaus. Dadurch kann der Straßenverkehr maßgeblich entlastet werden. Dieser Grundsatz findet sich auch als Ziel in der Richtlinie zur Förderung von Umschlaganlagen des Kombinierten Verkehr<sup>30</sup>. Zusätzlicher Umschlag am Godorfer Hafen führt zur direkten Verlagerung von der Straße auf die Schiene oder Wasserstraße sowie zum Umschlag Schiene / Schiene oder Wasserstraße / Wasserstraße.

Die Bundespolitik nennt in ihren maßgebenden Konzepten keine Einzelmaßnahmen wie etwa den Bau eines einzelnen Hafenbeckens. Sie gibt Leitlinien vor und formuliert nationale Strategien, welche dann in den Ländern und Kommunen mit konkreten Projekten umgesetzt werden. Der Ausbau des Godorfer Hafens entspricht optimal den Vorgaben dieser nationalen Vorgaben und Strategien – wie der kurze Überblick deutlich macht. Er ist zugleich Bestandteil der Konzepte des Landes NRW, wie auf den folgenden Seiten gezeigt wird.

## 2.2 Raumordnung und Landesplanung Nordrhein-Westfalen

Die Landesplanung in Nordrhein-Westfalen setzt die Ziele des nationalen Hafenkonzeptes für See- und Binnenhäfen planerisch um. Sie fügt sich in die Verkehrskonzeptionen des Bundes und der EU ein. Verbindliche Vorgaben für das Ausbauprojekt am Godorfer Hafen sind auf Landesebene im **Landesentwicklungsplan Nordrhein-Westfalen** (LEP NRW) und auf regionaler Ebene im Gebietsentwicklungsplan (GEP) festgelegt.

Nordrhein-Westfalen ist durch „Orts-, Regional- und großräumigen Verkehr hochgradig belastet. Dadurch ist nicht nur die Umweltqualität gefährdet, sondern auch Urbanität und Mobilität.“<sup>31</sup> Für eine Verbesserung der regionalen Verkehrssituation verlangt die Landesplanung deshalb „absoluten Vorrang für Verkehrsträger mit hoher Trans-

<sup>29</sup> ebenda.

<sup>30</sup> Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung: Richtlinie (Verwaltungsvorschrift) zur Förderung von Umschlaganlagen des Kombinierten Verkehrs nichtbundeseigener Unternehmen“, Berlin 2011.

<sup>31</sup> Landesregierung Nordrhein-Westfalen, „Landesentwicklungsplan Nordrhein-Westfalen (LEP NRW)“, Düsseldorf, 2001, S. 57.

## Ausbau Hafen Godorf

### Grundlagen, Analysen und Untersuchungen im Überblick

Stand: 30.10.2012

portkapazität [...] in den verkehrlich hoch belasteten Räumen<sup>32</sup> und fordert den „Ausbau der Wasserstraßen und Häfen sowie den Ausbau der Schieneninfrastruktur (Schienennetz und Umschlaganlagen).“<sup>33</sup>

Das Ziel ist klar formuliert: „Durch den Ausbau leistungsfähiger Schnittstellen für den Güterverkehr soll eine Verlagerung auf umweltverträglichere Verkehrsmittel erleichtert werden. Die Fernverbindungen des Schienengüterverkehrs und des Güterverkehrs auf den Wasserwegen sind mit einer geeigneten Verkehrsinfrastruktur für den regionalen Güterverkehr zu verknüpfen. Auch im grenzüberschreitenden Güterverkehr soll dem Transport auf Schiene und Wasserstraße Vorrang eingeräumt werden.“<sup>34</sup> Denn mit „der Verknüpfung von Schiene, Straße und Wasserstraße können integrierte Transportketten geschaffen werden, in denen die Vorteile der jeweiligen Verkehrsträger kombiniert werden. Wichtige Elemente sind die Schnittstellen, wie Güterverkehrszentren (GVZ), Güterverteilzentren, Terminals des Kombinierten Ladungsverkehrs (KLV) der Bahnen sowie auch Post- und Bahnfrachtzentren und Häfen, in denen die Betriebe der Verkehrs- und Transportwirtschaft zusammenarbeiten.“<sup>35</sup>

Der für Köln gültige **Gebietsentwicklungsplan**<sup>36</sup> (GEP) weist den Hafen Köln-Godorf einschließlich der Erweiterungsfläche für das beantragte Vorhaben als „Bereich für gewerbliche und industrielle Nutzungen (GIB)“<sup>37</sup> aus. Für die Vorhabenfläche ist zusätzlich festgelegt, dass es sich um eine „GIB für zweckgebundene Nutzung“ und einen Standort des Kombinierten Güterverkehrs (KGV) handelt<sup>38</sup>, welches einer bestimmten Nutzung vorbehalten ist: „Der zweckgebundene GIB „Hafen-Godorf“ dient als Teil des Güterverkehrszentrums Köln der Unterbringung von Umschlaganlagen für den KV Schiene/Straße/Wasserstraße“<sup>39</sup>. Der Regionalplan der Bezirksregierung Köln schließt daran an. In der textlichen Darstellung zum Wirtschafts- und Güternahverkehr sind folgende Vorgaben festgelegt:

*„Die Häfen Köln-Niehl, Köln-Deutz und Köln-Godorf sind zu leistungsfähigen Schnittstellen des Güterverkehrs auszubauen. Beim Ausbau der Infrastruktur zur Erschließung und Einbindung der Häfen hat die Schiene Vorrang. Gleichwohl müssen siedlungsverträgliche Zu- und Abläufe über die Straße ebenfalls gewährleistet sein.“<sup>40</sup>*

---

<sup>32</sup> ebenda

<sup>33</sup> Siehe LEP NRW Seite 59: D. I. 2.; Ziel 2.1.2

<sup>34</sup> Siehe LEP NRW Seite 60: D. I. 2.; Ziel 2.1.7

<sup>35</sup> Landesregierung Nordrhein-Westfalen, „Landesentwicklungsplan Nordrhein-Westfalen (LEP NRW)“, Düsseldorf, 2001, S. 63. Darüber hinaus wird unter Ziffer 2.2.8 u.a. darauf hingewiesen, dass die konkrete Standortplanung Aufgabe der Regionalplanung und Gemeinden sowie der Beteiligten aus der Verkehrs- und Transportwirtschaft ist.

<sup>36</sup> Gebietsentwicklungsplan für den Regierungsbezirk Köln, Teilabschnitt Kreisfreie Stadt Köln, Kreisfreie Stadt Leverkusen, Erftkreis, Oberbergischer Kreis, Rheinisch-Bergischer Kreis (GEP TA Köln).

<sup>37</sup> Bezirksregierung Köln, Regionalplan „Teilabschnitt Region Köln“, Dezernat 14 der Bezirksregierung Köln, 23.06.2009. [Online]. Available: [http://www.bezreg-koeln.nrw.de/extra/regionalplanung/zeichdar\\_koeln/karten/show-zeich.php?32x16](http://www.bezreg-koeln.nrw.de/extra/regionalplanung/zeichdar_koeln/karten/show-zeich.php?32x16), eingesehen am 05.03.2012.

<sup>38</sup> ebenda: In der textlichen Darstellung ist unter B.3.1 (1) zur Definition der GIB ausgeführt, dass diese der Ansiedlung dem Ausbau und der Bestandssicherung solcher gewerblicher Bereiche dienen, die wegen ihres großen Flächenbedarfs, ihrer Immissionen oder ihrer besonderen Standortanforderungen nicht in den allgemeinen Siedlungsbereich integriert werden können.

<sup>39</sup> ebenda, B.3.6 Ziel 2

<sup>40</sup> ebenda, Kapitel E.2.2. Erläuterung 1 auf Seite 136, dazu heißt es erläuternd zudem: „Güterverkehrszentren dienen der Ansiedlung von Betrieben des Verkehrsgewerbes und hier sollen sich Verkehrsbetriebe unterschiedlicher Ausrichtungen (Transport, Speditionen, Lagerei, Service, logistische Dienstleistungen) — ggf. in Kooperation miteinander — entwickeln können. Voraussetzung ist, dass sie an mehreren (mindestens zwei) Verkehrsträgern angebunden sind und einen Umschlagbahnhof des KV's Schiene/Straße oder Binnenschiff/Straße/Schiene enthalten. Damit soll erreicht werden, dass die Organisation des Güterverkehrs und die Integration von Schiene und Wasserstraße in die Transportketten des Güterverkehrs verbessert werden. Eine infrastrukturelle Verflechtung (Schiennenverbindung) soll mindestens als Option aufrecht erhalten werden.“

## Ausbau Hafen Godorf

### Grundlagen, Analysen und Untersuchungen im Überblick

Stand: 30.10.2012

Die Errichtung von Umschlaganlagen für den KV Schiene / Straße / Wasserstraße im Bereich des Vorhabengebietes ist ausdrückliches Ziel der regionalen Landesplanung (B. 3.6. Ziel 2 GEP). Darüber hinaus dient die Errichtung der Umschlaganlagen dem Ziel eines Ausbaus des Hafens Köln-Godorf zu einer leistungsfähigen Schnittstelle des Güterverkehrs (E.2.2 Ziel 3 GEP). Dies dient wiederum dem übergreifenden Ziel, Verkehre auf umweltverträglichere Verkehrsmittel, wie das Binnenschiff zu verlagern (Ziele 1.1.2 und 2.1.7 LEP).

Damit wird die HGK als Vorhabensträgerin ihrem Unternehmenszweck gerecht, der verladenden Wirtschaft und der Logistikbranche die erforderliche Infrastruktur zur Verfügung zu stellen, um die verkehrs- und umweltpolitisch notwendige Verlagerung der Güterverkehre auf die Wasserstraße und die Schiene zu ermöglichen und zu fördern. Der geplante Ausbau des Godorfer Hafens entspricht ausdrücklichen Zielen der Raumordnung und Landesplanung. Hierbei handelt es sich um „verbindliche Vorgaben“ zur Entwicklung, Ordnung und Sicherung des Raums (§ 3 Nr. 2 ROG - Raumordnungsgesetz). Sie sind von öffentlichen Stellen bei ihren raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen zu beachten. Dies gilt insbesondere bei Planfeststellungen über die Zulässigkeit raumbedeutsamer Maßnahmen (§ 4 Abs. 3 i.V.m. Abs. 1 ROG). Nach der Rechtsprechung führt dies zu einer strikten Beachtungspflicht, die nicht im Wege planerischer Abwägung überwunden werden kann.

### 2.3 Wasserstraßenverkehr- und Hafenkonzept Nordrhein-Westfalen 2008

Das Land Nordrhein-Westfalen sieht in der Stärkung der Binnenhäfen einen wichtigen Faktor der Wirtschaftsentwicklung. „Die Wasserstraßen, und hier insbesondere der Rhein, bilden nach wie vor das Rückgrat für die Beibehaltung und den Ausbau industrieller Produktion in Nordrhein-Westfalen. So sind die chemische, die Stahlindustrie und die Energiewirtschaft darauf angewiesen, dass sie ihre Rohstoffe, wie chemische Grundstoffe, Erz, Kohle und Schrott, über leistungsfähige Wasserstraßen und Häfen beziehen können und auch die hergestellten Produkte im Wesentlichen über den Wasserweg exportieren. Die weitere Stärkung der Binnenhäfen dient somit auch dem Schutz der industriellen Kerne des Landes Nordrhein-Westfalen.“<sup>41</sup>

Das Land erwartet angesichts der Globalisierung eine weitere Zunahme des Güterverkehrs in NRW. „Die Landesregierung unterstützt daher die Entwicklung nordrhein-westfälischer Binnenhäfen als herausragende Wirtschaftsstandorte und Knoten einer effizienten Logistik.“ Gerade im fortgesetzten Wachstum der nahe gelegenen Seehäfen sieht das NRW-Hafenkonzept Herausforderungen und Chancen für die hiesigen Binnenhäfen.

Das **Wasserstraßenverkehrs- und Hafenkonzept** empfiehlt unter anderem die Förderung von Hafenausbauten und eine Hafenkooperationen an der Rheinachse. In einer Übersicht der Entwicklungspotenziale heißt es zu den **Stärken der Kölner Häfen**:

*„Die öffentlichen Kölner Häfen sind die wichtigsten NRW-Häfen für chemische Grundstoffe, Kraftstoffe und Heizöl und andere Raffinerieprodukte. [...] Sie stehen an zweiter Stelle für Container und verschiedene Rohstoffe.“*

---

<sup>41</sup> Ministerium für Bauen und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen: Wasserstraßenverkehr, Binnenhäfen und Logistik in Nordrhein-Westfalen - Fortschreibung des Wasserstraßenverkehrs- und Hafenkonzeptes in Nordrhein-Westfalen, Düsseldorf 2008, S. 4.

## Ausbau Hafen Godorf

### Grundlagen, Analysen und Untersuchungen im Überblick

Stand: 30.10.2012

*Wasserseitig unterliegen die Kölner Häfen keinen Restriktionen. Der Verkehr mit 6-er Schubverbänden ist möglich. Der Binnenschiffscontainertransport ist mit fünf Lagen möglich. Alle Hafenteile, [...] sind sehr gut an das vorhandene Autobahnnetz angebunden. Die maximale Entfernung zu einer Bundesautobahn der übrigen Hafenteile beträgt 1,5 km. Bis auf die Hafenteile Niehl II und Mülheim besteht in allen Häfen ein Gleisanschluss. [...]*

*Die trimodalen KV-Anlagen im Hafen Köln-Niehl stellen als Drehscheibe zwischen den unterschiedlichen Verkehrsträgern die Verbindung von der Region zu den internationalen Seehäfen dar. [...] Über die bestehende Verkehrsinfrastruktur sind die Kölner Häfen [...] gut erreichbar. [...] Es werden sämtliche logistische Dienstleistungen, von Komplettangeboten mit integrierten Transportketten bis zum Packen und Reparieren von Containern angeboten. Die dezentrale Lage der fünf Kölner Häfen [sic!] sowie die klare industrielle Trennung verhindert eine Konzentration von Verkehrsaufkommen und ermöglicht eine sinnvolle Arbeitsteilung.“<sup>42</sup>*

Als **Schwäche der Kölner Häfen** beschreibt die Übersicht:

*„Es sind nur noch eingeschränkt Erweiterungsflächen vorhanden. Die für die Terminalerweiterung benötigte Fläche in Köln-Godorf ist durch ein angrenzendes Naturschutzgebiet eingeschränkt. In der Region bestehen Potenziale [...], welche mit den gegenwärtigen Anlagen in Godorf und Niehl nicht befriedigt werden können.“<sup>43</sup>*

Das NRW-Hafenkonzept sieht für Köln insgesamt „gute Entwicklungsperspektiven im Containerumschlag“<sup>44</sup>. Wichtigste Handlungsempfehlung als Ergebnis der Analyse ist der „Ausbau der KLV-Kapazitäten am Standort Köln-Godorf“<sup>45</sup>.

## 2.4 Hafenkonzept der Stadt Köln

Das städtische **Hafengesamtkonzept**<sup>46</sup> bildete die konzeptionelle Grundlage für die Entwicklung der Kölner Häfen während der vergangenen 25 Jahre. Es wurde am 3. März 1988 vom Rat der Stadt verabschiedet und zielt im Kern auf eine „Angebotsplanung zur Intensivierung von 2 Haupthäfen (Niehl I und Godorf), die verkehrsmäßig gut angebunden und den Industrie- und Gewerbegebieten in der Kölner Region optimal zugeordnet sind.“<sup>47</sup>

Den zuvor diskutierten Neubau eines weiteren Hafens in Köln-Worringen verwarfen die städtischen Planer. Das Konzept beschränkte sich auf die damals sechs öffentlichen Umschlaghäfen Kölns: Niehl I, Niehl II, Mülheim, Deutz, Rheinau und Godorf. Den Häfen an der Rheinau und in Mülheim misst das Konzept dabei eine „nachrangige Bedeutung“<sup>48</sup> zu.

Der Grundgedanke des „bipolaren Hafenkonzepts“<sup>49</sup>: Die Häfen sollen in der Nähe der beiden großen Industriepole den Güterverkehr aufnehmen. Innerstädtische Flächen werden dagegen für die Stadtentwicklung frei, vor allem durch die Aufgabe des

<sup>42</sup> Ministerium für Verkehr, Energie und Landesplanung des Landes Nordrhein-Westfalen: Wasserstraßenverkehrs- und Hafenkonzept Nordrhein-Westfalen, Düsseldorf 2005, S. 76.

<sup>43</sup> ebenda

<sup>44</sup> ebenda

<sup>45</sup> ebenda

<sup>46</sup> Stadt Köln – Amt für Stadtentwicklungsplanung: Stadtentwicklung in Köln. Heft 13. Hafengesamtkonzept Köln, Köln 1988.

<sup>47</sup> Stadt Köln – Der Oberstadtdirektor: Beschlussvorlage für die Sitzung des Rates am 3. März 1988, Drucksachen-Nr. 04/2 1088.

<sup>48</sup> ebenda.

<sup>49</sup> Dieser Name bürgerte sich später ein. Die erste Erwähnung ist nicht sicher belegt.

## Ausbau Hafen Godorf

### Grundlagen, Analysen und Untersuchungen im Überblick

Stand: 30.10.2012

Rheinauhafens. Im Gegenzug sahen die städtischen Planer für die Hafengesellschaften<sup>50</sup> Wachstumsmöglichkeiten im Norden und im Süden der Stadt.

Fünf der sechs öffentlichen Häfen von 1988 waren bereits damals komplett umbaut. „Hafenerweiterungsflächen sind bei den bestehenden Häfen nur in Godorf vorhanden: circa 32 ha.“<sup>51</sup> Der Niehler Hafen war nach einer bis Ende der 70er-Jahre andauernden Expansionsphase bereits 1988 flächenmäßig begrenzt. Das Konzept sah für Niehl deshalb eine intensivierete Nutzung der bestehenden Flächen vor, damit dieser nördliche Haupthafen die Güter aus Niehl, Merkenich, Dormagen und anderen Stadtteilen bewältigt. Der Godorfer Hafen wiederum war als Anlaufpunkt für Güterverkehr aus dem Raum Rodenkirchen, Godorf, Meschenich, Wesseling, Hürth, Knappsack, Kalscheuren und Brühl vorgesehen. Durch den Bau eines weiteren Beckens sollte dieser Hafen erweitert werden.

Der Grundgedanke dieses Konzeptes ist bis heute aktuell, da die Geographie und Anlage der Stadt im Grundsatz unverändert geblieben sind. Als Ergänzung zum Hafenkonzept beauftragte der Rat der Stadt Köln die Verwaltung im Februar 2010 damit, „die notwendigen Schritte für ein regional ausgerichtetes Logistikkonzept einzuleiten, das alle Verkehrsträger berücksichtigt, und bei Inanspruchnahme des Verkehrsträgers Straße die damit einhergehenden Umwelt- und Verkehrsbelastungen auf ein Minimum reduziert.“<sup>52</sup>

Der Ratsbeschluss nennt konkrete Maßgaben für das zu erstellende Konzept. So soll die Verwaltung die Kooperationsmöglichkeiten mit kommunalen Nachbarn und regionalen Logistikpartnern prüfen, zusätzliche Potenziale im Hafen Niehl I untersuchen und die Potenziale vorhandener und in Planung befindlicher KLV-Terminals ermitteln<sup>53</sup>. Zu Letzterem zählen auch die Potenziale des Godorfer Hafens, dessen Ausbau voraussichtlich erst nach Abgabe des für 2013 angekündigten Konzeptes<sup>54</sup> starten wird.

Der kurze Überblick zeigt: Es ist durchgängiger Wille aller politischen Ebenen, die Binnenschifffahrt als Alternative zum Güterverkehr auf der Straße zu stärken. Der Ausbau des Godorfer Hafens entspricht den Vorgaben und Leitlinien von EU, Bund, Land und Kommune. Er ist prädestiniert, eine Lücke im regionalen Verkehrsnetz zu schließen und ermöglicht den Umschlag von zusätzlichen Gütern sowie vor allem von Kombiniertem Verkehr in direkter Nähe des Bedarfs.

---

<sup>50</sup> Der Godorfer Hafen war bis 1992 eine Betriebsstätte der Köln-Bonner Eisenbahn AG (KBE). Die weiteren öffentlichen Kölner Häfen gehörten zur Häfen Köln GmbH (HKG). 1992 verschmolzen beide Unternehmen zusammen mit der Köln-Frechen-Benzelrather Eisenbahn zur HGK.

<sup>51</sup> Stadt Köln – Amt für Stadtentwicklungsplanung: Stadtentwicklung in Köln. Hafengesamtkonzept, S. 3.

<sup>52</sup> Vgl. Stadt Köln, Geschäftsführung Rat: Niederschrift über die 6. Sitzung des Rates in der Wahlperiode 2009/2014 am Dienstag, dem 02.02.2010, S. 25

<sup>53</sup> ebenda

<sup>54</sup> Vgl. <http://www.stadt-koeln.de/4/stadtentwicklung/07137/>, eingesehen am 2. Mai 2012.

## Ausbau Hafen Godorf

### Grundlagen, Analysen und Untersuchungen im Überblick

Stand: 30.10.2012

## 3 Bedarfsanalyse

Das Kölner Hafenkonzept und die regionale Logistikplanung sind seit 1988 auf den Ausbau am Godorfer Hafen eingestellt. Inzwischen ist der Bedarf zudem massiv gestiegen. So bewältigte die HGK 1988 – im Jahr der Entscheidung für das Kölner Hafenkonzept – am Standort Niehl-Hafen knapp 33.000 TEU<sup>55</sup> an Containern und Wechselbrücken. 2011 lag dieses Volumen bei mehr als 514.000 TEU<sup>56</sup>, eine Steigerung um mehr als das 150-Fache.

Diese Zunahme hängt zum einen mit den wachsenden kontinentalen Verkehren zusammen. Sie ist zum anderen aber auch eine direkte Folge der kontinuierlich steigenden Umschlagszahlen in den großen Seehäfen speziell im Containerumschlag<sup>57</sup>, die zu einer Flächenknappheit in diesen Häfen geführt haben. Den so entstandenen Umschlagsdruck übertragen die Seehäfen zu einem erheblichen Teil direkt ins Hinterland. So erwartet der Antwerpener Hafen<sup>58</sup> bis 2030 eine Zunahme seines Gesamtumschlags um 50 Prozent auf dann 270 Millionen Tonnen im Jahr. Der Containerumschlag könnte sich in dieser Zeit von heute 8,5 Millionen TEU auf 18 Millionen TEU mehr als verdoppeln. 85 Prozent der maritimen Container, welche die deutsch-belgische Grenze passieren, haben Quelle oder Ziel in Deutschland. Rund die Hälfte dieses Aufkommens stammt aus Nordrhein-Westfalen<sup>59</sup>.

Um dieses Wachstum zu bewältigen, investiert die Antwerpener Hafengesellschaft in den kommenden Jahren mehrere Milliarden Euro in die Infrastruktur. Doch „diese Investitionen werden nutzlos sein, wenn die Entwicklung der Transport-Infrastruktur in benachbarten Ländern und vor allem in Deutschland hinterherhinkt“<sup>60</sup>, heißt es in der Stellungnahme. Die Bahn- und Straßenwege in NRW seien „verkehrsreich“, die Bahnverbindung speziell zwischen Aachen und Köln „ziemlich begrenzt“. Deshalb setzt Antwerpen auf den Weitertransport der Güter per Schiff entlang des Rheins: „Es ist genug Kapazität auf den Flüssen und Kanälen vorhanden, um den zukünftigen Verkehrsfluss zu bewältigen. Allerdings können die Umschlagkapazitäten im Inland ein Problem werden.“<sup>61</sup>

Der Hafenbetrieb Rotterdam, drittgrößter Hafen der Welt und größter Tiefseehafen Europas, sieht eine ähnliche Entwicklung voraus. Die Niederländer bereiten sich auf eine Zunahme des Güterumschlages bis 2030 von 430 Millionen Tonnen auf bis zu 750 Millionen Tonnen vor. Im Hinterlandverkehr erwartet Rotterdam „mehr als eine großzügige Verdopplung des Im- und Exportaufkommens von 7,9 Millionen TEU in 2008 auf 18 Millionen TEU in 2035.“<sup>62</sup> Ein aktueller Entwicklungsplan<sup>63</sup> des Hafens Rotterdam wird noch konkreter. Dabei geht Rotterdam im konservativsten Szenario von einer Zunahme im Containerumschlag von 67 Prozent und im optimistischen Szenario von einer Zunahme im Containerumschlag von 167 Prozent aus. Um dies bewältigen zu können, hat der Hafenbetrieb ein eigenes Binnenschiffahrts- und

<sup>55</sup> Quelle: eigene Zahlen HGK.

<sup>56</sup> Quelle: HGK-Geschäftsbericht 2011.

<sup>57</sup> Wachstumsraten in Prozent-TEU 2001-2008 für ZARA Häfen: Zeebrugge: 692,1 %, Amsterdam: 787,8 %, Rotterdam: 77,9 %, Antwerpen: 188,7 %; Quelle: A. H. O. S. S. Michael Bräuninger, „Die volkswirtschaftliche Bedeutung des Hamburger Hafens in Abhängigkeit vom Fahrrinnenausbau von Unter- und Außenelbe“, Hamburgisches WeltWirtschaftsinstitut (HWWI), Hamburg, 2010.

<sup>58</sup> Port of Antwerp: Position paper: the role of NRW for the Port of Antwerp, in: Landtag NRW: Stellungnahme 15/643.

<sup>59</sup> Port of Antwerp: Position paper: the role of NRW for the Port of Antwerp, in: Landtag NRW: Stellungnahme 15/643.

<sup>60</sup> „However, these investments will be useless if the development of transport infrastructure in the neighboring countries, especially Germany, is lagging behind“, ebenda, S. 2.

<sup>61</sup> „[...] there is still enough capacity available on the canals und rivers to handle the future traffic flows [...]. The inland terminal handling capacity however could become a problem“, ebenda, S. 3.

<sup>62</sup> Port of Rotterdam: Fragenkatalog zur Anhörung des Ausschusses für Bauen, Wohnen und Verkehr am 7.06.2011, in: Landtag NRW: Stellungnahme 15/642.

<sup>63</sup> Port of Rotterdam Authority, „Port Vision 2030“, Port of Rotterdam Authority, Rotterdam, 2011.



## Ausbau Hafen Godorf

### Grundlagen, Analysen und Untersuchungen im Überblick

Stand: 30.10.2012

Schienenprogramm aufgelegt. Ziel ist es „den schnellstmöglichen Abtransport der Güter aus den Seehäfen in den Vordergrund aller Bemühungen der Logistikkette zu stellen.“<sup>64</sup>

Vor diesem Hintergrund sind die eingangs zitierten Wachstumsprognosen für den Güterverkehr im Rheinland mehr als realistisch. Der Verkehr wird kommen. Offen ist, welchen Anteil die einzelnen Verkehrsträger an der Bewältigung haben, an welchen Stellen der notwendige Umschlag erfolgt und welche Wertschöpfung die Region aus den Transporten erwirtschaftet. „Damit Nordrhein-Westfalen durch die prognostizierte Entwicklung in den ZARA-Häfen nicht benachteiligt wird, sondern mit seinen Binnenhäfen und Logistikunternehmen die Chance auf eine erfolgreiche Teilhabe an der Wertschöpfung in den logistischen Ketten wahr, kommt es darauf an die vorhandenen Entwicklungshemmnisse zügig abzubauen.“<sup>65</sup>

### 3.1 Gutachterliche Historie

Der Ausbau des Godorfer Hafens ist ein wichtiger Beitrag, den weiter steigenden Bedarf auch in Zukunft bewältigen zu können. Die ersten Überlegungen zu seiner Erweiterung reichen bereits bis in die 80er-Jahre zurück. Damals war die heutige Entwicklung zum ersten Mal absehbar. Aus dieser Zeit stammen auch verschiedene Gutachten und Analysen für den Hafenstandort Köln.

Die aktuellen Konzepte basieren auf eine Reihe von Gutachten, an deren Anfang das „**Terminalkonzept für den KV**“<sup>66</sup> der PLANCO Consulting GmbH aus dem Jahre 2000 steht. Im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen erstellt, legte es einen wichtigen Grundstein für den standardisierten Vergleich von Standorten in Bezug auf deren Förderfähigkeit nach der damals aktuellen „Förderrichtlinie KV“ der Bundesrepublik Deutschland<sup>67</sup>. Die Gutachter erwarteten damals für den Verkehrsbezirk Köln, der auch die Hafenstandorte Bonn und Leverkusen umfasst, eine Steigerung des Containeraufkommens bis 2010 von nahezu 50 Prozent<sup>68</sup>. Tatsächlich wurde diese Prognose übertroffen. Das Nachfragepotenzial für den Hafen Köln-Godorf schätzten die Gutachter auf mehr als 40 Prozent des Gesamtpotenzials, also 73.000 TEU im Jahr 2010<sup>69</sup>.

2001 ermittelte ein Gutachten von **Lackner & Partner (L&P)**<sup>70</sup> den Bedarf an Umschlagkapazitäten für Köln-Godorf auf Basis der damals aktuellen Zahlen. L&P schätzte die zu schaffenden Hafenskapazitäten für die relevanten Gütergruppen Schüttgut, Stückgut und Container ab und kam unter anderem zu dem Ergebnis, dass die Nachfrage nach zusätzlichen Hafенflächen im Massengutumschlag mit etwa 30 Prozent Zuwachs deutlich ausfallen wird, aber durch das Wachstum von 260 Prozent im Containerbereich noch erheblich übertroffen wird. Allein für den schiffsseitigen Umschlag von Containern und Wechselbrücken prognostizierte Lackner für das Jahr 2010 122.000 TEU und für das Jahr 2020 160.000 TEU.

---

<sup>64</sup> ebenda

<sup>65</sup> Landtag Nordrhein-Westfalen: Entschließungsantrag der Fraktion der SPD und der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen, Drucksache 15/1891, S. 2.

<sup>66</sup> Planco Consulting GmbH, Terminalkonzept für den kombinierten Güterverkehr der Binnenschifffahrt, Essen 2000

<sup>67</sup> Bundesministerium für Verkehr, Bau und Wohnungswesen: Förderrichtlinie zur Förderung von Umschlaganlagen des Kombinierten Verkehr vom 01.11.2002.

<sup>68</sup> Von 80.600 auf 152.000 TEU pro Jahr für den Verkehrsbezirk Köln (Köln, Bonn, Leverkusen). Fußnote 68, Seite 16

<sup>69</sup> ebenda, Seite 61

<sup>70</sup> Lackner & Partner „Nutzungskonzept für die Erweiterung des Hafens Köln-Godorf“, 2001.

## Ausbau Hafen Godorf

### Grundlagen, Analysen und Untersuchungen im Überblick

Stand: 30.10.2012

Die PLANCO-Studie „**Marktanalyse für den KV-Terminal Köln-Godorf**“<sup>71</sup> setzte darauf auf. Sie beschrieb 2008 die zukünftige Marktpositionierung des Standorts. Die Gutachter empfahlen, mit einem eigenständigen Profil folgende Mengenpotenziale zu erschließen:

- „lokale Mengen der angrenzenden Werke und der übrigen industriellen Kundschaft in den Industrie- und Gewerbegebieten im Kölner Süden,
- weitere Seehafenhinterlandverkehre der West- und Nordhäfen,
- Aufnahme des regionalen Verkehrsaufkommens (Köln-Bonn), welches von den existierenden Terminals nicht mehr bedient werden kann,
- in Arbeitsteilung mit den anderen Standorten der Region zur Bedienung des südlich und westlich an Köln grenzenden Raumes als Terminal für „kontinentale“ kombinierte Verkehre.“<sup>72</sup>

Die Studie leitete das Mengenpotenzial für den Standort über die Prognose des aktuellen BVWP und der Seehafenhinterlandprognose ab. Allein im Seehafenhinterlandverkehr erwartete Planco eine Zunahme der umzuschlagenden Ladeeinheiten<sup>73</sup> (LE) in der Region Köln-Bonn von 230.000 Ladeeinheiten im Jahr 2006 auf 500.000 Ladeeinheiten 2020. „Bei dann zu erwartender Verkehrsteilung entfallen davon rd. 221.000 Ladeeinheiten (44%) auf den Binnenschiffsverkehr, rd. 142.000 Ladeeinheiten (28 %) auf die Bahn...“<sup>74</sup>.

Zusätzlich zum Seehafenhinterlandverkehr prognostizierte Planco sogenannte „kontinentale kombinierte Verkehre“ mit der Bahn im Umfang von rd. 850.000 LE. Als weiteres Potenzial für den KV 2020 gibt es noch Straßengüterverkehre, die containerisierbare Güter von hinreichendem Aufkommen und bei hinreichender Transportentfernung umfassen. Diese haben in der Region Köln-Bonn 2020 einen Umfang von rd. 291.000 LE.“<sup>75</sup> Die Addition dieser Werte ergab eine potenzielle Aufkommensmenge von gut 1,6 Millionen Ladeeinheiten<sup>76</sup>.

Zudem betonten alle relevanten Gutachter die günstige Lage des neuen Terminals am Godorfer Hafen in der Nähe von Aufkommensschwerpunkten. Hauptpotenziale liegen demnach in direkter räumlicher Nachbarschaft und stellen ein „natürliches“ Potenzial dar, das durch entsprechend kurze LKW-Vor- und Nachläufe umweltverträglich erschlossen werden kann.

Im Jahr 2008 untersuchte eine weitere Studie die „**Zukunftsperspektiven der Kölner Häfen**“<sup>77</sup>. Diese beschreibt das Zusammenspiel der drei Kölner Hafenstandorte und befasst sich in diesem Zusammenhang auch mit dem Bedarfspotenzial für den Godorfer Hafen. Wichtige Aspekte der Zukunftsstrategie waren die zukünftige Umschlagsentwicklung, die Flächenverfügbarkeit, die Kosten denkbarer Umstrukturierungen sowie die betrieblichen Abläufe von Unternehmen, sofern sie für das Betrachten möglicher Umstrukturierungspotenziale relevant sind.

Ein wichtiges Ergebnis der Gesamtbetrachtung war unter anderem die erneute Empfehlung, den Godorfer Hafen zu erweitern. „Selbst mit dem ausgebauten Godorfer

<sup>71</sup> Planco Consulting GmbH: Marktanalyse für den KV-Terminal Köln Godorf. Schlussbericht, Essen 2008.

<sup>72</sup> Planco Consulting GmbH: Marktanalyse für den KV-Terminal Köln Godorf. Schlussbericht, S. 1.

<sup>73</sup> Als Ladeeinheit (LE) wird in der Logistik üblicherweise eine physische Transporteinheit bezeichnet. In diesem Zusammenhang sind hier vor allem Container und Wechselbrücken zu nennen. Ladeeinheiten sind nicht mehr der ebenfalls häufigen Einheit Twenty-foot-Equivalent-Unit (TEU) gleichzusetzen.

<sup>74</sup> Planco Consulting GmbH: Marktanalyse für den KV-Terminal Köln Godorf. Schlussbericht, S. 1.

<sup>75</sup> Planco Consulting GmbH: Marktanalyse für den KV-Terminal Köln Godorf. Schlussbericht, S. 1.

<sup>76</sup> Aktuelle Gutachten bestätigen diese Einschätzung. Inzwischen gehen die Verkehrsplaner sogar von nochmals höheren Aufkommensmengen aus. Vgl. Planco Consulting GmbH, Marktanalyse für die Kölner Häfen, Nachfrage und Kapazität bis 2030 für HGK. Abschlussbericht, Essen, 2012, Tab 2.11.

<sup>77</sup> Planco Consulting GmbH: Zukunftsperspektiven der Kölner Häfen. Schlussbericht, Essen 2008.

## Ausbau Hafen Godorf

### Grundlagen, Analysen und Untersuchungen im Überblick

Stand: 30.10.2012

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.<sup>78</sup>

### 3.2 Aktuelle Entwicklungen und Prognose

Die Vorhabensträgerin hat im Rahmen der Erstellung der Argumentation zum Ausbau des Hafens Köln-Godorf die bisher vorliegenden Prognosen aktualisieren lassen. Das vorliegende Gutachten<sup>79</sup> lässt sich in Eckpunkte wie folgt zusammenfassen:

Die Gutachter erwarten für den Umschlag von Massen- und Schüttgütern, dass sich die Kölner Häfen konstant entwickeln. Insgesamt erwarten die Gutachter 2030 einen konventionellen, wasserseitigen Umschlag in den Kölner Häfen von etwa mit 8,5 Mio. Tonnen pro Jahr. Bei dieser allgemeinen Zahl gilt es allerdings, zwischen den Gütergruppen zu differenzieren. So werden für Güter der Gruppe 8 (Chemische Erzeugnisse) sowie für Güter der Gruppe 6 (Steine und Erden und Baustoffe) Zuwächse prognostiziert. Diese könnten am Massengüterterminal des Beckens 4 am Godorfer Hafen mit bewältigt werden.

Auch bei den schienenseitigen Transporten in den Kölner Häfen und den damit verbundenen Umschlagszahlen erwarten die Gutachter ein erhebliches Wachstum für die HGK. Planco rechnet für den Schienengütertransport der HGK pro Jahr mit einem durchschnittlichen Wachstum von rund zwei Prozent.

Wesentlich für die Steigerung des Verkehrs in den Kölner Häfen bis 2030 ist jedoch der Seehafenhinterlandverkehr mit Containern aus den ZARA-Häfen. Hier wird schiffsseitig eine Steigerung von etwa 95.000 TEU im Jahr 2010 auf etwa 332.000 TEU bis 2030 erwartet. Für dieses Wachstum gibt es zwei wesentliche Gründe: zum einen der Ausbau der (ZARA) Häfen und zum anderen eine Veränderung des modal split „weg von der Straße“ und hin zu Binnenschiff und Bahn. Der schienenseitige Seehafenhinterlandverkehr in den Kölner Häfen wird entsprechend von ca. 80.000 TEU in 2010 auf ca. 253.000 TEU in 2030 zunehmen. Der kontinentale Behälterverkehr wächst nicht ganz so stark. Eine Steigerung von rund 25.000 TEU 2010 auf etwa 42.000 TEU bis 2030 ist aber immer noch erheblich<sup>80</sup>.

Insgesamt erwarten die Gutachter für die Region Köln einen zu bewältigenden Umschlag im Jahr 2030 von ca. 1.376.000 TEU für den Seehafenhinterlandverkehr und ca. 1.232.000 TEU für den kontinentalen Behälterverkehr. Der Anteil der Kölner Häfen wird laut Gutachtern von 35 Prozent des Seehafenhinterlandverkehrs der Region auf 42,7 Prozent bis 2030 moderat steigen. Im kontinentalen Behälterverkehr nehmen die Gutachter an, dass die HGK ihren Marktanteil (von drei Prozent 2010 auf 3,4 Prozent 2030) in etwa hält. Es ergibt sich im Jahr 2030 eine erforderliche Umschlagkapazität in den Kölner Häfen von ca. 332.000 TEU wasserseitig und 295.000 TEU bahnseitig. Deshalb empfiehlt auch dieses Gutachten den Aufbau von Kapazitäten am Godorfer Hafen 1 von 32.000 TEU schiffsseitig und 113.000 TEU bahnseitig.

<sup>78</sup> Planco Consulting GmbH: Zukunftsperspektiven der Kölner Häfen. Schlussbericht, S. 3.

<sup>79</sup> Planco Consulting GmbH, Marktanalyse für die Kölner Häfen, Nachfrage und Kapazität bis 2030 für HGK. Abschlussbericht, Essen, 2012.

<sup>80</sup> ebenda, Tab. 2-20

## Ausbau Hafen Godorf

### Grundlagen, Analysen und Untersuchungen im Überblick

Stand: 30.10.2012

Zur Bedarfsanalyse gehört auch der Blick auf die Häfen und KV-Terminals im Umland. Die Gutachten berücksichtigen die Anlagen von Düsseldorf bis Andernach im Umkreis von 50 km um die Stadt Köln mit ihren jeweiligen Ausbauplänen. Insbesondere wurden der geplante Kapazitätsausbau in Bonn, die Vollausslastung in Andernach, die Vollausslastung in Düsseldorf und der Ausbau im Neusser Hafen bewertet.

Die vorhandene Infrastruktur an anderen Standorten reicht aber nicht aus, um den Bedarf im Süden der Stadt Köln zu decken<sup>81</sup>. Dies bedeutet zugleich: Köln muss sich auf die veränderten Vorgaben der Seehäfen einstellen. Diese setzen auf einen modal-split, der den Marktanteil des LKW reduziert; eine Entwicklung, welche die Verlagerung der prognostizierten Seehafenhinterlandverkehre auf Binnenschiff und Bahn forcieren kann. Erfolgt kein Ausbau der Kölner Häfen insbesondere für die Container aus dem Seehafenhinterlandverkehr, wird der zusätzlich prognostizierte Binnenschiffs- und Bahnverkehr in weiter entfernte Rheinhäfen ausweichen und der Verkehr nach Köln wird per LKW erfolgen.

Die Kölner Häfen müssen bis zum Jahr 2030 trotz der laufenden Ausbaupläne an anderen Hafenstandorten eine erhebliche Steigerung des Seehafenhinterlandverkehrs von Containern bewältigen. Dies ist in Anbetracht der verfügbaren Flächen nur in Köln-Niehl und Köln-Godorf möglich. Angesichts der benötigten Kapazitäten im Jahr 2030 ist ein Ausbau an beiden Standorten erforderlich. In diesem Fall werden in Niehl Kapazitäten für ca. 382.000 TEU benötigt, während in Godorf Kapazitäten für 245.000 TEU bei räumlich sinnvoller Zuordnung erforderlich sind. Mit diesen Maßnahmen – Ausbau in Niehl (200.000 TEU Schiff, 182.000 TEU Bahn) und Godorf (132.000 TEU Schiff, 113.000 TEU Bahn) – können die Kölner Häfen allein gegenüber dem Status quo auf städtischem Gebiet 72.000 TEU an Transporten per LKW im Seehafenhinterlandverkehr einsparen.<sup>82</sup>

Das bedeutet: Erfolgt der Ausbau der Kapazitäten wie geplant, erfolgt der Transport von 72.000 TEU aus Hafenstandorten wie Rotterdam oder Antwerpen in das Gebiet der Stadt Köln nicht mehr wie bisher mit dem Lkw, sondern – zumindest zu den Kölner Häfen – per Schiff. Hinzu kommen die Einsparung innerstädtischer Verkehre von Quellen und Zielen im Kölner Süden zu den Umschlaganlagen im Kölner Norden. Einer aktuellen Befragung<sup>83</sup> zufolge könnte etwa ein Drittel der am CTS-Container-Terminal umgeschlagenen Mengen günstiger über ein Terminal in Godorf abgewickelt werden. Angesichts eines prognostizierten Volumens entspricht dies einem Verlagerungspotenzial von 82.000 TEU. Diese Mengen würden ohne eine Erweiterung des Godorfer Hafens quer durch die Stadt oder über den Autobahnring transportiert. Das neue Terminal im Kölner Süden verkürzt den Vor- und Nachlauf dieser Transporte deutlich.

---

<sup>81</sup> Vgl. ausführlich: Kapitel 4.8.

<sup>82</sup> Planco Consulting GmbH, Marktanalyse für die Kölner Häfen, Nachfrage und Kapazität bis 2030 für HGK. Abschlussbericht, Essen 2012, Seite 47 ff.

<sup>83</sup> ebenda, Seite 7.

## Ausbau Hafen Godorf

Grundlagen, Analysen und Untersuchungen im Überblick

Stand: 30.10.2012

### 4 Vorhabensalternativen

Mit dem geplanten Ausbau ist ein Eingriff in einen geschützten Naturraum verbunden. Deshalb ist vor dessen Umsetzung zu prüfen, ob die landesplanerische Zielvorgabe, einen Umschlaghafen als Schnittstelle zur Verlagerung von Güterverkehren auf die Wasserstraße und die Schiene zu errichten, an einer anderen Stelle oder auf andere Weise erreicht werden kann. Als mögliche Alternativen kommen alle Hafenflächen in Frage, die für die Schaffung eines trimodalen KV-Terminals sowie für den Umschlag von Containern und Wechselbrücken grundsätzlich geeignet sein könnten. Diese sind naturgemäß auf die von der HGK betriebenen Hafenstandorte beschränkt. Auf den folgenden Seiten werden deshalb alle dort im Eigentum der HGK befindlichen oder auf andere Weise kurz-, mittel- und langfristig zur Verfügung stehenden Grundstücke untersucht.

#### 4.1 Hafen Köln-Niehl I

Der Hafen Niehl I ist die zentrale Logistkdrehscheibe des Kölner Nordens. Mit einer Gesamtfläche von 130,6 ha (davon 47,3 ha Wasserflächen) ist er der flächenmäßig größte Hafen Kölns. Entsprechend dem bipolaren Hafenkonzept ist Niehl I als Hafenstandort vor allem auf die Versorgung der nördlichen Stadtteile sowie des angrenzenden Raums ausgerichtet. Die Struktur des Hafens bietet neben den Anlagen für Containerumschlag auch Umschlagsflächen für Massen- und Stückgüter, sowie Flächen für Lagerlogistikbetriebe. Zudem hält die HGK hier als Schutzhafen 160 Liegeplätze für den Gefahrenfall vor. Dazu ist sie gegenüber der Wasser- und Schifffahrtsdirektion West Münster (WSD) verpflichtet. Auf dem Grundstück der RheinEnergie AG steht ein Heizkraftwerk.



Luftbild des Hafen Niehl I aus dem Süden betrachtet; Januar 2008, Quelle: HGK-Archiv

2011 wurden in Niehl I etwa 2.220 Schiffe mit 2.093.700 Tonnen be- und entladen<sup>84</sup>. Wie in einem „Gemischtwarenladen“ bietet der multifunktionale Allround-Hafen die

<sup>84</sup> Quelle: <http://www.hgk.de/leistungen/haefen-und-umschlag/umschlag-zwischenlagerung/hafen-koeln-niehl-i>



## Ausbau Hafen Godorf

### Grundlagen, Analysen und Untersuchungen im Überblick

Stand: 30.10.2012

Umschlagmöglichkeiten unter anderem für Heizöl, Kraftstoffe, Steinkohle und Briquettes, Container, Stückgut, Zellulose, Papier, Eisen, Schrott, Getreide und zahlreiche andere Güter<sup>85</sup>. Einen wichtigen Schwerpunkt des Güterumschlags bilden die Container-Terminals mit Containerbrücken, Reparaturhalle und Depot, eine Roll-On/Roll-Off-Anlegestelle zur PKW-Verladung mit entsprechenden Vorstaufflächen, zwei Trockenumschlaganlagen, Flüssigkeitsumschlag, Massengutumschlag, einschließlich Abfällen (Schrott, Straßenaufbruch) sowie Kaianlagen mit Anlegemöglichkeiten für die Personenschifffahrt (KD-Köln-Düsseldorfer) und dem dazugehörigen technischem Depot. Der Hafen verfügt über gute Verbindungen zum Autobahnkreuz Köln-Nord und einen Gleisanschluss sowie einen Verschiebebahnhof. Der Hafen ist zudem an allen Seiten von Wohnbebauung sowie einem Naherholungsgebiet umgeben.

Der Entschluss zum Bau des Niehler Hafens stammt bereits aus dem Jahr 1912. Ein erster Teilausbau erfolgte allerdings erst nach dem Ersten Weltkrieg. 1925 gingen die ersten Hafenanlagen am Westkai sowie am heutigen Hafenbecken I im Norden des Hafens in Betrieb. Damals hatte die Stadt Köln zudem rund 100 Hektar Erweiterungsfläche gesichert, auf der zwischen 1959 und 1977 weitere vier Hafenbecken sowie die heutigen Hafenflächen entstanden. Zwar sind seit 1977 alle Reserveflächen genutzt und der Ausbau des Hafen Niehl I in der Fläche abgeschlossen. Allerdings wurden bis Anfang der 90er-Jahre einzelne Industrieflächen mit Gewerbe genutzt, die nicht zwingend in einem Hafen untergebracht sein müssen. Das Hauptaugenmerk der Verkehrsplaner galt damals dem Lkw.



Luftbild des Hafens Niehl I aus dem Süden betrachtet; Sommer 1974, Quelle: HGK-Archiv

Das ändert sich ab 1990. Schon das Hafenkonzept von 1988 empfahl die „Verbesserung der Hafensiedlungsstruktur durch Verlagerung nicht- und minderumschlagender Betriebe in Gewerbegebiete.“<sup>86</sup> Dem folgten die Kölner Häfen. 1993 verlegt die HGK

<sup>85</sup> Quelle: Eigene Daten HGK.

<sup>86</sup> Stadt Köln, der Oberstadtdirektor: Hafengesamtkonzept Köln, S. 6.

## Ausbau Hafen Godorf

### Grundlagen, Analysen und Untersuchungen im Überblick

Stand: 30.10.2012

in Niehl noch relativ einfach einen Schrottplatz „in den weniger geräusch- und staubempfindlichen Ostteil“<sup>87</sup>. 1994 beginnt sie, Vermietungsgeschäfte abzulehnen, wenn der Interessent nicht unbedingt einen Hafenanschluss benötigt. Seit 1995 übersteigt die Nachfrage nach Hafenfläche das Angebot. Ab 1997 intensivierte die HGK deshalb die Gespräche zu Bestandskunden „mit dem Ziel, weitere Flächen einer hafenauffinen Nutzung zuzuführen“<sup>88</sup>.

Damit entspricht die HGK den Zielvorgaben des Kölner Hafenkonzepts. So erwartete das Hafenkonzept einen zusätzlichen Flächenbedarf für den Kombinierten Verkehr im Kölner Norden von zwölf Hektar bis zum Jahr 2000 und betonte aus Sicht des Jahres 1988, „[...] dass durch auslaufende Verträge für das nächste Jahrzehnt im Hafen Niehl I durchaus Spielräume für eine veränderte Siedlungspolitik bestehen.“<sup>89</sup> Diese Spielräume hat die HGK voll genutzt. Seit 1988 wurde im Hafen Niehl I eine Fläche von 12,1 Hektar für den Umschlag von Kombiniertem Verkehr neu strukturiert. Zudem hat das Unternehmen nicht nur Flächen erschlossen, sondern auch die Umschlagkapazitäten insbesondere für den Kombinierten Verkehr verbessert, in den Jahren 2000 bis 2004 die Kräne 16, 17 und 19 ersetzt, erneuert und modernisiert, sowie den Kran 18 neu in Betrieb genommen. Nur so konnte der Niehler Hafen eine Steigerung des Umschlagvolumens im Kombinierten Verkehr von 33.000 TEU Ende der 1980er auf heute deutlich mehr als 500.000 TEU bewältigen. Davon stammen mehr als 30 Prozent aus dem Einzugsgebiet des Kölner Südens<sup>90</sup>.



Luftbild des Hafens Niehl I aus dem Westen betrachtet; Sommer 2011, Quelle: HGK-Archiv

Dieser Prozess lässt sich allerdings nicht unbegrenzt fortsetzen. Die Potenziale für Verbesserungen der Umschlagtechnik sind heute weitgehend ausgeschöpft. Inzwischen bestimmen die zur Verfügung stehenden Flächen zur Zwischenabstellung der Container die Kapazitäten im Hafen; deutliche Steigerungen des Containerumschlag wird es nur dann geben, wenn anderweitig genutzte Fläche zu Lasten anderer Umschlaggüter umstrukturiert werden. Die angespannte Flächensituation im Hafen Niehl I erschwert zudem die Abläufe und das Umschlagmanagement. Aufgrund der starken Nachfrage ist der Betreiber gezwungen, auf teilweise nur bedingt geeignete und entfernt gelegene Plätze zum Abstellen von Containern zurückzugreifen. Darüber hinaus müssen Schiffe an nicht für den Containerumschlag ausgelegten Anlegeplätzen abgefertigt werden, um den vorhandenen Bedarf abzufangen. Dadurch werden zusätzliche LKW-Fahrten zum Verbringen der Ladeeinheiten notwendig. Teilweise müssen sogar Schiffe verholen, also von einem Anlegeplatz zu einem anderen Anlegeplatz wechseln, um zusätzliche Container aufzunehmen oder löschen zu können. Diese Erschwernisse behindern den Umschlag im Hafen Niehl I besonders in Betriebsspitzen und senken damit die Effizienz des gesamten Hafens.

<sup>87</sup> Häfen und Güterverkehr Köln AG: Geschäftsbericht 1993, S. 11.

<sup>88</sup> Häfen und Güterverkehr Köln AG: Geschäftsbericht 1997, S. 12.

<sup>89</sup> Stadt Köln, der Oberstadtdirektor: Hafengesamtkonzept Köln, S. 77.

<sup>90</sup> Planco Consulting GmbH, Marktanalyse für die Kölner Häfen, Nachfrage und Kapazität bis 2030 für HGK. Abschlussbericht. Essen, Seite 7.

# Ausbau Hafen Godorf

## Grundlagen, Analysen und Untersuchungen im Überblick

Stand: 30.10.2012



Flächennutzung des Hafen Niehl I. Abbildung aus Planco Consulting: Zukunftsperspektiven der Kölner Häfen, S. 31.

Die Gesamtfläche im Hafen Niehl I beträgt rund 508.000 qm. Weitere Flächen sind entweder nicht verfügbar<sup>91</sup> oder aus Gründen der Vorhaltung nicht mit einer Nutzung belegt. Tatsächlich stehen also nur rund 431.500 qm für fest vermietete Umschlagsaktivitäten zur Verfügung. Davon werden zurzeit rund 321.300 qm für hafenauffine wasser- oder bahnseitige Nutzung genutzt. Weitere 110.200 qm. sind fest vermietet, bieten aber zumindest mittel- und langfristig Umstrukturierungspotenziale.

Tabelle 13: Umstrukturierungspotenzial im Hafen Niehl

Nutzung	Fläche in m²
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

Quelle: Planco Consulting GmbH: Zukunftsperspektiven der Kölner Häfen, S. 25.

Mittelfristig sehen Gutachter Umstrukturierungspotenzial vor allem bei einer vollständigen Bereitstellung des Stapelkais sowie weiteren Teilen des Molenkopfes als Containerfläche. Dafür müsste allerdings zunächst der Umschlag von jährlich rund 12.000 Tonnen Kohle aus Niehl nach Deutz verlagert werden<sup>92</sup>. Insgesamt liegt das mittelfristige Potenzial in Niehl I bei etwa 44.000 qm, also deutlich niedriger als die geplante Erweiterung um rund 200.000 qm (inklusive Wasserflächen) am Godorfer Hafen. Langfristig (ab 2025) könnten in Niehl unter anderem durch die Umstrukturierung des Hansekais weitere Containerflächen (ca. 53.000 qm) für den Kombinierten Verkehr zur Verfügung gestellt werden. Diese Flächen reichen allerdings lediglich aus, um den ebenfalls steigenden Eigenbedarf für Containerumschlag in Niehl abzudecken. Für den Umschlag zusätzlicher Güter aus dem Kölner Süden sehen die Gutachter in

<sup>91</sup> HGK hat keinen Zugriff auf die Kraftwerksfläche, Flächen der Stadtentwässerung, ein Asphaltwerk und Flächen der RWZ (Getreideumschlag). Zudem sind verschiedene Flächen von der Örtlichkeit und der Größe nicht geeignet (vor allem am Hafenbecken 4a).

<sup>92</sup> Planco Consulting GmbH: Zukunftsperspektiven der Kölner Häfen, S. 25.



## Ausbau Hafen Godorf

### Grundlagen, Analysen und Untersuchungen im Überblick

Stand: 30.10.2012

Niehl keinen Platz. Im Gegenteil: Die Reserve von rund 110.000 Quadratmetern deckt lediglich den Eigenbedarf des Standortes; die Planung berücksichtigt noch nicht einmal den zusätzlichen Flächenbedarf für den Schütt- und Stückgutumschlag in Niehl I

*„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.“<sup>93</sup>*

Zusammengefasst bedeutet dies: Der Niehler Hafen dient als Logistikknoten dem Containerumschlag ebenso wie dem Umschlag von Massen- und Stückgütern und der hafenauffinen Lagerlogistik. „Die Flächensituation hat sich seit 2007/2008 nicht grundlegend verändert. Die damals empfohlenen Umstrukturierungen sind zum Teil bereits angestoßen worden.“<sup>94</sup> Eine schnelle Umstrukturierung zum reinen Containerhafen geht an den Markterfordernissen vorbei. Auch der Umschlag von Massen- und Stückgütern bleibt wichtig.

Für eine Umnutzung des Niehler Hafens zum überwiegenden Containerhafen müssten langfristig laufende Verträge gekündigt werden. Dies wäre mit Abfindungs- und Entschädigungsleistungen verbunden. Die in Niehl ansässigen Firmen würden den Standort Köln verlassen, da die HGK ihnen keine anderen Logistikkapazitäten anbieten könnte. Deshalb ist eine Umnutzung deutlich teurer als eine Erweiterung in Godorf. Eine schnelle Umnutzung des Niehler Hafens wäre wirtschaftlich nicht zu verantworten. Dies gilt auch für eine Zuschüttung von Hafenbecken. Hiergegen sprechen vor allem zwei Gründe:

1. *„Der Niehler Hafen ist ein zentraler Bestandteil des Hochwasserschutzkonzeptes der Stadt Köln. Die Hafenbecken werden als Retentionsraum benötigt.“*
2. *Niehl I muss als Schutzhafen Anlegestellen für 160 Schiffe bieten, davon ein Drittel Gefahrgutschiffe, bei denen größere Sicherheitsabstände gewährleistet sein müssen.“<sup>95</sup>*

Die HGK betreibt eine fortgesetzte, mittel- und langfristige Anpassung des Niehler Hafens an sich ändernde Marktbedürfnisse. Die Möglichkeiten in Niehl reichen aus, um bei entsprechender Umstrukturierung bis zum Jahr 2025 den Hafenumschlag für die Kunden aus dem Kölner Norden zu bewältigen. Voraussetzung ist aber vor allem eine Entlastung des Niehler Hafens von Gütern, die für den Kölner Süden bestimmt sind. Diese Verkehre machen zurzeit rund 30 Prozent des gesamten Containerumschlages in Niehl aus. Jeden Tag fahren deshalb mehrere Hundert Lkw über die Autobahnen und oft auch quer durch die Stadt.

Es ist auch verkehrspolitisch geboten, den Bedarf des Kölner Südens hier zu decken. Der Niehler Hafen hilft nicht, das Problem des Südens zu lösen. Schließlich wächst das Güterverkehrsaufkommen aus dem Industriegebiet rund um Godorf-Wesseling-Knapsack jedes Jahr. Umschlaganlagen müssen in der Nähe der Industrieanlagen sein. Nur dann bleiben die Lkw-Wege kurz. Alles andere führt zu einer Mehrbelastung auf den Straßen und Autobahnen.

<sup>93</sup> Planco Consulting GmbH: Zukunftsperspektiven der Kölner Häfen, S. 25.

<sup>94</sup> Planco Consulting GmbH, Marktanalyse für die Kölner Häfen, Nachfrage und Kapazität bis 2030 für HGK. Abschlussbericht, Essen, 2012, Seite 42.

<sup>95</sup> Planco Consulting GmbH: Zukunftsperspektiven der Kölner Häfen, S. 39.

## Ausbau Hafen Godorf

### Grundlagen, Analysen und Untersuchungen im Überblick

Stand: 30.10.2012

#### 4.2 Hafen Köln-Deutz

Der Deutzer Hafen ist der einzige rechtsrheinische Hafen Kölns. Errichtet zwischen 1904 und 1909 verfügt die Anlage über ein Hafenbecken und eine Landfläche von etwa 240.000 qm<sup>96</sup>. Der Deutzer Hafen ist über einen Gleisanschluss an die überregionalen Netze angeschlossen. Er hat eine gute Anbindung an die Autobahn und die Industriezentren im Bergischen Land, Ruhrgebiet und Sauerland. Eine denkmalgeschützte, elektrisch betriebene Drehbrücke von 1906 ist eine Besonderheit an der Einfahrt in das einzige Hafenbecken.



Luftbild des Deutzer Hafens, August 2011; Quelle: HGK

Der Hafen Köln-Deutz verfügt zurzeit über rund 137.000 qm Nutzfläche mit Zugang zum Wasser. Die meisten Flächen sind fest vermietet (teilweise bis 2027). Die *Kampfmeyer Mühle* ist Eigentümer eines Teils der genutzten Fläche, ebenso die *Deutschen Asphaltwerke*, *Weiler* und die *Stadtentwässerungsbetriebe*. Eine zügige Umstrukturierung des Deutzer Hafens als Containerstandort würde an der Eigentümerstruktur scheitern.

Die rheinseitige Hafensfläche wird für den Umschlag von Kreide, Asphaltprodukten und Kies, Stahl- und Eisenrecycling und Schrott sowie durch die Wasserschutzpolizei hafenaffin genutzt. Auf den der Siegburger Straße zugewandten Hafensflächen werden Getreide und Futtermittel sowie Schrott und Stahl umgeschlagen. Diese Nutzerstruktur passt zum Charakter des typischen Massen- und Stückguthafens. Das verdeutlicht der Blick auf den aktuellen Vermietungsstand:

<sup>96</sup> Quelle: <http://www.hgk.de/leistungen/haefen-und-umschlag/umschlag-zwischenlagerung/hafen-koeln-deutz>

## Ausbau Hafen Godorf

### Grundlagen, Analysen und Untersuchungen im Überblick

Stand: 30.10.2012

2008					2012				
Fläche Nr. HGK-Plan	Größe in m <sup>2</sup>	Mieter / Eigentümer	Produkt	Vertrags-ablauf / Option	Fläche Nr. HGK-Plan	Größe in m <sup>2</sup>	Mieter / Eigentümer	Produkt	Vertrags-ablauf / Option
1	4.180	Omya	Kreide	2018 ( 2028)	1	4.180	Omya	Kreide	2018 ( 2028)
2	470	Wasserschutz-polizei		2012	2	470	Wasserschutz-polizei		2012
3	8000	frei			3	8.000	Steil	Schrott	2020
4,9,10	50.800	Steil	Schrott	2017	4,9,10	50.800	Steil	Schrott	2020
5	4.777	Kohl		2012	5	4.777	Kohl		2017
6	1.384	Deutzer Asphaltwerke			6	1.384	Deutzer Asphaltwerke		2012
7,8,15	17.300	Weiler	Stahl	2010 / 2015	7,8,15	17.300	Weiler	Stahl	2020
11	11.739	Frei			11	5.739	Schmidt		Kurzzeit-vermietung
12	6.200	Frei			12	12.200	Heumar Beton	Kies	Mai 12
13	5.600	Steil	Schrott	2017	13	5.600	frei		
14	3.000	SIEB			14	3.000	frei		
16	8.500	Kleiner		2009 (2021)	16	8.500	Kleiner		2021
17	2.400	Stadt Köln, Mostar, Kariman		2017, 2010, 2010	17	2.400	verschiedene Mieter		2017
18	k.a.	Neusatz		2010	18	k.a.	Mostar		2020
19	12.260	Kampfmeier	Getreide	2027	19	12.260	Kampfmeier	Getreide	2027
Summe	136.610					136.610			
davon frei	25.939					8.600			
genutzt	110.671					128.010			

Quelle: HGK

Die Parzelle Nummer 3 scheidet – ebenso wie die konventionell genutzten Parzellen Nr. 5 und Nr. 17 – als Alternativstandort für den Container-Terminal aus, weil der Flächenzuschnitt zu klein ist. Dasselbe gilt für die Fläche Nr. 18 auf der anderen Hafenseite. Die Parzellen 5 und 17 liegen zudem nicht am Wasser. Eine Schrägböschung erschwert das Be- und Entladen von Containerschiffen, sofern diese die enge Einfahrt und die historische Drehbrücke überhaupt passieren. Für all diese Flächen sowie die zurzeit freien Parzellen Nr. 11 und 12 gilt: Sie hängen nicht zusammen und weisen eine geringe Grundstückstiefe auf. Deshalb ist eine effektive Bewirtschaftung für den Containerumschlag nicht möglich.

Das PLANCO Gutachten aus dem Jahre 2008 ermittelt einen zusätzlichen Flächenbedarf im Hafen Deutz von rund 23.000 qm bis 2025<sup>97</sup>. Dieser Bedarf kann knapp mit den freien Flächen Nr. 3, 11 und 12 gedeckt werden.

Der Deutzer Hafen ist ein Massengutstandort. Die Besitzstruktur verhindert eine großflächige Umstrukturierung. Vorhandene Grundstücke bieten Potenziale im Massengutumschlag, sind aber ebenso wie die baulichen Voraussetzungen für den Containerumschlag ungeeignet. Gegen diesen sprechen außerdem die innerstädtische Lage und Nähe zur Wohnbevölkerung insbesondere an der Siegburger Straße. Zusätzlich ist der Betrieb des Hafens Deutz auf die Tageszeit beschränkt. Die effektive Nutzung eines Container-Terminals erfordert die zeitintensive Be- und Entladung von Schiffen auch während der Nacht, um die Liegezeiten der Schiffe auf ein Minimum zu reduzieren. Dies wäre am Standort Deutz nicht möglich.

Im September 2009 hat der Rat der Stadt Köln die Verwaltung mit der Arbeit an einem Nutzungskonzept für den Deutzer Hafen beauftragt<sup>98</sup>. Eine Teilumnutzung von Hafensflächen im östlichen Bereich in Richtung Dienstleistung und Wohnen gilt als zu prüfende Option. Zusätzlich hat der Rat der Stadt Köln im Mai 2010 einen sogenann-

<sup>97</sup> „Für den Stahlumschlag entsteht ein zusätzlicher Flächenbedarf von 18.000 qm, für den Schrottnumschlag von knapp 5.000 qm.“, Planco Consulting GmbH: Zukunftsperspektiven der Kölner Häfen, S. 26.

<sup>98</sup> Stadt Köln, Der Oberbürgermeister: Niederschrift über die 49. Sitzung des Rates in der Wahlperiode 2004/2009 vom 26.03.2009, S. 51.

## Ausbau Hafen Godorf

### Grundlagen, Analysen und Untersuchungen im Überblick

Stand: 30.10.2012

ten Moratoriumsbeschluss gefasst, der im Ergebnis dazu führt, dass die Häfen und Güterverkehr Köln AG (HGK) als größter Grundstückseigentümer im Deutzer Hafen bis Ende 2012 in diesem Bereich keine langfristigen Neuvermietungen und -verpachtungen über das Jahr 2020 hinaus abschließen kann. Durch eine teil- oder ganzheitliche Umnutzung der Hafensareale in Deutz würde die Stadt Köln weitere Logistikkapazitäten verlieren. Umso wichtiger wäre es, im Sinne des Kölner Hafenkonzeptes die industrienahen Standorte in Niehl und eben in Godorf weiter zu stärken.

### 4.3 Hafen Köln-Godorf

Der Godorfer Hafen ging 1901 als Umschlaganlage für Braunkohle am offenen Strom in Betrieb. 1928 folgte das heutige Hafenbecken I. 1960 eröffnete die Betreibergesellschaft zusammen mit der Shell Raffinerie das Becken II („Ölhafen“). 1961 wurde das Hafenbeckens III („Gashafen“) fertiggestellt. Seitdem verfügt der Godorfer Hafen über 192.900 qm Wasserfläche und 170.200 qm Landfläche. An vier Kränen und 17 Anlagen für flüssige bzw. gasförmige Gefahrgüter wurden 2011 insgesamt 3.310 Schiffe abgefertigt<sup>99</sup>.



Luftbild des Godorfer Hafens, August 2011; Quelle: HGK

Der Godorfer Hafen ist ursprünglich für den Umschlag von Braunkohleprodukten, Salz und später auch Phosphat zwischen Schiene und Wasserstraße konzipiert worden. Mitte der 80er Jahre wurde mit einer leistungsfähigen Straßenbrücke das Hafengelände für den Umschlag Straße/Schiff an das überörtliche Straßennetz angeschlossen. Der Godorfer Hafen ist ein Multifunktionshafen. Flüssiggüter und Massengut dominieren das Geschäft.

#### 4.3.1 Nutzung des Hafens

Der Schüttgutumschlag findet im Hafen Godorf an drei Stellen statt. Vor dem Hafenbecken III befindet sich am Kran 10 derzeit eine Anlegestelle, an der Schüttgüter wie Kohle und Feuchthydrat umgeschlagen werden. Mit dem Bau eines vierten Hafenbeckens würde diese Anlegestelle ins neue Hafenbecken verlegt werden. Dort besteht dann die Möglichkeit, den erheblichen Umschlag des Krans 10 auf einer größeren, der Nachfrage entsprechenden Fläche, abzuwickeln. Die Überlastung der Krananlage würde sich verringern, da eine zweite Krananlage im neuen Hafenbecken Teile des

<sup>99</sup> Quelle: <http://www.hgk.de/leistungen/haefen-und-umschlag/umschlag-zwischenlagerung/hafen-koeln-godorf>



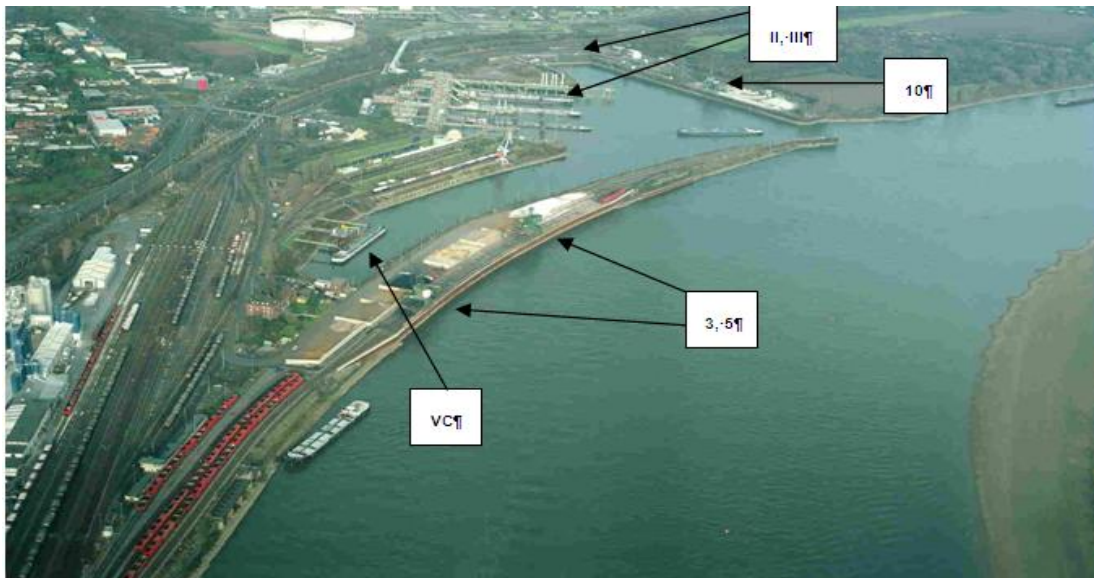
## Ausbau Hafen Godorf

### Grundlagen, Analysen und Untersuchungen im Überblick

Stand: 30.10.2012

Umschlags übernehmen kann. Im Hinblick auf die positiven Prognosen für Massengut (besonders Wertstoffe, Recycling und Abfälle, chemische Erzeugnisse sowie Steine, Erden und Baustoffe) sowie im Bereich des Stückguts und langfristig für Importkohle, besteht zudem die Möglichkeit, den Umschlag insgesamt auszudehnen. Im Hafenbecken I befinden sich die Krananlagen 1 und 2, an denen ebenfalls Schüttgutumschlag erfolgt. Der ehemalige Kranbereich 3 im Hafenbecken I ist nicht mehr nutzbar, da er im Sicherheitsbereich der VC-Verladeanlage liegt. Am Strom werden insbesondere Schüttgüter mit den Kranen 3 und 5 umgeschlagen.

Seit Ende der 60er Jahre erfolgt in den Hafenbecken II und III der Umschlag von Mineralölprodukten, flüssigen Gase, Laugen und Säuren. Zurzeit werden im Hafenbecken II an den Liegeplätzen 1 bis 5 Produkte der chemischen Industrie und an den Liegeplätzen 6 bis 13 Mineralölprodukte umgeschlagen. Im Hafenbecken III erfolgt an zwei Anlegestellen der Flüssiggasumschlag. Im Hafenbecken I (Nordseite) ist 2003 eine neue Flüssiggas-Verladeanlage für den Umschlag von Vinylchlorid (VC) errichtet und in Betrieb genommen worden. Die Möglichkeit, diese gefährlichen Stoffe im Schutze eines Hafens umschlagen zu können, minimiert nicht nur die Gefahren für die Umwelt bei möglichen Leckagen, sondern stärkt den Industriestandort insgesamt.



Luftbild des Godorfer Hafens von Süden, Sommer 2008; Quelle: HGK

Im Jahr 2011 wurden am Godorfer Hafen rund fünf Millionen Tonnen Flüssiggut umgeschlagen. Dies macht den Godorfer Hafen zum wichtigsten Chemiehafen am Rhein. Sein Flüssiggutumschlag ist essentiell für den Industriestandort Köln oder von erheblicher Bedeutung beispielsweise für die Versorgung Süddeutschlands mit Mineralölprodukten. Zudem fehlen den Hafenbecken II und III die erforderlichen Flächen für den indirekten Umschlag von Containern oder Massengut.

Mitte 2003 hat die HGK auf dem Mohlenkopf durch den Rückbau von Gleisanlagen rund 8.500 Quadratmeter als Umschlag- und Lagerfläche gewonnen; ein direkter oder indirekter Umschlag auf die drei Verkehrsträger Schiff, Bahn und LKW ist hier möglich. Auf diesen Flächen sind seitdem zwei (Kran 3 und 5) aus Niehl I nach Godorf umgesetzte Krananlagen im Einsatz. Die Maßnahme diente unter anderem der Erprobung des Containerumschlags in Godorf. Aufgrund der hohen Nachfrage war die zur Verfügung stehende Fläche allerdings umgehend überlastet. Mit einem Schiffshuttle-Service nach Niehl konnte die HGK diesen Engpass kurzfristig überbrücken. Allerdings erschwerten die damit verbundenen, zusätzlichen Abläufe die Wirtschaft-

## Ausbau Hafen Godorf

### Grundlagen, Analysen und Untersuchungen im Überblick

Stand: 30.10.2012

lichkeit erheblich. Nach dem Ende der Probephase kehrte die HGK deshalb an dieser Stelle zum konventionellen Umschlag zurück.

Der Testbetrieb bestätigte das erhebliche Potenzial für Kombinierten Umschlag am Standort. Er zeigte aber auch, dass die vergleichsweise schmale Fläche am Mohlenkopf für den Massengutumschlag gut, für eine effektive Bewältigung von Containerverkehren dagegen nicht geeignet ist.

#### 4.3.2 Stromvariante

Ältere Planungen sahen vor, Schiffsanlegeplätze stromabwärts ab der Hafeneinfahrt unter Beibehaltung der Anlegestelle an Kran 10 herzustellen. Stromseitig sollten drei neue Anlegeplätze geschaffen sowie neue Gleise zur schienenmäßigen Anbindung parallel zur Stromkaikante verlegt werden. Diese sollten dann zusätzlich in einem Bogen an das Industriestammgleis angeschlossen werden. Dieser Gleisanschluss hätte die Umschlagfläche nach Nordosten hin eingerahmt.

Im Rahmen der Abstimmung mit dem Wasser- und Schifffahrtsamt Köln (WSA) stellte sich jedoch heraus, dass der Umschlag am offenen Strom ohne Bau eines Leitwerkes im Strom nicht genehmigungsfähig ist. Die Wasser- und Schifffahrtsdirektion Münster wollte eine derartige Hafenerweiterung mit drei Umschlagplätzen am Strom nur zulassen, wenn:

- zwischen der Schifffahrtsrinne und den geplanten Umschlagplätzen ein Längsbauwerk im Rhein errichtet wird,
- die Auswirkungen dieses Bauwerkes auf das Fließverhalten des Rheins in numerischen und physikalischen Modellen untersucht werden,
- die aus den Modellversuchen resultierenden Ausgleichsmaßnahmen im und am Strom mit den geplanten Baumaßnahmen der Bundeswasserstraßenverwaltung zu Fahrrinnenvertiefung übereinstimmen bzw. diese nicht negativ beeinflussen und
- die Vorhabensträgerin nach dem Verursacherprinzip die Kosten der Ausgleichsmaßnahmen übernimmt.

Diese Auflagen hätten nach Berechnung der HGK die voraussichtlichen Baukosten um 25 Prozent gegenüber der Variante mit einem vierten Hafenbecken erhöht<sup>100</sup>. Hierdurch wurde die Wirtschaftlichkeit des Vorhabens insgesamt in Frage gestellt. Außerdem bedeutet diese Ausbauvariante keinen geringeren Eingriff in Natur und Landschaft als die nun verfolgte Konzeption des Hafenbeckens IV. Der massive Eingriff in das Gewässerbett durch die Errichtung des Längsbauwerkes und die notwendige zusätzliche Befestigung des Uferbereichs am Strom gaben den Ausschlag für die Entscheidung gegen diese Ausbauvariante.

---

<sup>100</sup> Die ganz erheblichen Kosten für die Ausgleichsmaßnahmen im und am Strom waren darin noch gar nicht enthalten. Die Auswirkungen des geforderten Bauwerkes auf das Fließverhalten des Stroms bei Niedrig- und Hochwasser hätten anhand von numerischen und physikalischen Modellversuchen ermittelt werden müssen, deren Versuchsreihen mindestens zwei Jahre gedauert hätten. Erst nach Vorlage der Versuchsergebnisse hätten die Ausgleichsmaßnahmen im Rheinbett und im Uferbereich festgelegt und die Kosten ermittelt werden können.

## **Ausbau Hafen Godorf**

### **Grundlagen, Analysen und Untersuchungen im Überblick**

Stand: 30.10.2012

#### **4.3.3 Variante rheinseitiger Schüttgutumschlag**

Eine weitere, verworfene Variante sah die Möglichkeit vor, den Schüttgut- und Stückgutumschlag rheinseitig anzusiedeln und den Containerumschlag auf die landeinwärts gelegene Seite des geplanten Hafenbeckens IV zu verlegen. Dies hätte allerdings das Landschaftsbild aus der Sicht vom Rhein her erheblich beeinträchtigt. Zudem schlossen die räumlichen Voraussetzungen für diese Variante einen effektiven Betrieb des Container-Terminals aus.

#### **4.4 Hafen Köln-Mülheim**

Der Hafen Mülheim ist in seiner gesamten Wasserfläche staatlicher Schutzhafen. Die Kaiflächen um das Hafenbecken herum gehören dem Bund, vertreten durch das Wasser- und Schifffahrtsamt Köln (WSA Köln). Die Vorhabenträgerin besitzt keine Grundstücke entlang des Hafenbeckens mehr. Darüber hinaus hatte die Vorhabenträgerin bzw. deren Rechtsvorgängerin, die Wasser-, Kai-, und Schienenflächen vom Bund und vom Land NRW angemietet.

Die Rechtsvorgängerin der Vorhabenträgerin hatte aufgrund der strom- und schiffahrtspolizeilichen Genehmigung Nr. 297 (K) vom 17.11.1970 eine Schwergutumschlaganlage errichtet und betrieben. Sie diente insbesondere dem Umschlag von Schwerstgütern der in Mülheim ansässigen Schwerindustrie. Mit dem Strukturwandel in Mülheim ist dieser Bedarf nahezu gänzlich entfallen. Die strom- und schiffahrtspolizeiliche Genehmigung ist im Jahre 2000 ausgelaufen und wurde nicht verlängert. Wegen Mängeln am Kranfundament wurde der Kran zwischenzeitlich stillgelegt. Im südlichen Teil des Hafens sind eine Reparaturwerft, eine kleine Yachtwerft sowie ein Schiffsmotorenbetrieb (Herstellung und Reparatur) angesiedelt. Am rheinseitigen Ufer des Hafenbeckens wird ein Liegeplatz für Gefahrgutschiffe unterhalten. Ein Güterumschlag ist deshalb dort nicht möglich.

Schon das Hafenkonzept der Stadt Köln kam 1988 zu dem Ergebnis, dass der Hafen Köln-Mülheim den Ansprüchen an einen modernen Umschlaghafen nicht gerecht wird<sup>101</sup>. So stehen für den Güterumschlag kaum Landflächen zur Verfügung und es gibt keinen Gleisanschluss. Die angemieteten, schmalen Grundstücke lassen einen leistungsfähigen Massengut- oder Container-Terminal nicht zu. Darüber hinaus erfordert die Einrichtung eines leistungsfähigen moderneren Terminals langfristige Investitionen, die auf der Basis der abgeschlossenen Mietverträge nicht zu vertreten sind. Die Planungen des WSA Köln beinhalten, dass der überwiegende Teil des Hafens Mülheim für Nachtliegeplätze, Gefahrgutplätze sowie einen Wendeplatz genutzt werden soll. Außerdem wird das WSA Köln den Mülheimer Hafen als Schutz- und Sicherheitshafen weiter ausbauen, insbesondere für zusätzliche Gefahrgutliegeplätze.

Der Mülheimer Hafen dient auch zukünftig als Schutzhafen. Die vorhandenen Flächenkapazitäten reichen nicht aus; die technischen Voraussetzungen für ein KV-Terminal mit Massengutumschlag sind nicht gegeben.

#### **4.5 Hafen Köln-Niehl II**

Der Hafen Niehl II wurde 1957/58 im Zuge der Ansiedlung der Esso-Raffinerie und für den Umschlag von Flüssiggütern und Gasen gebaut. Heute werden hier hauptsächlich

---

<sup>101</sup> Stadt Köln – Amt für Stadtentwicklungsplanung: Stadtentwicklung in Köln. Heft 13. Hafengesamtkonzept Köln.

## Ausbau Hafen Godorf

### Grundlagen, Analysen und Untersuchungen im Überblick

Stand: 30.10.2012

che Chemikalien und Mineralölprodukte umschlagen. Deshalb müssen bestimmte Sicherheitsabstände nach Gefahrenstoffverordnung<sup>102</sup> zwingend eingehalten werden, andere Nutzungen sind grundsätzlich eingeschränkt. Am südlichen Kai befindet sich ein Liegeplatz für Schiffe mit Gefahrgut; außerdem wird der Hafen für den PKW-Umschlag genutzt. Weitere Anlegestellen für ein Schüttgut- oder Container-Terminal sind nicht vorhanden. Der Standort ist wegen der fehlenden Flächen für den indirekten Umschlag und der nicht vorhandenen Eisenbahnanbindung ungeeignet. Niehl II scheidet daher als Vorhabensalternative aus.

#### 4.6 Weitere Kölner Hafenstandorte

Der Rheinauhafen wird nicht mehr als Umschlaghafen genutzt. Der 1898 eröffnete, erste moderne Hafen Kölns, hatte seit den 1960er-Jahren an Bedeutung verloren. Die Gesamtausstattung des Hafens entsprach weder baulich noch flächenmäßig oder technisch den Ansprüchen eines modernen Umschlagbetriebes. Das Hafenbecken selbst ist für moderne Schiffe nicht nutzbar und wurde daher nur noch als Yachthafen genutzt. Die mehrstöckigen Aufbauten, die teilweise unter Denkmalschutz stehen, waren für den Güterumschlag nicht mehr geeignet. Die Anbindung des Hafens an den Straßenverkehr erfolgte über die Rheinuferstraße, die bereits ohne den Ziel- und Quellverkehr des Hafens zu bestimmten Tageszeiten überlastet ist. Zusätzlicher Verkehr, insbesondere aus dem Containerumschlag, wäre an dieser Stelle daher nicht darstellbar. Aus diesen Gründen wurde dieser Hafenstandort aufgegeben. Das frühere Hafengebiet ist von der Stadt Köln durch Bebauungsplan Nr. 68430/02 als Bebauungsfläche (Kerngebiet) ausgewiesen worden. In 2001 wurde der Hafenbetrieb vollends eingestellt und die Baumaßnahme zur Umstrukturierung des Areals mit dem Bau der Tiefgarage in 2003 begonnen. Das letzte Baufeld (Nr. 4) wurde Anfang 2012 veräußert und wird seit April 2012 bebaut. Die voraussichtliche Bauzeit beträgt 12 Monate und schließt die gesamte Umstrukturierungsmaßnahme im Rheinauhafen dann endgültig im Jahre 2013 ab.

Bereits im Jahre 1967 war mit der Planung eines Hafens in Worringen begonnen worden. Die Gesamtfläche der Hafenanlagen einschließlich Wasserfläche, Verkehrsflächen und Verschiebebahnhof sollte 105,5 ha betragen. Die nicht vorhandene Infrastruktur zur Anbindung an das Eisenbahn- und Straßenverkehrsnetz hätte neu geschaffen werden müssen. Die näheren Untersuchungen der Umweltverträglichkeit ergaben, dass die Realisierung einer Planung mit erheblichen ökologischen Beeinträchtigungen verbunden wäre. Die Maßnahmen würden sich auf das gesamte Umlandgebiet von der Rheinaue bis einschließlich des Worringer Bruchs auswirken. Insbesondere für die Vogelwelt müssen der Freiraum von der Rheinaue bis zum Worringer Bruch und die höhere Niederterrasse bis zum Worringer Bruch und Chorweiler als einheitlicher Lebensraum angesehen werden und erhalten bleiben.

Den Rheinauhafen aufgeben, um die Haupthäfen an den Polen zu stärken<sup>103</sup>: Dieser Grundgedanke prägte das bipolare Hafenkonzept von 1988. Auch den zuvor diskutierten Neubau eines weiteren Hafens in Köln-Worringen verwarfen die städtischen Planer. Die Transportwege für den Vor- und Nachlauf aus den Bedarfsgebieten südlich von Köln wären noch weiter, als am aus ähnlichen Gründen ungeeigneten Hafen Niehl I.

<sup>102</sup> Verordnung zum Schutz vor Gefahrstoffen (Gefahrstoffverordnung - GefStoffV), Anhang III - Besondere Vorschriften für bestimmte Gefahrstoffe und Tätigkeiten, Abschnitt 6.4.

<sup>103</sup> Vgl. Andreas Damm: Hafen wird verkauft, um Hafen auszubauen, in: Kölner Stadt-Anzeiger, 13. Juli 1995, S. 16.



## **Ausbau Hafen Godorf**

### **Grundlagen, Analysen und Untersuchungen im Überblick**

Stand: 30.10.2012

Inzwischen stehen die bereits überwiegend im Eigentum der Vorhabenträgerin befindlichen Flächen nicht mehr für einen Hafenstandort zur Verfügung, da diese im Hochwasserschutzkonzept der Stadt Köln<sup>104</sup> für die Schaffung von Retentionsraum durch Deichrückverlegung im Bereich des Worringer Bruchs vorgesehen sind. Das hierzu eingeleitete Planfeststellungsverfahren steht kurz vor dem Abschluss.

#### **4.7 KV Terminal Köln Nord (in Bau)**

Die Häfen und Güterverkehr Köln AG (HGK) baut im Norden von Köln einen Terminal für den kombinierten Verkehr Schiene-Straße für den Umschlag von Containern, Wechselbehältern und Sattelaufliegern. Das Terminal besteht im Endausbau aus zwei Modulen mit je fünf respektive vier Umschlaggleisen mit einer Nutzlänge von 626 m bzw. 559 m, vier respektive drei Abstellspuren sowie je zwei Fahr-/Ladespuren, die im Einrichtungsverkehr benutzt werden, und einer Rückfahrspur. Auf beiden Modulen können maximal je drei Portalkrane betrieben werden. Die Gesamtfläche des Terminals beträgt in der Endausbaustufe rund 148.000 Quadratmeter. Die maximale Abstellkapazität der Zwischenabstellung beläuft sich auf 2.010 TEU. Bei einem Gefahrgut-Umschlag von bis zu rund 32.100 LE pro Jahr sind davon 168 TEU für Gefahrgutabstellung vorgesehen. Die Umschlagkapazität nach Fertigstellung der Endausbaustufe beträgt 250.000 Ladeeinheiten (385.000 TEU).

Das Terminal Nord wird das Bahn-Terminal am Eifeltor ergänzen und vor allem sogenannte „kontinentale Verkehre“ umschlagen. Dies sind Güter, die überwiegend mit der Bahn und über Land befördert werden. Nach derzeitigem Planungsstand könnte die Fertigstellung des ersten Moduls Anfang 2014 erfolgen<sup>105</sup>.

#### **4.8 Hafenstandorte außerhalb Kölns**

Zur Marktanalyse der Kölner Häfen gehört auch eine Übersicht der Häfen außerhalb Kölns. Die folgenden Seiten<sup>106</sup> stellen die wichtigsten Standorte am Rhein vor. Zentrale Frage ist, ob die Ausbaupläne von Krefeld und Bonn oder die bestehenden Terminals von Düsseldorf bis Andernach Konkurrenzsituationen zum geplanten Ausbau des Godorfer Hafens mit sich bringen.

##### **4.8.1 Hafen Krefeld**

Im eigentlichen Hafen Krefeld steht kein Ausbau an. In Krefeld-Linn ist allerdings ein KV-Terminal Straße-Schiene vorwiegend für die kontinentalen Verkehre geplant. Eine Konkurrenz zum Umschlag vom Binnenschiff ist dies naturgemäß nicht. Aufgrund der Lage im erweiterten nördlichen Umkreis kommt Krefeld als Standortalternative für den südlichen Kölner Raum ohnehin nicht in Betracht.

---

<sup>104</sup> Beschluss des Stadtrats vom 01.02.1996

<sup>105</sup> Quelle: <http://www.hgk.de/leistungen/haefen-und-umschlag/projekte>, eingesehen am 2. August 2012.

<sup>106</sup> Vgl. zu den folgenden Darstellung im Detail: Planco Consulting GmbH, Marktanalyse für die Kölner Häfen, Nachfrage und Kapazität bis 2030 für HGK. Abschlussbericht, Essen, 2012, Seite 22 ff.

## Ausbau Hafen Godorf

Grundlagen, Analysen und Untersuchungen im Überblick

Stand: 30.10.2012

### 4.8.2 Hafen Bonn

Der Terminal Bonn (betrieben von der Am Zehnhoff-Söns GmbH) der Bonner Hafengebiete GmbH ist ein Straße-Wasserstraße Terminal im Hafen Bonn. Der Terminal liegt am Rhein und hat keine Schienenanbindung. Die Anbindung an die Straße erfolgt über die BAB 565 AS „Bonn-Auerberg“ und Stadtstraßen. Der Terminal wurde mit Mitteln aus der Förderrichtlinie zur Förderung von Umschlaganlagen im kombinierten Verkehr erweitert. Seitdem verfügt das Terminal über eine Kapazität von wasserseitig 100.000 TEU, d.h. rd. 65.000 LE.

Eine weitere, flächenmäßige Erweiterung des Hafens Bonn ist aufgrund der direkt angrenzenden Bebauung (Klärwerk, Gewerbe und Wohngebiete) in alle Richtungen nicht möglich. Ein Anschluss an das Schienennetz ist ebenfalls nicht abzusehen, ein trimodaler Umschlag nicht möglich. Verlagerungen auf die Bahn sind hier nicht möglich. Das nächste Terminal für den Umschlag auf die Schiene ist aus Sicht des Bonner Hafens das Terminal Köln Eifeltor. Dies würde das Verkehrsaufkommen im Kölner Süden erhöhen. Zudem machen die anfallenden Vor- und Nachlaufkosten eine solche Lösung wirtschaftlich unattraktiv.

### 4.8.3 Weitere mögliche Alternativen zum KV-Standort Godorf

Im Untersuchungsraum selbst sowie in den angrenzenden Wirtschaftsräumen gibt es eine Reihe von öffentlichen, teilweise trimodalen KV-Terminals. Deren Einzugsbereiche überlappen sich an einige Stellen, etwa in Düsseldorf, Neuss, Wuppertal-Langerfeld, Hagen, Köln-Eifeltor, Köln-Niehl, Bonn und Andernach. Hinzu kommen Satellitenterminals der Kölner Häfen in Bergisch-Gladbach, Düren und Hürth-Knapsack.

Die Standorte Duisburg-Rheinhausen, Andernach und Koblenz liegen **außerhalb des 50 km Radius** um Köln. Sie sind aufgrund ihrer trimodalen Ausstattung zwar potenziell als Alternative zu einem Ausbau in Godorf berücksichtigen, stellen aber aufgrund der großen Entfernung und der aktuellen Auslastung keine tatsächliche Alternative zu einem Ausbau in Godorf dar. Der Vor- und Nachlauf per Lkw von der Quelle/dem Ziel bis zum Umschlagsort wäre zu teuer, um im gebrochenen Verkehr wirtschaftlich gegen den direkten Transport per Lkw bestehen zu können. Zudem ist vor allem der Standort Andernach trotz des inzwischen realisierten Ausbaus mit seinen Umschlagleistungen an der Kapazitätsgrenze angelangt. Die dortigen Kapazitäten und Ausbauten wurden im Rahmen der Nachfrageprognose bereits berücksichtigt<sup>107</sup>.

Innerhalb des 50 km Radius, **im erweiterten Einzugsbereich** des Hafens Köln-Godorf befinden sich KV-Terminals in unterschiedlicher Ausstattung. Die Standorte Krefeld, Stürzelberg, Neuss sowie Düsseldorf sind als trimodale Standorte (Wasserstraße-Schiene) ausgelegt. Aufgrund der Lage im erweiterten nördlichen Umkreis kommen die Häfen in Krefeld, Neuss und Düsseldorf als echte Standortalternative für den südlichen Kölner Raum jedoch nicht in Betracht. Der Transport von dort zu den Aufkommensquellen im Kölner Süden macht diesen Verkehrsweg wirtschaftlich zu teuer – und führt das Ziel einer Verkehrsentlastung im Rheinland ad absurdum.

Der Standort Stürzelberg ist mit einem Volumen von rund 23.000 LE vergleichsweise klein und bereits heute vollständig ausgelastet. Am Standort Wuppertal-Langerfeld, der zudem lagebedingt keine Konkurrenzbeziehung zum Standort Köln-Godorf und

---

<sup>107</sup> Planco Consulting GmbH, Marktanalyse für die Kölner Häfen, Nachfrage und Kapazität bis 2030 für HGK. Abschlussbericht, Essen, 2012, Seiten 24-28.

## Ausbau Hafen Godorf

### Grundlagen, Analysen und Untersuchungen im Überblick

Stand: 30.10.2012

den dort geplanten Verkehren aufweist, fehlt der wasserseitige Anschluss. Auch der Standort Krefeld-Linn ist bisher nur bimodal geplant.

**Im Einzugsgebiet** des Hafens Köln-Godorf sind abgesehen von den Häfen Köln Niehl I (vgl. Kap. 4.1 und 4.5) und Bonn (vgl. Kapitel 4.8.2) sowie dem im Bau befindlichen KV-Terminal Köln-Nord (vgl. Kap. 4.7) die KV-Terminals an den Standorten Bonn, Leverkusen, Köln Eifeltor, Hürth-Knapsack, Dormagen, Bergisch Gladbach und Düren als theoretische Alternativen zu betrachten.. Der Standort Leverkusen ist als nicht öffentlicher Terminal kein Konkurrenzterminal. Alle übrigen Standorte sind nur bimodal (Straße-Schiene) ausgestattet und als Landterminals für die Binnenschifffahrt naturgemäß ungeeignet. Das Terminal Köln Eifeltor ist ein Schiene-Straße-Terminal und bedient im Schwerpunkt Bahnverkehre in Nord-Südrichtung. Der dort erforderliche, geplante Ausbau erhöht die Kapazität um maximal 150.000 LE auf dann 450.000 LE. Das Terminal Hürth-Knapsack als vergleichsweise kleiner Terminal (35.000 LE) wurde erst vor kurzem für den kombinierten Verkehr ausgebaut und versorgt hauptsächlich den angrenzenden Chemiepark. Die Standorte Bergisch Gladbach und Düren fungieren gegenwärtig als Satellitenterminal (Schiene-Straße) für Köln-Niehl und liegen wie auch der Logistikstandort des Chemiepark Bayer in Dormagen als nicht öffentlicher Terminal nicht kapazitätsmindernd im Einzugsgebiet des geplanten Terminals Köln-Godorf.

Vereinfacht ausgedrückt: Binnenschiffe benötigen für den Umschlag der transportierten Güter Umschlaganlagen entlang der Wasserstraße. Die Eisenbahnterminals ergänzen den Hafenumschlag, indem sie den weiteren Transport der entladenen Güter ermöglichen. Eine Alternative zum Hafen sind sie nicht.

#### 4.9 Bewertung der Vorhabensalternativen

Im Prinzip kommen als Alternative zum Ausbau des Hafens Köln-Godorf verschiedene Vorhaben auf Kölner Stadtgebiet, verschiedene Ausbauvarianten im Hafengebiet Köln-Niehl sowie Hafenstandorte und KV-Terminals außerhalb von Köln bis zu einer Entfernung von über 50 Kilometer in Frage. Die Anforderung an einen geeigneten alternativen Standort lautet:

- die Anstrengungen des Bundes zur Förderung des Kombinierten Verkehrs sowie auf EU-Ebene zur Harmonisierung und Verbesserung des Gütertransportes und -umschlags unter Einbindung des Binnenschiffs berücksichtigen.
- eine Verringerung des LKW-Verkehrs auf dem Kölner Stadtgebiet garantieren.
- einen trimodalen Betrieb gewährleisten, der zukünftig optimale Bewirtschaftungsmöglichkeiten und schnelle Reaktionen auf veränderte Wirtschaftsbedingungen zulässt.

Die Einzeluntersuchung zeigt: Keiner der Standorte erfüllt diese Ansprüche besser als der gewählte Standort am Godorfer Hafen. Zudem muss ein alternativer Standort in ausreichend räumlicher Nähe zum geplanten Standort im Kölner Süden liegen. Alle nördlich gelegenen Häfen würden immer mit erhöhtem Lkw-Verkehr in das südliche Köln verbunden sein und so zu keiner Verkehrsentlastung in Köln insgesamt führen können.

Aufgrund seiner geografischen Lage kommt am ehesten der Hafen Bonn als Alternative zum Godorfer Hafen in Frage. Der Bonner Hafen ist jedoch aufgrund seiner Lage mit direkt anschließender Bebauung (Kläranlage, Gewerbe, Wohngebiet) für zusätzliche Kapazitätserweiterungen nicht mehr geeignet. Zudem fehlt dort die Möglichkeit eines Bahnanschlusses. Der Hafen Köln-Niehl wird spätestens im Jahr 2030 den zu

## **Ausbau Hafen Godorf**

### Grundlagen, Analysen und Untersuchungen im Überblick

Stand: 30.10.2012

erwartenden kombinierten Verkehr für die Region Köln und insbesondere für den Kölner Süden nicht mehr aufnehmen können. Köln-Godorf besitzt ein echtes Alleinstellungsmerkmal für den kombinierten trimodalen Verkehr aus dem Kölner Süden. Die betrachteten Alternativen sind wirtschaftlich nicht sinnvoll und erhöhen das Verkehrsaufkommen im Kölner Süden, statt die Region zu entlasten.

## **5 Flächenbedarf**

Kann der bis 2030 von Gutachtern erwartete Güterumschlagsbedarf durch den geplanten Hafenausbau Köln-Godorf abgedeckt werden? Diese Frage beantwortet das folgende Kapitel.

### **5.1 Flächenbedarf des geplanten trimodalen KV-Terminals**

Aufgrund der aktualisierten Umschlagprognosen<sup>108</sup> im Bereich des trimodalen kombinierten Verkehrs<sup>109</sup> ist es erforderlich, zusätzliche Kapazitäten in der Region Köln zu schaffen. Entsprechend der Umschlagsprognose wird davon ausgegangen, dass Seehafenhinterlandverkehre per Schiff und Bahn an den Standorten Niehl und Godorf künftig gebündelt werden. Kontinentale Verkehre finden nur in Niehl (in geringem Umfang) statt. Sie werden eher in Eifeltor und Köln-Nord gebündelt werden. Aus diesem Grund stehen die genannten Standorte auch nicht als Ausweichstandorte für Verkehre aus Niehl und Godorf zur Verfügung.

In der Summe ergibt sich trotz der möglichen Umstrukturierungsmaßnahmen im Hafen Köln-Niehl I (langfristig bis zu 110.000 m<sup>2</sup> frei werdende Fläche) ein zusätzlicher Flächenbedarf in Höhe von ca. 112.000 m<sup>2</sup> allein für den Umschlag von Containern aus dem Seehafenhinterlandverkehr. Dieser Flächenbedarf erhöht sich auf ca. 123.000 m<sup>2</sup>, wenn man den kontinentalen Verkehr und dessen Bedarf mit berücksichtigt. „Dieser Bedarf kann nur in Godorf gedeckt werden.“<sup>110</sup> Da die Güter von Aufkommensquellen und -ziele in der Region bestimmt sind, bedeutet dies zugleich: Ohne einen Ausbau des Godorfer Hafens trägt Köln die Folgen eines erhöhten Güterverkehrs, ohne wirtschaftlich von dem Aufkommen zu partizipieren.

### **5.2 Flächenbedarf für das geplante Schütt- und Stückgüterterminal**

Der Container boomt. Das Geschäft mit Massen- und Schüttgut bleibt trotzdem weiter wichtig. Insgesamt erwarten die Gutachter einen Verbleib der Gütermengen auf dem heutigen, hohen Niveau. Die Engpässe der Umschlagkapazitäten werden nicht ganz so erheblich ausfallen wie im Containergeschäft, ebenso der Flächenbedarf für konventionellen Umschlag.

Mit der Verlagerung des Krans 10 an das neue Becken ist der Godorfer Hafen für die zukünftige Entwicklung gut gerüstet. Zudem erwarten die Gutachter – bei einer insgesamt moderaten Entwicklung des Massengüterumschlags – Zuwächse in den für Go-

---

<sup>108</sup> Planco Consulting GmbH, Marktanalyse für die Kölner Häfen, Nachfrage und Kapazität bis 2030 für HGK, Abschlussbericht, Essen, 2012.

<sup>109</sup> Zur gutachterlichen Historie vgl. auch Kapitel 3.

<sup>110</sup> Planco Consulting GmbH, Marktanalyse für die Kölner Häfen, Nachfrage und Kapazität bis 2030 für HGK, Abschlussbericht, Essen, 2012 S. 44.

## **Ausbau Hafen Godorf**

### **Grundlagen, Analysen und Untersuchungen im Überblick**

Stand: 30.10.2012

dorf relevanten Gütergruppen<sup>111</sup>. Der geplante Ausbau schafft auch für diese Güter die notwendigen Kapazitäten und bietet der HGK weitere Erschließungspotenziale.

### **5.3 Flächenbedarf im Kontext einer Logistikflächen-Gesamtbetrachtung**

Zu Umschlagbereichen gehören immer auch weitere Logistikflächen. Diese müssen nicht zwingend unmittelbar an den Umschlagpunkten liegen. Allerdings erhöhen längere Wege im Vor- und Nachlauf die Transportkosten sowie die mit dem Transport verbundene Belastung. Dies gilt besonders in einer dicht besiedelten Region wie der Stadt Köln.

Vor dem Hintergrund des prognostizierten KV-Gesamtaufkommens werden in Köln zusätzlich rd. 453.000 m<sup>2</sup> Logistikflächen benötigt<sup>112</sup>. Hier ist der Flächenbestand für Logistik in Köln-Niehl (18.000 m<sup>2</sup>) schon berücksichtigt. Hinzu kommt ein rechnerischer Bedarf für das Marktsegment Kontinentaler Verkehr von rd. 33.000 m<sup>2</sup>. „Somit besteht in den Kölner Häfen ein Bedarf an Logistikflächen in Höhe von 487.000 m<sup>2</sup>. Dieser Bedarf wird nicht in den Häfen zu decken sein, wenngleich dies wünschenswert wäre.“<sup>113</sup>

Deshalb sollte eine sinnvollen Wirtschafts- und Verkehrsplanung die Häfen als Teil der Lösung aktueller und zukünftiger Verkehrsprobleme betrachten. Der Ausbau des Godorfer Hafens spart allein zwischen den Seehäfen und dem Standort Köln 72.000 TEU Lkw-Transporte ein. Hinzu kommt die beschriebene Vermeidung innerstädtischer Verkehre. Das Projekt macht den Godorfer Hafen zum Entlastungshafen für Köln. Sein ökologischer Nutzen ist erheblich – und wirkt sich wiederum positiv auf die Volkswirtschaft aus.

---

<sup>111</sup> ebenda, S. 30/31.

<sup>112</sup> Planco Consulting GmbH, Marktanalyse für die Kölner Häfen, Nachfrage und Kapazität bis 2030 für HGK, Abschlussbericht, Essen, 2012, S. 45.

<sup>113</sup> ebenda S 49

## Ausbau Hafen Godorf

Grundlagen, Analysen und Untersuchungen im Überblick

Stand: 30.10.2012

### 6 Volkswirtschaftliche Effekte

Die Verlagerung von Straßengüterverkehr auf die Schiene oder die Wasserstraße hat in aller Regel deutlich positive Auswirkungen auf die Volkswirtschaft. Dies gilt in besonderem Maße für den geplanten Ausbau des Godorfer Hafens. Als Lückenschluss im regionalen Logistiknetz ist dieser von überdurchschnittlichem Wert für die regionale Wirtschaft. Die Vorteile dieser Maßnahme überwiegen bei Weitem die Folgen des mit der Umsetzung verbundenen Eingriffs. Dies zeigt der Überblick auf den folgenden Seiten. Er bestätigt eine Einschätzung, zu welcher Gutachter bereits im Jahr 2007 kamen, damals mit einem zusätzlichen Blick auf die positiven Effekte unter anderem auf die Entwicklung von Steuereinnahmen und das Arbeitsplatzangebot<sup>114</sup>:

*„Das errechnete **Nutzen-Kosten-Verhältnis** von 2,5 stellt ein gutes Ergebnis für die Region dar. Die gesamtwirtschaftliche Wirtschaftlichkeit des Hafenausbaus ist damit gesichert. Dies bedeutet, dass jeder €, der in den Hafenausbau investiert wird, einen Nutzen von 2,50 € für die Allgemeinheit stiftet. Auch im Vergleich zu anderen Nutzen-Kosten-Verhältnissen von Binnenwasserstraßenprojekten stellt sich das Ergebnis für Köln-Godorf als überdurchschnittlich dar.“<sup>115</sup>*

Drei Effekte machen den volkswirtschaftlichen Nutzen des Vorhabens besonders deutlich. Sie lassen sich verkürzt so zusammenfassen:

- weniger Energieverbrauch.
- weniger Verkehr.
- geringere Lärm-Emissionen.

#### 6.1 Ausgangslage

Der ökologische Vergleich der Verkehrsträger Schiff, Straße und Schiene aus dem Jahre 2007 zur Bewertung solcher Effekte ist gut erforscht<sup>116</sup> und lässt sich mit Hilfe eines Verkehrsträgervergleichs konkret anwenden<sup>117</sup>. Dieser basiert im spezifischen Fall auf den bereits vorgestellten Erwartungen zu den Güterverkehrsströmen im Raum Köln, zum Verkehrsaufkommen im Einzugsgebiet des Hafens Köln-Godorf sowie zur Verlagerungen des Straßenverkehrsaufkommens durch das Ausbauvorhaben auf die Verkehrsträger Schiene und Wasserstraße. Auf dieser Grundlage lassen sich folgende Effekte berechnen:

- durch die Verlagerung zu erwartende Kraftstoffersparnis in Liter Diesel und der damit verbundenen Kosten.
- durch die Verlagerung zu erwartende Lärmreduktion und der damit verbundenen Kosten.

---

<sup>114</sup> Eine Gesamtbetrachtung liefert: Herbert Baum: Gutachterliche Untersuchung der Wirtschaftlichkeit des Ausbaus des Hafens Köln-Godorf, Institut für Verkehrswissenschaft an der Universität zu Köln, Juli 2007. Das Gutachten beinhaltet die methodische Herleitung der für das Ausbauvorhaben im Hafen Köln-Godorf zu Grunde gelegten wirtschaftlichen und ökologischen Einflussfaktoren der Wirtschaftlichkeitsbetrachtung, die Ermittlung der Kosten und des monetären Nutzens dieser Faktoren sowie die Durchführung einer Kosten-Nutzen Betrachtung mit anschließender gutachterlicher Empfehlung. <http://www.hgk.de/service/download/gutachten-zertifizierungen>

<sup>115</sup> Herbert Baum: Gutachterliche Untersuchung der Wirtschaftlichkeit des Ausbaus des Hafens Köln-Godorf, Institut für Verkehrswissenschaft an der Universität zu Köln, S. 159.

<sup>116</sup> Planco Consulting GmbH u. Bundesanstalt für Gewässerkunde „Verkehrswirtschaftlicher und ökologischer Vergleich der Verkehrsträger Straße, Bahn und Wasserstraße“, Wasser- und Schifffahrtsdirektion Ost (WSD Ost), November 2007.

<sup>117</sup> Ebenda, S. 211-306, Kap. 9

## Ausbau Hafen Godorf

### Grundlagen, Analysen und Untersuchungen im Überblick

Stand: 30.10.2012

- durch die Verlagerung zu erwartende CO<sub>2</sub>- und Schadstoffreduktion (inkl. Vor- und Nachlaufverminderung) und der damit verbunden Kosten<sup>118</sup>.

Daneben stehen Beschäftigungseffekte, zusätzliche Einnahmen und weitere volkswirtschaftliche Effekte, welche ein Gutachten aus dem Jahr 2007 bereits eingehend untersucht hatte. Folgende Erkenntnisse treffen trotz der Verzögerungen des Baus nach wie vor zu, da die grundlegenden Parameter unverändert geblieben sind:

*„Insgesamt entsteht während des Betriebs des ausgebauten Hafens in Godorf [...] eine zusätzliche Beschäftigung in Deutschland zwischen 88 [...] und 106 Beschäftigten (für das Jahr 2018) und eine zusätzliche regionale Beschäftigung von jährlich zwischen 84 und 99 Personen.“<sup>119</sup> Direkt im Hafen entstehen über diesen Zeitraum im Mittel Arbeitsplätze für 71 Beschäftigte pro Jahr<sup>120</sup>.*

*„Gesamtwirtschaftlich entstehen durch den Hafenausbau [...] Steuereinnahmen in Höhe von etwa 27,5 Mio. Euro. Davon entfällt etwa ein Viertel auf die Bauphase. Drei Viertel der Steuereinnahmen fallen während des Betriebs des Hafens [...] an.“<sup>121</sup>*

*„Die zusätzlichen Steuereinnahmen aus dem Ausbau des Hafens Köln-Godorf betragen annuiert insgesamt etwas mehr als 2 Mio. Euro. Auf das Land NRW entfallen etwa 0,2 Mio. Euro und auf die regionalen Kommunen (Stadt Köln, anliegende Kommunen) ebenfalls etwa 0,2 Mio. Euro.“<sup>122</sup>*

Im Einzugsgebiet des Hafens Köln-Godorf gibt es ein erhebliches Mengenpotenzial für den kombinierten Verkehr. Dies besteht unabhängig von der Umsetzung des in Godorf geplanten Umschlag-Terminals. Eine Marktanalyse stellte bereits im Jahr 2008<sup>123</sup> eine zusätzlich zu erwartende Transportleistung der Straße bis 2020 von rd. 421 Mio. TEU-Kilometer oder umgerechnet von rd. 2,9 Mrd. Tonnenkilometer **ohne** den Bau des KV-Terminals im Hafen Köln-Godorf fest.

Aktuelle Untersuchungen bestätigen generell diese Daten<sup>124</sup> und gehen von einer mindestens zu erwartenden Transportleistung von 72.000 TEU im Seehafenhinterlandverkehr pro Jahr aus, die von der Straße auf das Binnenschiff bei einem Ausbau der Hafens in Godorf verlagert werden könnte. Hinzu kommen ca. 82.000 TEU, die ohne einen Ausbau des Godorfer Hafens im Jahr 2030 in Niehl abgewickelt werden, aber günstiger in Godorf umgeschlagen werden könnten. Die Verlagerung dieser innerstädtischen Verkehre entlastet Köln und die Region erheblich.

Bei ausschließlicher Berücksichtigung des innerstädtischen Verkehrs wäre bereits eine Einsparung in Höhe eines zweistelligen Millionenbetrags in Tonnenkilometer pro Jahr allein im innerstädtischen Bereich zu erwarten. Berücksichtigt man zusätzlich die Entfernung bis zum Seehafen mit ca. 300 km ergäben sich zusätzlich ein dreistelliger Millionenbetrag in Tonnenkilometer pro Jahr, so dass insgesamt ein dreistelliger Milli-

---

<sup>118</sup> Eine Gesamtbetrachtung liefert: Herbert Baum: Gutachterliche Untersuchung der Wirtschaftlichkeit des Ausbaus des Hafens Köln-Godorf, Institut für Verkehrswissenschaft an der Universität zu Köln, Juli 2007. Das Gutachten beinhaltet die methodische Herleitung der für das Ausbauprojekt im Hafen Köln-Godorf zu Grunde gelegten wirtschaftlichen und ökologischen Einflussfaktoren der Wirtschaftlichkeitsbetrachtung, die Ermittlung der Kosten und des monetären Nutzens dieser Faktoren sowie die Durchführung einer Kosten-Nutzen Betrachtung mit anschließender gutachterlicher Empfehlung. <http://www.hgk.de/service/download/gutachten-zertifizierungen>

<sup>119</sup> Herbert Baum: Gutachterliche Untersuchung der Wirtschaftlichkeit des Ausbaus des Hafens Köln-Godorf, Institut für Verkehrswissenschaft an der Universität zu Köln, S. 41.

<sup>120</sup> ebenda, Tab. 4-10.

<sup>121</sup> ebenda, S. 138.

<sup>122</sup> ebenda, S. 139.

<sup>123</sup> Planco Consulting GmbH, „Marktanalyse für den KV-Teriminal Köln-Godorf“, Essen, 2008/04.

<sup>124</sup> Planco Consulting GmbH, „Marktanalyse für die Kölner Häfen, Nachfrage und Kapazität bis 2030 für HGK, Abschlussbericht, Essen, 2012.

## Ausbau Hafen Godorf

### Grundlagen, Analysen und Untersuchungen im Überblick

Stand: 30.10.2012

onenbetrag an Tonnenkilometern pro Jahr durch den Ausbau in Godorf eingespart werden könnte.

Die erforderliche Kapazität der verschiedenen Verkehrsträger lässt sich durch eine Gegenüberstellung des prognostizierten Verkehrsaufkommens (Aufkommen) und der zu erwartenden Kapazität (Kapazitätsentwicklung) der maßgeblichen Relationen errechnen. Demnach besteht in der Region ohne das KV-Terminal im Hafen Köln-Godorf bis 2020 ein zu erwartender Kapazitätsengpass<sup>125</sup> von rund 76.000 LE<sup>126</sup> (117.000 TEU) für den wasserseitigen und rund 123.000 LE (189.000 TEU) für den bahnseitigen Umschlag. Die bahnseitigen Kapazitäten wären damit bereits im Jahre 2020 komplett ausgeschöpft. Zusätzlicher Verkehr fände nur auf der Straße Platz. Die aus diesem Straßenverkehrsaufkommen überwiegend durch LKW-Verkehre zu erwartende Mehrbelastung bewirkt wiederum eine weitere Zunahme der Stauzeiten auf den Straßen sowie die Verlängerung von Vor- und Nachläufen an bestehenden Güterumschlagsknoten in Köln.

Die geplante Erweiterung des Hafens Köln-Godorf beugt dem vor. Die mit dem Vorhaben verbundene Verkehrsverlagerung von der Straße auf die Wasserstraße und Vermeidung entlastet das Kölner Straßennetz. Dies verringert die Stauzeiten und damit die Transportkosten erheblich. Dieser Einfluss lässt sich in Cent pro Tonnenkilometer ausdrücken und erlaubt die monetäre Bewertung dieser Veränderung. Desweiteren werden durch die Verbesserung und Verkürzung der Zufahrten und die damit verbundene Verkürzung der Zu- und Abläufe der LKWs weitere Tonnenkilometer eingespart.

Die von einem Ausbau des Hafens Köln-Godorf erwartete Verkehrsverlagerung verringert neben dem Energieverbrauch auch die Lärmemissionen. Diese Reduktion lässt sich anhand der eingesparten Tonnenkilometer monetär ermitteln und erlaubt damit den verkehrsträgerübergreifenden Vergleich in Cent pro Tonnenkilometer. Zusätzlich kann daraus die Menge eingesparter Energie abgeleitet werden, indem der geringere Kraftstoffverbrauch in Liter Diesel pro Tonnenkilometer errechnet und mit den erwarteten Kosten ohne das Ausbauvorhaben des Hafens Köln-Godorf verglichen wird. Und: Mit der Verlagerung von Gütertransporten auf die energieeffizienteren Verkehrsträger Schiene und Wasserstraße ist zudem ein geringerer Ausstoß des Treibhausgases CO<sub>2</sub> und anderer Schadstoffe verbunden.

## 6.2 Vergleich der Verkehrsträger

Für einen monetären Vergleich der Verkehrsträger sind zunächst die Kosten in zwei Hauptgruppen einzuteilen: Kosten des Energieverbrauchs einerseits und die sog. externen Kosten<sup>127</sup> andererseits. Letztere beinhalten alle anderen Kosten (außer den Energiekosten) und quantifizieren damit u.a. die Kosten für die Emission von Lärm und CO<sub>2</sub>.

Die folgenden Darstellungen beruhen auf Vorarbeiten der oben bereits erwähnten Studie zum Vergleich der Verkehrsträger<sup>128</sup>. Deren Autoren haben die Kostenanteile der beiden Hauptgruppen anhand von repräsentativen Verkehrsverbindungen und

<sup>125</sup> Planco Consulting GmbH, „Marktanalyse für den KV-Terminal Köln-Godorf“, Essen, 2008/04, S. 32.

<sup>126</sup> LE = Ladeeinheiten; 1 LE entspricht 1,54 TEU.

<sup>127</sup> Externe Kosten enthalten hier Verkehrslärm, Klimagase Luftschadstoffe

<sup>128</sup> Planco Consulting GmbH u. Bundesanstalt für Gewässerkunde „Verkehrswirtschaftlicher und ökologischer Vergleich der Verkehrsträger Straße, Bahn und Wasserstraße“, Wasser- und Schifffahrtsdirektion Ost (WSD Ost), November 2007, S. 244 ff.



## Ausbau Hafen Godorf

### Grundlagen, Analysen und Untersuchungen im Überblick

Stand: 30.10.2012

Transportmitteln ermittelt und daraus durchschnittliche Kosten je Verkehrsträger berechnet<sup>129</sup>.

#### 6.2.1 Energieverbrauch

Der Energieverbrauch des einzelnen Verkehrsträgers hängt von unterschiedlichen Faktoren ab. So wird der Kraftstoffverbrauch für die für den Gütertransport eingesetzten Last- und Sattelzügen primär von der Fahrgeschwindigkeit der Fahrzeuge in Abhängigkeit von der aktuellen Verkehrsmenge und Zusammensetzung bestimmt. Zusätzliche Faktoren sind zudem die Ladungsmenge sowie technische Straßenparameter wie Steigung und Kurvigkeit. Modellrechnungen mit Verkehrsdaten aus dem Jahre 2005 zeigen, dass der Kraftstoffverbrauch je nach Fahrgeschwindigkeit, Verkehrsmengen und -zusammensetzungen erheblich variiert<sup>130</sup>. Demnach kann der durchschnittliche Kraftstoffverbrauch von Last- und Sattelzügen auf deutschen Autobahnen 2005 für unterschiedliche Verkehrssituationen zwischen rund 30 Liter auf 100 Kilometer ohne Störung und bis zu rund 62 Liter auf 100 Kilometer bei Stopp-and-Go liegen<sup>131</sup>. Der Kraftstoffverbrauch liegt also bei Stopp-and-Go-Verkehrssituationen bis zu 100 Prozent höher als bei freier Fahrt<sup>132</sup>.

Im Vergleich dazu ist der Energieverbrauch des Schienengüterverkehrs deutlich geringer<sup>133</sup>. Der Verbrauchswert für den Antrieb von Elektroloks hängt direkt vom aktuellen Energiemix (Kohle, Erdgas, Kernkraft, Wasser / Windkraft) der Deutschen Bahn sowie dem Wirkungsgrad der gesamten Energiebereitstellungskette ab. Der maßgebliche Faktor für den Energieverbrauch von Güterzügen bleibt aber trotz allem das Bruttozuggewicht. Mit einer Vielzahl von unterschiedlichen Modellrechnungen (Varianten) in Abhängigkeit der jeweils spezifischen Einflussfaktoren<sup>134</sup> des Energieverbrauchs lässt sich der durchschnittliche Energieverbrauch in Kilowattstunden je Zugkilometer in Abhängigkeit vom jeweiligen Zuggewicht (Bruttotonnen) ableiten. Der Energieverbrauch für Elektroantriebe bewegt sich nach diesen Berechnungen zwischen rund 19 Wattstunden für 1000 Tonnen Zuggewicht und rund 16 Wattstunden für 5000 Tonnen Zuggewicht<sup>135</sup>.

Beim Verkehrsträger Binnenschiff ist die differenzierte Schätzung des Leistungsbedarfs die zentrale Frage zur Bestimmung des Energieverbrauchs. Der Leistungsbedarf hängt sehr stark von der Art des Schiffs- und Verbandstyps ab, zudem spielen die Wassertiefe, die Fahrgeschwindigkeit, die Abladetiefe sowie die Tragfähigkeit des Schiffs eine nicht unerhebliche Rolle. Der Energieverbrauch variiert auch in Bezug auf die Berg- oder Talfahrt des Schiffes, wobei die Bergfahrt (gegen die Strö-

<sup>129</sup> Der ökonomische und ökologische Vergleich der Verkehrsträger wird exemplarisch an 13 ausgewählten Transportrelationen durchgeführt. Die Auswahl der Relationen stellt das nötige Spektrum (Vielfalt) der Transportaufgaben dar, um diese später repräsentativ zu vergleichen. Das breite Spektrum umfasst den Container- und Massengütertransport.

<sup>130</sup> Planco Consulting GmbH u. Bundesanstalt für Gewässerkunde „Verkehrswirtschaftlicher und ökologischer Vergleich der Verkehrsträger Straße, Bahn und Wasserstraße“, Wasser- und Schifffahrtsdirektion Ost (WSD Ost), November 2007, S. 116 ff.

<sup>131</sup> ebenda

<sup>132</sup> Für die Fahrten auf allen anderen Straßen als den Bundesautobahnen liegen keine detaillierten Daten zur Analyse vor. Nach Anwendung der straßentypspezifischen Kraftstoffverbrauchsfunktionen aus dem Bundesverkehrswegeplan ergibt sich hier ein durchschnittlicher Verbrauch der Last- und Sattelzüge von rund 28 Liter außerorts und rund 34 Liter innerorts auf 100 Kilometer. Dies entspricht ungefähr den Verbrauchswerten mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 40 km/h beziehungsweise 60 km/h.

<sup>133</sup> Der Energieverbrauch des Schienengüterverkehrs wird hier exemplarisch für die Elektrolok näher betrachtet.

<sup>134</sup> Hierzu gehören die technischen Parameter der eingesetzten Lokomotiven, Waggonanzahl, Zuglänge und Zuggewicht, das Verhältnis zwischen Brutto- und Nettolast der Wagen sowie die Zuggeschwindigkeit

<sup>135</sup> Planco Consulting GmbH u. Bundesanstalt für Gewässerkunde „Verkehrswirtschaftlicher und ökologischer Vergleich der Verkehrsträger Straße, Bahn und Wasserstraße“, Wasser- und Schifffahrtsdirektion Ost (WSD Ost), November 2007, S. 118 Abbildung 7-1.

## Ausbau Hafen Godorf

### Grundlagen, Analysen und Untersuchungen im Überblick

Stand: 30.10.2012

mung) erheblich mehr Kraftstoff verbraucht. Diese Einflussgrößen werden detailliert in der bereits mehrfach zitierten Studie beschrieben<sup>136</sup>.

Der Primärenergieverbrauch hat nicht nur einen erheblichen Einfluss auf die Logistikkosten; er wirkt sich auch direkt auf die volkswirtschaftlichen Folgekosten aus. Die tabellarische Übersicht<sup>137</sup> macht deutlich, warum die Verlagerung von Güterverkehr von der Straße auf alternative Verkehrsträger nicht nur politisch gewollt, sondern auch volkswirtschaftlich sinnvoll und ökologisch geboten ist.

Massengut			Container		
LKW	Bahn	Binnenschiff	LKW	Bahn	Binnenschiff
0,92	0,43	0,23	0,50	0,39	0,22

Durchschnittlicher Primärenergieverbrauch in Megajoule pro Tonnenkilometer für die Transportmittel LKW, Bahn und Binnenschiff.<sup>138</sup>

Der Ausbau in Godorf führt zu einer Verlagerung des Seehafenhinterlandverkehrs von mindestens 72.000 TEU/a von der Straße auf das Binnenschiff und einer innerstädtischen Verkehrsvermeidung von 82.000 TEU/a. Dies führt zu einer innerstädtischen Primärenergieeinsparung von einem zweistelligen Millionenbetrag in MJ/a für die vermiedenen 82.000 TEU/a an Straßenverkehr. Für die Verlagerung des Seehafenhinterlandverkehrs von 72.000 TEU/a von LKW auf Schiff ergibt sich innerstädtisch zusätzlich eine Primärenergieeinsparung in der Größenordnung von mehreren Millionen MJ/a.

Dies entspricht bei einem Heizwert von Diesel von 35,4 MJ/l ca. mehreren Hunderttausend l/a, die innerstädtisch eingespart werden. Bei einem angenommenen Dieselpreis von durchschnittlich 1,60 Euro/l und unter Berücksichtigung des eingesparten Verkehrs zu den Seehäfen spart der Ausbau des Godorfer Hafen so einen mittleren einstelligen Millionenbetrag in Euro/a an Diesel.

#### 6.2.2 Verkehrslärm

Der Gütertransport führt zu Lärmbelastungen entlang der Transportstrecken. Dies gilt für Straße, Schiene und Binnenwasserstraße. Allerdings sind die Schallemissionen von Zug, Lkw und Binnenschiff sehr unterschiedlich. Normiert (in Bezug auf die Beladung des Verkehrsträgers in TEU) ergibt sich für den Schienen- und Straßenverkehr am Ort der Schallentstehung nur ein geringer Unterschied, im Gegensatz zum normierten Schallemissionspegel des Binnenschiffsverkehrs, welcher um mehr als 10 dB(A) leiser ist. Dieser geringere Schallemissionspegel des Binnenschiffsverkehrs im Vergleich zum Straßen- oder Schienenverkehr empfinden die Menschen aufgrund der logarithmischen Skala der Einheit Dezibel als halb so laut. Bezieht man den Schallemissionspegel auf den Rand der Lärmquelle, so ist im Vergleich zur Binnenwasser-

<sup>136</sup> Planco Consulting GmbH u. Bundesanstalt für Gewässerkunde „Verkehrswirtschaftlicher und ökologischer Vergleich der Verkehrsträger Straße, Bahn und Wasserstraße“, Wasser- und Schifffahrtsdirektion Ost (WSD Ost), November 2007, S. 119, Kap. 7.4].

<sup>137</sup> Um den Liter Kraftstoffverbrauch je Tonnenkilometer aus den oben genannten Werten entsprechend abzuleiten, wird der Faktor von 35 MJ / L Diesel verwendet. s.a. Wikipedia, „Dieselkraftstoff - Wikipedia,“ Wikipedia, 18.04.2012. [Online]. Available: <http://de.wikipedia.org/wiki/Dieselmotorkraftstoff>. [Zugriff am 25.04.2012].

<sup>138</sup> Planco Consulting GmbH u. Bundesanstalt für Gewässerkunde „Verkehrswirtschaftlicher und ökologischer Vergleich der Verkehrsträger Straße, Bahn und Wasserstraße“, Wasser- und Schifffahrtsdirektion Ost (WSD Ost), November 2007, S. 16, Ab. 6].

## Ausbau Hafen Godorf

### Grundlagen, Analysen und Untersuchungen im Überblick

Stand: 30.10.2012

straße der normierte Lärmpegel am Rand einer Fernstraße um mehr als 12 dB(A) und am Rand des Schienenweges um mehr als 15 dB(A) höher<sup>139</sup>.

Die monetäre Bewertung von Verkehrslärm leitet sich grundsätzlich aus der Anzahl der betroffenen Einwohner, der Intensität und Dauer der Schalleexposition der Betroffenen sowie der daraus resultierenden Gesundheitskosten durch den Stressfaktor Lärm ab. Zusätzlich fließt in die Kostenermittlung auch die Zahlungsbereitschaft der Bevölkerung für die Reduktion der Lärmbelastigung auf ein störungsfreies Niveau in Euro pro Einwohner ein.

Diese Berechnungen ergeben unter Berücksichtigung der jeweiligen Verkehrsleistung im Jahr 2005 durchschnittliche Kostensätze in Höhe von 0,79 Cent pro Tonnenkilometer im Straßengüterverkehr sowie 0,33 Cent pro Tonnenkilometer (inkl. Bahnbonus<sup>140</sup>) bzw. 0,84 Cent pro Tonnenkilometer (ohne Bahnbonus) im Eisenbahngüterverkehr. Der Güterverkehr aus der Binnenschifffahrt verursacht hingegen vernachlässigbare Lärmkosten und wird deshalb mit Null angesetzt<sup>141</sup>.

Der Ausbau des Godorfer Hafens könnte einen mittleren zweistelligen Millionenbetrag an Tonnenkilometern innerhalb der Stadt Köln pro Jahr einsparen. Berücksichtigt man zudem den eingesparten Verkehr zu den Seehäfen, ergibt dies einen mittleren dreistelligen Millionenbetrag in Euro/a an eingesparten Kosten für die monetäre Bewertung des Lärms. Dies trägt dazu bei, weiteren innerstädtischen Verkehrslärm als „wesentlicher Faktor zivilisationsbedingter Gesundheitsgefährdung“<sup>142</sup> zu vermeiden.

### 6.2.3 Klimagase

Ein gängiger Parameter zur Quantifizierung des Klimawandels ist die Menge des bei der Verbrennung fossiler Brennstoffe emittierten Kohlendioxids (CO<sub>2</sub>). Über sogenannte Emissionsfaktoren lässt sich die emittierte CO<sub>2</sub>-Menge direkt aus dem jeweiligen Kraftstoffverbrauch des Lastkraftwagens, der Dieselloks und des Binnenschiffs ermitteln. Für den elektrisch betriebenen Eisenbahngüterverkehr hängt die zu erwartende CO<sub>2</sub>-Emission direkt von den Primärenergieerzeugern (Kraftwerken) ab.

Die monetäre Bewertung der CO<sub>2</sub>-Emission ist mit Unsicherheiten verbunden<sup>143</sup>. Zudem sind die genaue ökonomische Bewertung des Klimawandels und der damit verbundene monetäre Schaden schwer zu quantifizieren. Das Umweltbundesamt empfiehlt in einer Methodenkonvention zur ökonomischen Bewertung von Umweltschäden die Anwendung eines zentralen Schätzwertes von 70 Euro pro Tonne CO<sub>2</sub><sup>144</sup>. Daraus ergeben sich folgende Mittelwerte der externen Kosten durch Klimagase (CO<sub>2</sub>).

<sup>139</sup> Planco Consulting GmbH u. Bundesanstalt für Gewässerkunde „Verkehrswirtschaftlicher und ökologischer Vergleich der Verkehrsträger Straße, Bahn und Wasserstraße“, Wasser- und Schifffahrtsdirektion Ost (WSD Ost), November 2007, S. 159, Abb.8-18.

<sup>140</sup> Die Bevölkerung empfindet Umfragen entsprechend den Schienenverkehrslärm weniger lästig und hat zudem eine erhöhte Zahlungsbereitschaft für reduzierende Maßnahmen. Dieser Umstand wird in den Kosten mit Bahnbonus quantifiziert und eingerechnet und reduziert die Kosten entsprechend; s. Planco Consulting GmbH u. Bundesanstalt für Gewässerkunde „Verkehrswirtschaftlicher und ökologischer Vergleich der Verkehrsträger Straße, Bahn und Wasserstraße“, Wasser- und Schifffahrtsdirektion Ost (WSD Ost), November 2007, S. 19.

<sup>141</sup> Planco Consulting GmbH u. Bundesanstalt für Gewässerkunde „Verkehrswirtschaftlicher und ökologischer Vergleich der Verkehrsträger Straße, Bahn und Wasserstraße“, Wasser- und Schifffahrtsdirektion Ost (WSD Ost), November 2007, S. 19-20.

<sup>142</sup> Umweltamt der Stadt Köln, <http://www.stadt-koeln.de/3/umwelt/laerm/> [eingesehen am 9. Juli 2012].

<sup>143</sup> Diese entstehen hauptsächlich durch die Vielfalt der möglichen Klimaszenarien und der damit jeweils verbundenen Umweltauswirkungen.

<sup>144</sup> Planco Consulting GmbH u. Bundesanstalt für Gewässerkunde „Verkehrswirtschaftlicher und ökologischer Vergleich der Verkehrsträger Straße, Bahn und Wasserstraße“, Wasser- und Schifffahrtsdirektion Ost (WSD Ost), November 2007, S. 20.

## Ausbau Hafen Godorf

### Grundlagen, Analysen und Untersuchungen im Überblick

Stand: 30.10.2012

Massengut			Container		
LKW	Bahn	Binnenschiff	LKW	Bahn	Binnenschiff
0,47	0,18	0,12	0,26	0,16	0,11

Durchschnittliche Kosten in Cent pro Tonnenkilometer für die Transportmittel LKW, Bahn und Binnenschiff für Klimagase.

CO<sub>2</sub>-Emissionen für Last- und Sattelzüge sind deutlich höher als diejenigen anderer Verkehrsmittel. Dies ist sogar der Fall, wenn zusätzlich ein vergrößerter Vor- und Nachlauf für den Schienen- und Binnenverkehr angesetzt wird. Da der Ausbau des Godorfer Hafens die Fahrten von der Umschlagstelle zu den Aufkommensquellen/-zielen deutlich verkürzt, spart er Lkw-Tonnenkilometer und reduziert auf diese Weise den CO<sub>2</sub>-Austausch.

Durch die mit dem Ausbau des Godorfer Hafens verbundene Verkehrsvermeidung von 82.000 TEU/a per LKW könnte allein schon ein hoher, einstelliger Millionenbetrag in Euro/a an externen Kosten für den Ausstoß von Klimagasen in Köln eingespart werden. Durch die Verlagerung von 72.000 TEU von LKW auf Binnenschiff ergeben sich zusätzliche innerstädtische Einsparungen im mittleren einstelligen Millionenbereich in Euro/a.

Bei Berücksichtigung des Verkehrs bis zu den Seehäfen ergeben sich bei Ansatz von ca. 300 km Entfernung und des Verlagerungspotenzials von 72.000 TEU/a von LKW auf Binnenschiff weitere Einsparungen im mittleren zweistelligen Millionenbereich in Euro/a.

### 6.3 Abschätzungen zum volkswirtschaftlichen Nutzen

Die Verlagerung von Straßengüterverkehr auf die Schiene oder die Wasserstraße hat in aller Regel deutlich positive Auswirkungen auf die Volkswirtschaft. Dies gilt in besonderem Maße für den geplanten Ausbau des Godorfer Hafens. Es können mindestens 72.000 TEU pro Jahr von der Straße auf das Binnenschiff durch die Maßnahme verlagert werden. Weiterhin besteht ein Vermeidungspotenzial von 82.000 TEU pro Jahr, die ohne Erweiterung des Hafens Godorf quer durch die Stadt (oder über den Autobahnring) transportiert würden.

Dies entspricht innerstädtisch einem mittleren zweistelligen Millionenbetrag an Tonnenkilometern pro Jahr. Zusätzlich kann bis zum Seehafen ein dreistelliger Millionenbetrag an Tonnenkilometern, die an LKW Transporten jährlich eingespart werden, durch Binnenschiffstransporte ersetzt werden.

Das errechnete Nutzen-Kosten-Verhältnis für den Ausbau des Godorfer Hafens von 2,5 stellt ein gutes Ergebnis für die Region dar. Dies bedeutet, dass jeder Euro, der in den Hafenausbau investiert wird, einen Nutzen von 2,50 Euro für die Allgemeinheit stiftet. Auch im Vergleich zu anderen Nutzen-Kosten-Verhältnissen von Binnenwasserstraßenprojekten stellt sich das Ergebnis für Köln-Godorf als überdurchschnittlich gut dar.

Durch die Vermeidung der innerstädtischen LKW-Transporte ergibt sich allein ein volkswirtschaftlicher Nutzen im Stadtgebiet von Köln von:

- einem zweistelligen Millionenbetrag in MJ/a an eingesparter Brennstoffenergie (Diesel) (einstelliger Millionenbetrag in €/a)
- einem mittleren zweistelligen Millionenbetrag in €/a an eingesparten Kosten für die monetäre Bewertung des Lärms

## **Ausbau Hafen Godorf**

Grundlagen, Analysen und Untersuchungen im Überblick

Stand: 30.10.2012

- einem zweistelligen Millionenbetrag in €/a an eingesparten externen Kosten für den Ausstoß von Klimagasen

Der wirkliche Gesamteffekt wird durch Verlagerung weiterer Verkehrsströme (bei Berücksichtigung der Entfernung zu den Seehäfen), auch außerhalb des Stadtgebiets, noch wesentlich höher sein.

Als Fazit steht damit fest: Die volkswirtschaftlichen Vorteile dieser Maßnahme überwiegen bei Weitem die Folgen des mit der Umsetzung verbundenen Eingriffs. Hinzu kommen indirekte Folgewirkungen und deren positive Effekte. Sie sind in dieser Betrachtung noch nicht enthalten, dürften aber langfristig die größte Wirkung entfalten. So ist mit einer Tonne in den NRW-Binnenhäfen umgeschlagener Güter eine Wertschöpfung zwischen 800 und 1.000 Euro verbunden. Die Verkürzung von Vor- und Nachlaufkosten verringert die Logistikkosten der regionalen Industrie und des Handels. Der Hafenausbau wirkt dadurch wie ein regionales Konjunkturpaket.

## Ausbau Hafen Godorf

Grundlagen, Analysen und Untersuchungen im Überblick

Stand: 30.10.2012

### 7 Zusammenfassung

Die Häfen und Güterverkehr Köln AG (HGK) plant den Ausbau des Godorfer Hafens um ein weiteres, viertes Hafenbecken.

*„Das Projekt ist ökonomisch sinnvoll und ökologisch geboten. Seine vielfältigen Vorteile überwiegen in der Abwägung gegenüber den Nachteilen des mit einem Ausbau verbundenen Eingriffs. Zu der vorgesehenen Ausbaufäche gibt es keine überzeugende Alternative.“*

Diese Feststellung stand am Anfang in der Planrechtfertigungsunterlage zum ergangenen Planfeststellungsbeschluss. Sie galt es im Detail zu prüfen und zu belegen.

Der Godorfer Hafen ist mit rund sechs Millionen Tonnen umgeschlagener Güter der umschlagstärkste Hafen der Stadt und ein „Chemiehafen“ von nationaler Bedeutung. Die Erweiterung der bestehenden Anlagen um ein viertes Hafenbecken stärkt den Hafenstandort im Kölner Süden und verbessert die Position des Binnenschiffs im Wettbewerb mit anderen Verkehrsmitteln, vor allem gegenüber dem Lkw.

Heute werden rund 77,5 Prozent des deutschen Beförderungsaufkommens per Lkw befördert. Die Verlagerung eines möglichst großen Teils des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene und die Wasserstraße ist erklärtes Ziel der europäischen, nationalen und regionalen Politik. Das Ausbauprojekt der HGK stärkt den Godorfer Hafen als multifunktionale Schnittstelle. Es unterstützt im Sinne der EU-Verkehrspolitik die Anbindung der Nordseehäfen über den Rhein an die innereuropäischen Güterverkehrsströme. Dies trägt wiederum zu einem besseren Zusammenspiel von Straße, Wasserstraße und Schiene bei. Vor allem der Rhein als wichtigste europäische Binnenwasserstraße könnte einen erheblichen Teil des prognostizierten Güterverkehrszuwachses aufnehmen. Deshalb unterstützt die Bundesregierung ausdrücklich die Entwicklung von Binnenhäfen als trimodale Knotenpunkte und zentrale Hubs im Hinterland der Seehäfen.

Die Bundespolitik nennt in ihren Konzepten keine Einzelmaßnahmen. Die Verkehrsplanung des Landes Nordrhein-Westfalen wird dagegen konkreter. Die Landesregierung erwartet und erwartet eine weitere deutliche Zunahme des Güterverkehrs und unterstützt die Entwicklung der Binnenhäfen als Wirtschaftsstandorte und Logistikknoten. Nach Einschätzung der Landesregierung bestehen in der Region Potenziale, welche mit den gegenwärtigen Anlagen in Niehl und Godorf nicht bewältigt werden können. Deshalb tritt das Land für das Vorhaben ein.

Den Godorfer Hafen als Standort stärken, damit dieser einen möglichst großen Teil des Güteraufkommens der nahe gelegenen Quellen und Ziele im Kölner Süden aufnimmt – dies ist bereits seit 1988 Kern des Hafenkonzeptes der Stadt Köln. Das Konzept folgt der Vorgabe, lange Vor- und Nachläufe zwischen den Industriepolen im Norden und im Süden des Stadtgebietes möglichst zu vermeiden. Dies verringert die Belastung durch innerstädtischen Verkehr, entlastet die Autobahnen, senkt die Logistikkosten, spart Ressourcen und schont die Umwelt. Dieser rund 25 Jahre alte Grundgedanke stimmt nach wie vor. Mit einer Ergänzung: Der Bedarf für einen Entlastungshafen im Kölner Süden ist heute noch höher als damals angenommen. Gutachter erwarten für die geplanten Anlagen eine baldige Vollausslastung.

Der Godorfer Hafen liegt verkehrsgünstig und in der Nähe dieser Aufkommensquellen und -ziele im Kölner Süden. Der Vor- und Nachlauf zu anderen Hafenstandorten ist keine sinnvolle Alternative. Damit verfügt der Godorfer Hafen über ein echtes Alleinstellungsmerkmal. Einzig der Bonner Hafen steht in einer teilweisen Wettbewerbssituation. Allerdings übersteigen die erwartenden Mengenpotenziale die Kapazitäten beider Häfen. Bonn verfügt über keinen Schienenanschluss ist im Gegensatz zum

## **Ausbau Hafen Godorf**

Grundlagen, Analysen und Untersuchungen im Überblick

Stand: 30.10.2012

Godorfer Hafen nicht trimodal ausgerichtet. Weitere Anlagen etwa des Niehler, des Deutzer oder auswärtigen Häfen scheiden als Vorhabensalternativen aus: Sie sind entweder in ihrer Grundanlage für den Containerumschlag ungeeignet oder ihre Kapazitäten werden für den Umschlag von Gütern aus dem jeweiligen, direkten Einzugsgebiet benötigt.

Für den Ausbau des Godorfer Hafens spricht auch der von dem Vorhaben ausgehende Nutzen für die Volkswirtschaft. Dazu zählen zusätzliche Wertschöpfung der anliegenden Wirtschaft, höhere Einnahmen aus Steuern und Abgaben sowie zusätzlich Arbeitsplätze. Einen ganz erheblichen Effekt haben die Verlagerung von Güterverkehr sowie die verkürzten Vor- und Nachläufe. Es können mit ca. 82.000 TEU, die ohne einen Ausbau des Godorfer Hafens im Jahr 2030 in Niehl abgewickelt werden, aber günstiger in Godorf umgeschlagen werden könnten, gerechnet werden. Weiterhin können ca. 72.000 TEU vom LKW auf das Binnenschiff verlagert werden. Hierdurch werden innerstädtisch ein mittlerer zweistelliger Millionenbetrag an Tonnenkilometer LKW-Transporte pro Jahr eingespart. Dies entspricht bereits einem volkswirtschaftlichen Nutzen von insgesamt einem mittleren zweistelligen Millionenbetrag an € pro Jahr für das Kölner Stadtgebiet.

Oberbürgermeister Jürgen Roters hat den Ausbau des Godorfer Hafens „eine Chance für Köln“ genannt. Die vorliegende Prüfung kommt nach Abwägung des Für und Wider zu demselben Ergebnis.



## **Ausbau Hafen Godorf**

Grundlagen, Analysen und Untersuchungen im Überblick

Stand: 30.10.2012

### **8 Literaturverzeichnis**

Herbert **Baum**: Gutachterliche Untersuchung der Wirtschaftlichkeit des Ausbaus des Hafens Köln-Godorf, Institut für Verkehrswissenschaft an der Universität zu Köln, Juli 2007.

H. O. S. S. Michael **Bräuninger**, „Die volkswirtschaftliche Bedeutung des Hamburger Hafens in Abhängigkeit vom Fahrrinnenausbau von Unter- und Außenelbe,“ Hamburgisches WeltWirtschaftsinstitut (HWWI), Hamburg, 2010.

**Bezirksregierung Köln**, „Teilabschnitt Region Köln,“ Dezernat 14 der Bezirksregierung Köln, 23.06.2009. [Online]. Available: [http://www.bezreg-koeln.nrw.de/extra/regionalplanung/zeichdar\\_koeln/karten/show-zeich.php?32x16](http://www.bezreg-koeln.nrw.de/extra/regionalplanung/zeichdar_koeln/karten/show-zeich.php?32x16). [Zugriff am 05.03.2012].

**Bundesministerium für Verkehr, Bau und Wohnungswesen**, Richtlinie zur Förderung von Umschlaganlagen des Kombinierten Verkehrs vom 01.11.2002.

**Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen**: Bundesverkehrswe-geplan 2003, Beschluss der Bundesregierung vom 02. Juli 2003

**Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung**, „Masterplan Güterverkehr und Logistik“, Berlin, 2008.

**Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung**, „Nationales Hafenkonzept für die See- und Binnenhäfen“, Berlin, 2009.

**Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung**, „Aktionsplan Güterverkehr und Logistik“, Berlin, 2010.

**Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung**, „Richtlinie (Verwaltungsvorschrift) zur Förderung von Umschlaganlagen des Kombinierten Verkehrs nichtbundeseigener Unternehmen“, Berlin, 2011.

**Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung**, <http://www.bmvbs.de/SharedDocs/DE/Artikel/UI/logistikstandort-deutschland.html>, eingesehen am 17. April 2012.

**Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung**, [http://www.bmvbs.de/DE/VerkehrUndMobilitaet/Verkehrspolitik/GueterverkehrUndLogistik/KombinierterVerkehr/kombinierter-verkehr\\_node.html](http://www.bmvbs.de/DE/VerkehrUndMobilitaet/Verkehrspolitik/GueterverkehrUndLogistik/KombinierterVerkehr/kombinierter-verkehr_node.html) Seite mit Stand vom 05.07.2012

Andreas **Damm**: Hafen wird verkauft, um Hafen auszubauen, in: Kölner Stadt-Anzeiger, 13. Juli 1995.

**EC [KOM(2011) 144 endgültig]**, „Fahrplan zu einem einheitlichen europäischen Verkehrsraum – Hin zu einem wettbewerbsorientierten und ressourcenschonenden Verkehrssystem“, Brüssel 2011. ([www.eur-lex.europa.eu](http://www.eur-lex.europa.eu), doc 52011DC144)

Siegfried **Frech**, Martin Große Hüttemann, Reinhold Weber (Hrsg.): „Handbuch Eu-ropapolitik“, Stuttgart 2009.

**Industrie und Handelskammer zu Köln**: Wirtschaftsregion Köln 2012, Statistischer Überblick, S. 7.

## **Ausbau Hafen Godorf**

Grundlagen, Analysen und Untersuchungen im Überblick

Stand: 30.10.2012

**Intraplan Consult GmbH** und BVU Beratergruppe Verkehr + Umwelt GmbH (2007): Prognose der deutschlandweiten Verkehrsverflechtungen 2025, FE-Nr. 96.0857/2005, im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung

**Lackner & Partner** „Nutzungskonzept für die Erweiterung des Hafens Köln-Godorf“, 2001.

**Landesregierung Nordrhein-Westfalen**, „Landesentwicklungsplan Nordrhein-Westfalen (LEP NRW)“, Düsseldorf, 2001.

**Landtag Nordrhein-Westfalen**: Entschließungsantrag der Fraktion der SPD und der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen, Drucksache 15/1891.

**Ministerium für Bauen und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen**: Wasserstraßenverkehr, Binnenhäfen und Logistik in Nordrhein-Westfalen - Fortschreibung des Wasserstraßenverkehrs- und Hafenkonzeptes in Nordrhein-Westfalen, Düsseldorf 2008.

**Ministerium für Verkehr, Energie und Landesplanung des Landes Nordrhein-Westfalen**: Wasserstraßenverkehrs- und Hafenkonzept Nordrhein-Westfalen, Düsseldorf 2005.

**Ministerium für Wirtschaft, Energie, Bauen, Wohnen und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen**: Binnenhäfen im Spannungsfeld konkurrierender Nutzungsinteressen, Düsseldorf 2011.

**Planco Consulting GmbH**, Terminalkonzept für den kombinierten Güterverkehr der Binnenschifffahrt, Essen 2000.

**Planco Consulting GmbH u. Bundesanstalt für Gewässerkunde** „Verkehrswirtschaftlicher und ökologischer Vergleich der Verkehrsträger Straße, Bahn und Wasserstraße“, Wasser- und Schifffahrtsdirektion Ost (WSD Ost), November 2007.

**Planco Consulting GmbH**, „Marktanalyse für den KV-Terminal Köln-Godorf“, Essen, 2008/04.

**Planco Consulting GmbH**, „Zukunftsperspektive der Kölner Häfen“, Essen, 2008.

**Planco Consulting GmbH**, Marktanalyse für die Kölner Häfen, Nachfrage und Kapazität bis 2030 für HGK, Abschlussbericht, Essen, 2012.

Gunnar **Platz**, „HGK-Bürgersprechstunde vom 18.10.2011 (Präsentation)“, Planco Consulting GmbH, Köln, 2011.

**Port of Antwerp**: Position paper: the role of NRW for the Port of Antwerp, in: Landtag NRW: Stellungnahme 15/643

**Port of Rotterdam**: Fragenkatalog zur Anhörung des Ausschusses für Bauen, Wohnen und Verkehr am 7.06.2011, in: Landtag NRW: Stellungnahme 15/642

**Port of Rotterdam Authority**, „Port Vision 2030“, Rotterdam, 2011.

Gebietsentwicklungsplan für den **Regierungsbezirk Köln**, Teilabschnitt Kreisfreie Stadt Köln, Kreisfreie Stadt Leverkusen, Erftkreis, Oberbergischer Kreis, Rheinisch-Bergischer Kreis (GEP TA Köln).

## **Ausbau Hafen Godorf**

Grundlagen, Analysen und Untersuchungen im Überblick

Stand: 30.10.2012

**Stadt Köln** – Amt für Stadtentwicklungsplanung: Stadtentwicklung in Köln. Heft 13. Hafengesamtkonzept Köln, Köln 1988.

**Stadt Köln** – Der Oberstadtdirektor: Beschlussvorlage für die Sitzung des Rates am 3. März 1988, Drucksachen-Nr. 04/2 1088.

**Stadt Köln**, Dezernat VI Stadtentwicklung, Planen und Bauen, „Rechtsrheinisches Entwicklungskonzept – Teilraum Süd – Standortuntersuchung Deutzer Hafen“, Köln, 2008.

**Stadt Köln**, Geschäftsführung Rat: Niederschrift über die 6. Sitzung des Rates in der Wahlperiode 2009/2014 am Dienstag, dem 02.02.2010.

**Stadt Köln**, Der Oberbürgermeister: Niederschrift über die 49. Sitzung des Rates in der Wahlperiode 2004/2009 vom 26.03.2009.

**Stadt Köln**, „Regionales Logistikkonzept - Stadt Köln“, [Online]. Available: <http://www.stadt-koeln.de/4/stadtentwicklung/07137/>. [Zugriff am 02 03 2012].

**Stadtwerke Köln GmbH**: Geschäftsbericht 2011 – Da sein für Köln. Häfen und Güterverkehr Köln AG. Köln 2012.

**Statistisches Bundesamt**: Pressemitteilung Nr. 038 vom 02.02.2012, [https://www.destatis.de/DE/PresseService/Presse/Pressemitteilungen/2012/02/PD12\\_038\\_463.html](https://www.destatis.de/DE/PresseService/Presse/Pressemitteilungen/2012/02/PD12_038_463.html)

**Umweltamt der Stadt Köln**, <http://www.stadt-koeln.de/3/umwelt/laerm/> [eingesehen am 9. Juli 2012].

**Wikipedia**, „Dieselkraftstoff - Wikipedia,“ Wikipedia, 18 04 2012. [Online]. Available: <http://de.wikipedia.org/wiki/Dieselmkraftstoff>. [Zugriff am 25 04 2012].