

Rechtsrheinisches Entwicklungskonzept
Standortuntersuchung
Deutzer Hafen





Rechtsrheinisches Entwicklungskonzept
– Teilraum Süd

Standortuntersuchung Deutzer Hafen

Dezember 2008

Dezernat VI Stadtentwicklung, Planen und Bauen
Amt für Stadtentwicklung und Statistik

Gliederung

	Seite
Zusammenfassung	5
A. Untersuchungsgebiet und Untersuchungsanlass	7
B. Ist-Situation des Deutzer Hafens	9
1. Planungsrechtliche Situation	9
2. Erschließungssituation	9
3. Umfeldentwicklung	9
4. Eigentumsverhältnisse und Flächennutzung	11
C. Alternative Zielvorstellungen zur zukünftigen Nutzung des Hafens	18
1. Ausbau und Weiterentwicklung des Logistikstandorts Deutzer Hafen	18
1.1 Allgemeine Trends der Binnenschifffahrt und Binnenhäfen	18
1.2 Bedeutung Kölns als Logistikstandort in NRW	20
1.3 Aktuelle Umschlagentwicklung in den Kölner Häfen	20
1.4 Derzeitige Ausbauplanungen	22
1.5 Zukünftiger Bedarf an Hafenflächen	23
1.6 Zukunftsstrategie der HGK zum Hafenstandort Köln	23
1.7 Stadtentwicklungsplanerische Hafenoption	25
2. Umnutzung des Hafens zum Wohn- und Dienstleistungsstandort	25
2.1 Standortchancen und Anforderungen im überregionalen Kontext	25
2.2 Entwurf eines Nutzungsstrukturkonzeptes Wohnen-Dienstleistungen	26
2.3 Freistellungs- und Verlagerungserfordernisse für ansässige Gewerbe- und Industrieunternehmen	31
2.4 Anforderungen des Hochwasserschutzes	33
2.5 Exkurs: Städtebaulicher Masterplan Innenstadt Köln	36
D. Schlussfolgerungen und Handlungsempfehlungen	39
Anlage-Pläne zum Deutzer Hafen	
Karte 1: Luftbildplan	
Karte 2: Flächennutzungsplan-Ausschnitt	
Karte 3: Eigentumsverhältnisse	
Karte 4: Flächenbelegung	
Karte 5: Alternatives Nutzungskonzept Wohnen/Dienstleistungen	
Karte 6: Gewerbliches Hafen-Nutzungskonzept	
Karte 7: PLANCO-Nutzungskonzept Deutzer Hafen	

Anhang

Ausgewählte beispielhafte Entwürfe zur Umnutzung des Deutzer Hafens

0. Kurzfassung

Untersuchungsgebiet

- Insgesamt 35 Hektar Hafensreal zwischen Siegburger Straße, Am Schnellert, Alfred-Schütte-Allee und Drehbrücke im Deutzer Süden.
- Engerer Hafenbereich mit 24,4 Hektar Landfläche um Hafenbecken (8,2 Hektar).

Ist-Situation des Deutzer Hafens

- Standort produktionsorientierter Unternehmen (Mühlenbetrieb, Stahlhandel, Entsorger, Baustoffverarbeitung u.a.) mit Anlusserfordernis an Binnenschifffahrt.
- Hafenfunktion als Schütt- und Stückguthafen jedoch teilweise durch Fehl- und Mindernutzungen eingeschränkt.
- Aufwertung des unmittelbaren Umfeldes an Siegburger Straße durch Herausbildung eines wachsenden Bürobereiches mit aktuell rd. 80.000 qm BGF Büronutzung, außerdem Aufwertungsdruck durch gegenüberliegende Projektentwicklung Rheinauhafen.
- Kontroverse Diskussion über die Zukunft des Deutzer Hafens verunsichert ansässige Nutzer und potenzielle Interessenten.
- Engeres Hafensreal liegt vollständig im gesetzlich festgesetzten Überschwemmungsgebiet des Rheins, in dem grundsätzlich nur Hafen- und Werftanlagen zulässig sind.

Weiterentwicklung des Hafensstandorts Deutz entsprechend HGK-Konzept

- Zur Deckung des Bedarfs an Hafensflächen können über den Hafensausbau in Godorf hinaus keine weiteren neuen Flächen in Köln bereitgestellt werden.
- Bedarf ist durch Umstrukturierungen an vorhandenen Hafensstandorten zu decken.
- Ausbau des Deutzer Hafens als Schütt- und Stückguthafen mit Übernahme entsprechender Funktionen des Hafens Niehl (um dort Kapazitäten für den Containerumschlag zu gewinnen) bedeutet die intensivere Nutzung von Hafensflächen in Deutz z. B. durch Zellulose-, Kohle-, Schrott- oder Kiesumschlag.

Umnutzung des Hafensareals als Wohn- und Dienstleistungsstandort

- Der Standort des Deutzer Hafens befindet sich in einer exponierten Lage und ist von daher besonders geeignet zur Ansiedlung hochwertiger Dienstleistungs- und Wohnnutzungen zwecks Stärkung der Metropolfunktionen Kölns.
- Eine zusätzliche Eignung ist für Sondernutzungen in Ergänzung zu Nahversorgungsfunktionen gegeben.
- Potenzial für überschlägig insgesamt rd. 290.000 qm BGF zur Ansiedlung von rd. 3.000 Arbeitsplätzen im Dienstleistungsbereich und Wohnraum für rd. 3.200 Einwohner.
- Die Umsetzung des alternativen Nutzungsszenariums ist über eine verbindliche Bauleitplanung aufgrund der gesetzlichen Bestimmungen zum vorbeugenden Hochwasserschutz nicht absehbar.

Handlungsempfehlung

- Zur weitergehenden Klärung und Darstellung die aktuelle Hafens- und Logistikenutzung ergänzender Standortalternativen insbesondere in Richtung Wohnen/Dienstleistungen/Kreativnutzung/Gastronomie wird die Verwaltung beauftragt, bis Mai 2009 eine Planungswerkstatt mit Zuladung ausgewiesener Experten aus den Bereichen Bürostandortentwicklung, Wohnungswirtschaft, Kreativwirtschaft, Stadtentwicklung/Städtebau, Logistik, Binnenschifffahrt/Hafenswirtschaft und Wasserwirtschaft durchzuführen.

A. Untersuchungsgebiet und Untersuchungsanlass

Der durch Umbau des alten Rheinarms „Schnellert“ zwischen 1904 und 1908 angelegte Deutzer Hafen liegt im rechtsrheinischen Süden des Stadtbezirks 1/Innenstadt im Stadtteil Deutz, westlich der Siegburger Straße. Die Hafeneinfahrt vom Rhein befindet sich unterhalb der Severinsbrücke. Der eigentliche Hafen mit Kaimauern, Verladeeinrichtungen und anliegenden Gewerbe- und Industrieflächen erstreckt sich jedoch erst ab der rd. 400 m südlich gelegenen Drehbrücke um das dort ausgebaute, im Mittel rd. 82 m breite und rd. 1.000 m lange Hafenbecken. Zum Rhein vorgelagert befinden sich in Tieflage die Poller Wiesen, die vom Hafensreal durch die Alfred-Schütte-Allee getrennt sind. Durch die Baumallee sind die (mit Ausnahme des Mühlenbetriebes) niedriggeschossigen Hafennutzungen vom Rhein her kaum wahrnehmbar. Im Unterschied zum gegenüberliegenden Rheinauhafen besitzt der Deutzer Hafen damit keine unmittelbare Front am Rheinstrom.

Insbesondere mit der fortschreitenden Realisierung und Fertigstellung der Projektentwicklung Rheinauhafen zum herausragenden innerstädtischen Dienstleistungs- und Wohnstandort ist der Deutzer Hafen als innerstädtischer Industriehafen in die Diskussion geraten. Diese wurde verstärkt durch Leerstände und städtebauliche Missstände im Nahbereich Siegburger Straße, wo Büronutzungen expandieren. Im Herbst 2005 und Februar 2007 veranstaltete das Dezernat Stadtentwicklung, Planen und Bauen Informations- und Diskussionsveranstaltungen mit Anliegern und Nutzern des Deutzer Hafens. Dabei traten die unterschiedlichen Interessenslagen von Hafennutzern und Hafenanrainern deutlich zutage.

Wenngleich Beschlüsse des Rates oder seiner Ausschüsse oder der Bezirksvertretung 1/Innenstadt, nach denen der Deutzer Hafen mit neuen Zielsetzungen zu beplanen wäre, bisher nicht vorliegen, haben die Diskussionen im Rat der Stadt Köln am 18. September 2007 und 13. November 2008 deutlich gemacht, dass der Rat eine Klärung der zukünftigen Entwicklung für den Deutzer Hafen wünscht und von der Verwaltung auch Aussagen über alternative Nutzungsmöglichkeiten erwartet. Diese Standortuntersuchung für den Deutzer Hafen stellt die Standorterfordernisse und alternative Standortentwicklungen mit ihren spezifischen Rahmenbedingungen im Sinne einer Entscheidungshilfe zur zukünftigen Ausrichtung des Untersuchungsgebietes dar.

Das rd. 35 ha große Untersuchungsgebiet zwischen Siegburger Straße, Am Schnellert, Alfred-Schütte-Allee und Drehbrücke gliedert sich in zwei Teilräume:

- Engerer Bereich (beiderseits des Hafenbeckens) zwischen Siegburger Straße, Poller Kirchweg, Am Schnellert, Alfred-Schütte-Allee und Drehbrücke rd. 32,6 ha, davon 24,4 ha Landfläche und 8,2 ha Wasserfläche.
- Annexbereich zwischen Siegburger Straße, Am Schnellert und Poller Kirchweg rd. 2,2 ha Gewerbegebiet (ohne Wasseranschluss).



Deutzer Hafen um 1958
(Quelle: HGK)

B. Ist-Situation

1. Planungsrechtliche Situation

Das Hafensareal ist im Flächennutzungsplan westlich und südlich des Hafenbeckens als Industriegebiet (GI) dargestellt. Östlich des Hafenbeckens erstreckt sich die GI-Darstellung bis zum Poller Kirchweg. Die Hafensflächen zwischen Hafenbecken und Siegburger Straße, nördlich der Einmündung Poller Kirchweg, sind als Gewerbeflächen (GE) dargestellt, ebenso der benachbarte Baublock (Annexbereich) zwischen Siegburger Straße, Poller Kirchweg und Am Schnellert (vgl. Anlageplan 2).

Rechtsgültige Bebauungspläne sind nicht vorhanden. Im Aufstellungsverfahren befindet sich der Bebauungsplan-Entwurf Nr. 69430/05 für den Annexbereich, der eine Gewerbeflächenfestsetzung mit dem Ausschluss weiteren Einzelhandels vorsieht.

Im Entwicklungskonzept Innenstadt (Ratsbeschluss Dez. 1989) wurde der Deutzer Hafen, abgeleitet aus dem 1988 vorgelegten städtischen Hafengesamtkonzept Köln, langfristig als Hafen-Gelände dargestellt.

Zu beachten ist weiterhin, dass das engere Hafensareal im gesetzlich festgesetzten Überschwemmungsgebiet des Rheins liegt (vgl. Kap. C 2.3). Die zum Rhein hin vorgelagerten Poller Wiesen sind als Landschaftsschutzgebiet ausgewiesen.

2. Erschließungssituation

Das rd. 8,2 ha große Hafenbecken südlich der Drehbrücke ist über den rd. 400 m langen Vorhafenbereich unterhalb der Severinsbrücke unmittelbar mit der Bundeswasserstraße Rhein verbunden.

Die Anbindung an das örtliche bzw. überörtliche Hauptstraßennetz ist über die örtlichen Hauptstraßen Siegburger Straße und Im Hasental zum Östlichen Autobahnzubringer (örtlicher Hauptverkehrszug) und darüber hinaus zum Kölner Autobahnring (Autobahnkreuz Köln-Gremberg mit A 4 und A 559) gegeben. Die Verbindung ins Linksrheinische und nach Norden erfolgt über den Deutzer Ring und die Severinsbrücke. Von hier aus ist die unmittelbare Erschließung der Hafensflächen ausschließlich über die Siegburger Straße, den Poller Kirchweg, die Straße Am Schnellert und die Alfred-Schütte-Allee gegeben. Die Drehbrücke steht nur eingeschränkt (bis 7,5 t) zur Verfügung.

Ein gewerblicher Schienenanschluss der Kaianlagen und der dort angrenzenden Gewerbe- und Industriegrundstücke besteht über die Hafensbahn von Süden durch Poll mit niveaugleicher Querung der Siegburger Straße am Poller Markt und Anschluss nach Norden an den Güterbahnhof Kalk-Nord.

Die Anbindung an den ÖPNV ist über die Stadtbahnlinie 7 in der Siegburger Straße und die Haltestellen Drehbrücke und Poller Kirchweg vorhanden.

Die Leistungsfähigkeit der Erschließung ist bei verstärkter Hafennutzung zu prüfen.

3. Umfeldentwicklung

Im Entwicklungskonzept Innenstadt ist der Deutzer Süden als großflächiges Gewerbegebiet dargestellt, zu dem neben dem Hafensareal auch die Flächen östlich der Siegburger Straße

zwischen Kaltenbornweg und DB-Trasse (Zulaufstrecke Südbrücke) gehören. Mit der Verlagerung gewerblicher Nutzungen (Bauhöfe östlich und westlich der Siegburger Straße, Großschreinerei) und der Bebauung ehemals nicht oder mindergenutzter Grundstücke hat sich vor allem die Ostseite der Siegburger Straße zu einem neuen Bürobereich in Nachbarschaft zum deutschen Hauptsitz des europäischen Baukonzerns Strabag entwickelt. Neben einzelnen neuen Bürohäusern (u.a. für die Landesgeschäftsstelle der ‚Johanniter‘ gegenüber der Eilmühle) hat insbesondere die Strabag/Züblin mit ihrer Projektentwicklung ‚BüroCampus Deutz‘ zu dieser Veränderung maßgeblich beigetragen. Nachdem der 1. Bauabschnitt belegt und vermarktet ist wurde in 2007 mit dem 2. Bauabschnitt begonnen. Mit dem projektierten 3. Bauabschnitt umfasst diese Projektentwicklung insgesamt 30.000 qm Bürofläche unmittelbar an der Stadtbahnhaltestelle Poller Kirchweg. Insgesamt beläuft sich die Ende 2007 an der Siegburger Straße zwischen der Einmündung Im Hasental und DB-Unterführung (Stadtteil-/Bezirksgrenze zu Poll) vorhandene Bürofläche auf rd. 80.000 qm Bruttogeschossfläche. Verschiedene Vertreter der Büroimmobilien sehen die Hafennutzungen zunehmend als störend an und fordern zum weiteren Ausbau des Bürobereichs Deutz Süd eine Umnutzung und Neuausrichtung des Deutzer Hafens.



Bürobebauung Siegburger Straße



Hauptverwaltung STRABAG



BüroCampus Deutz 1. BA



2. BA im Bau

Der Wohnbereich Deutz (Ende 2007 insgesamt rd. 15.800 Einwohner) grenzt im Bereich der Drehbrücke unmittelbar an das Hafensareal an. Das Deutzer Hafenviertel (2.440 Einwohner), welches mit Wohnnutzung bis an die Siegburger Straße heranreicht, erstreckt sich vom Umfeld Bebelplatz über die Verkehrsschneise Im Hasental hinweg westlich des Alter Mühlenwegs bis zum Kaltenbornweg, hier nur durch die randliche Bürobebauung von der Siegburger Straße getrennt. Eine weitere Verdichtung der Wohnbebauung ist nach dem Wohnungsbauprogramm

2015 auf einem Speditionshof am Alter Mühlenweg/Otto-Gerig-Straße mit 100 Wohneinheiten ab 2011 geplant. Beeinträchtigungen der Wohnbebauung durch das Hafengewerbe sind in der jüngeren Vergangenheit nicht bekannt geworden.

Südlich grenzt, jenseits der Bezirksgrenze Innenstadt/Porz im Zuge der DB-Trasse der Stadtteil Poll an. Während sich beiderseits der Hafenbahntrasse zwischen Alfred-Schütte-Allee und Poller Kirchweg Gewerbegebiet befindet, gehört der Bereich beiderseits der Siegburger Straße zum vorstädtisch geprägten Wohnbereich Poll.

Die Nahversorgung mit Geschäften und privaten Dienstleistungen stellt in Deutz das Mittelbereichszentrum Deutzer Freiheit dar, rd. 1,5 km von der Hafenummitte entfernt. Im Annexbereich Deutzer Hafen befindet sich in nichtintegrierter Lage zwischen Siegburger Straße und Poller Kirchweg auf dem Gelände des ehemaligen Strabag-Bauhofes ein Lebensmittel-Discounter.

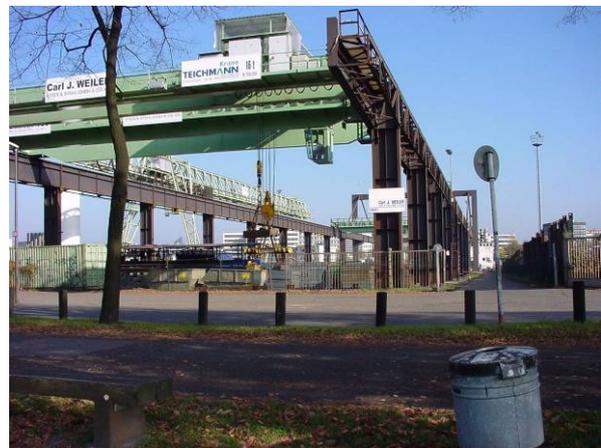
4. Eigentumsverhältnisse und Flächenbelegung Hafenaerial

Im engeren Untersuchungsbereich zwischen Siegburger Straße, Poller Kirchweg, Am Schnellert, Alfred-Schütte-Allee und Drehbrücke befindet sich das Hafenbecken (einschließlich des Vorhafenbereichs bis zur Severinsbrücke) sowie der überwiegende Teil der gewerblich-industriellen Flächen im Eigentum der Häfen und Güterverkehr Köln AG, die zur Unternehmensgruppe der Stadtwerke Köln GmbH (SWK) gehört (Anteil 54,5 %). Neben der SWK sind die Stadt Köln (39,2 %) und der Rhein-Erft-Kreis (6,3 %) Mitgesellschafter der HGK. Die Grundstücke der vier Privateigentümer verteilen sich auf den Mühlenstandort (größter Privateigentümer, rd. 24.200 qm) im Nordwesten an der Siegburger Straße und einen zusammenhängenden Komplex westlich des Hafenbeckens in Mittellage der Alfred-Schütte-Allee mit Unternehmen des Stahlhandels (rd. 11.400 qm) und Straßenbaus. Durch Unternehmensübernahmen gehören die beiden Grundstücke von Straßenbauunternehmen (zusammen rd. 20.800 qm) seit 2007 zur selben Unternehmensgruppe, die auch östlich der Siegburger Straße über erhebliches Grundstückseigentum verfügt. Ein Einzelgrundstück an der Siegburger Straße mit Wohn- und Gewerbebebauung befindet sich im Bundeseigentum. Insgesamt belaufen sich die heute vorhandenen Gewerbe- und Industrieflächen rund um das Hafenbecken auf rd. 20 Hektar.

Die Gewerbegrundstücke im Annexbereich zwischen Siegburger Straße, Am Schnellert und Poller Kirchweg belaufen sich in der Summe auf rd. 2,1 Hektar, die sich auf drei private Eigentümer (z.T. Erbengemeinschaften) verteilen sowie auf die HGK und das Energieversorgungsunternehmen Rheinenergie (Umspannwerk Siegburger Straße). Außerdem ist das unbebaute Areal nördlich angrenzend an die Straße Am Schnellert in städtischem Eigentum (einzige städtische Fläche jenseits der öffentlichen Verkehrsflächen im Untersuchungsgebiet).



Ellmühle



Stahlhandel Weiler, Alfred-Schütte-Allee

Tabelle 1: Flächenübersicht nach Eigentumsverhältnissen

Hafenbecken	82.600 qm	südlich Drehbrücke, HGK
Kai-Anlagen (Kran- und Gleisanlagen umlaufend Hafenbecken)	31.400 qm <i>31.387 qm</i>	ausschließlich HGK-Eigentum
Erschließungsflächen (ohne öffentlichen Straßenland)	11.800 qm <i>11.838 qm</i>	ausschließlich HGK-Eigentum
Gewerbe- und Industrieflächen	200.500 qm <i>200.453 qm</i> davon 141.088 qm 56.366 qm 2.999 qm	HGK 4 private Eigentümer BRD
Gesamtfläche Land	243.700 qm <i>243.678 qm</i>	
Kernbereich Hafen Deutz insges.	326.300 qm	einschl. Hafenbecken
Gewerbeflächen Annexbereich insges.	21.300 qm <i>21.325 qm</i> davon 3.792 qm 1.829 qm 1.249 qm 14.455 qm	zwischen Siegburger Straße, Poller Kirchweg und Am Schnellert Stadt Köln HGK Rheinenergie private Eigentümer
Hafen- Gesamtbereich	347.600 qm	einschließlich Hafenbecken, ohne öffentliches Straßenland

Die Landflächen am Hafenbecken im Kernbereich des Hafens stehen damit zu rd. 76 % (insgesamt 184.813 qm) im Eigentum der Häfen und Güterverkehr Köln AG, zu rd. 23 % im Eigentum von vier privaten Eigentümern und zu 1 % im Bundeseigentum (vgl. Anlageplan 3).

Die Belegung und Nutzung der rd. 20 ha Gewerbe- und Industrieflächen am Hafenbecken (engerer Hafensbereich) stellt sich nach einer Bestandsaufnahme Ende 2008 sehr differenziert dar. Dabei kommt folgendes überschlägiges Ergebnis zustande, unabhängig von ggf. bestehenden Mietverträgen (vgl. Tabelle 2 und Anlageplan 4):

59,1 % > rd. 11,8 ha sind mit hafenbezogener Nutzung (im weitesten Sinne) belegt
20,7 % > rd. 4,1 ha sind mit beliebigen Nutzungen belegt und
20,2 % > rd. 4,1 ha weisen Leerstand bzw. erhebliche Mindernutzung auf.

Die überwiegende Bebauung des Deutzer Hafens wird durch offene und gedeckte Lagerstätten für Schrotte, Stahl- und Walzwerkezeugnisse, Hölzer und Straßenbaumaterialien geprägt. Eine Ausnahme bilden allein die massiv errichteten hochgeschossigen Mühlenbauten. Der Mühlenbetrieb und das Metallentsorgungsunternehmen betreiben im Deutzer Hafen Anlagen, die nach Bundesimmissionsschutzgesetz (BImSchG) genehmigungspflichtig sind. Die nachfolgend portraitierten drei Unternehmen nehmen auf Grund der Größe und Nachbarschaftseinwirkungen ihrer Betriebsflächen eine Schlüsselrolle im Hafensareal ein. Untergeordnete Bürobebauung findet sich eingestreut an den Rändern.

Der Annexblock zwischen Siegburger Straße und Poller Kirchweg weist keinerlei Hafen bezogene Nutzungen auf. Neben der städtischen Brachfläche Am Schnellert liegt dort nach Schlie-

ßung eines Schwerlasttransportbetriebes eine private Fläche mit fast 6.000 qm brach, zusammen fast ein Hektar.



Leerstand ehem. Fa. Thies, Poller Kirchweg



Ehem. Thies-Gelände Am Schnellert



Gebrauchtwagenhandel neben Ellmühle



Ruinöses Lagergebäude an östlicher Kaimauer

Die Leerstände und Mindernutzungen konzentrieren sich Ende 2008 am Poller Kirchweg und im nördlichen Teil der Alfred-Schütte-Allee (nach Auslaufen eines zeitweiligen Kohleumschlags). Bauruinen und Gebäuderestnutzungen begründen städtebauliche Missstände. Der Anteil an nicht Hafen bezogenen Nutzungen und Leerständen begründet die öffentlich geführte Standortdiskussion.



Leerstand ehem. Bozem-Halle, A.-Schütte-Allee



Ehem. Bauhof Fa. Bögl, Poller Kirchweg

Tabelle 2: Flächennutzungen im engeren Hafengebiet (beiderseits Hafenbecken) Dez. 2008

Grundstück	ca. - Fläche*	Anmerkungen
Gewerbegrundstücke insgesamt rd.	200.500 qm	ohne Erschließungs- und Serviceflächen (Krane) der HGK
Gewerbenutzungen mit Hafenbezug		
Ellmühle, Siegburger Str. 108	32.000 qm	24.300 qm Eigenbesitz, Rest HGK-Mietfläche
Omya, Alfred-Schütte-Allee 2	4.200 qm	HGK-Mietfläche
Deutzer Asphalt Mischwerke, Alfred-Schütte-Allee 8	7.000 qm	firmeneigene Fläche, Unternehmen mit Strabag-Beteilig.
Weiler Stahlhandel, Alfred-Schütte-Allee 12 - 16	23.300 qm	11.400 qm Eigenbesitz, Rest HGK-Mietfläche,
Steil Schrottreycling, Alfred-Schütte-Allee 20	44.500 qm	HGK-Mietfläche
Steil Schrottreycling, Alfred-Schütte-Allee 6c	1.800 qm	wie vor, Hinterland Fa. Kohl
Steil Schrotthandel, Poller Kirchweg	5.600 qm	wie vor, Mindernutzung
Zusammen rd.	118.400 qm	= 59,1 % Hafengewerbe
Nutzungen ohne Hafenbezug/-Umschlag		
Essig-Fabrik, Siegburger Str. 110	3.400 qm	u.a. Werbeagentur Neusatz
Wohnhaus, Siegburger Str. 112	500 qm	Bundeseigentum
Lagernutzung, Siegburger Str. 114	3.000 qm	und Altwagenhandel
Kleiner Recycling, Siegburger Str. 116	9.200 qm	zuk. Schiffsumschlag geplant
Wasserschutzpolizei u.a., Alfred-Schütte-Allee 4	1.600 qm	mit Wohnungslosenhilfe OASE
TeBo, Alfred-Schütte-Allee 6	1.500 qm	HGK-Mietfläche
Holzhandlung Karl Kohl, Alfred-Schütte-Allee 6a-b	4.800 qm	HGK-Mietfläche
Strabag (Sonderbau), Alfred-Schütte-Allee 8	2.100 qm	tw. HGK-Mietfläche
Von der Wettern (Strabag), Alfred-Schütte-Allee 10	15.400 qm	Firmeneigentum, im Bürohaus div. Büromieter, Anmietung von Fa. Weiler rd. 2.700 qm)
Zusammen:	41.500 qm	= 20,7 % ohne Hafenbezug
Leerstände / Mindernutzungen		
Alfred-Schütte-Allee 4	2.200 qm	Grünfläche südlich Wasserschutzpolizei, HGK-Grundstück
ehem. Holzhandlung Bozem, Alfred-Schütte-Allee 6	9.500 qm	HGK-Grundstück
ehem. Holzhandlung Thies, Poller Kirchweg	17.000 qm	HGK-Grundstück
ehem. Bauhof Bögl, Poller Kirchweg 12	3.000 qm	HGK-Grundstück, Abstellfläche div. Bauunternehmen
Gebrauchtwagen-Handel, Siegburger Str. 104	4.800 qm	HGK-Grundstück, untervermietet von Ellmühle
Siegburger Str. 112 - Hinterland	2.500 qm	Bundeseigentum
Siegburger Str. 114 - Hinterland	1.600 qm	HGK-Grundstück
Zusammen rd.	40.600 qm	= 20,2 % Leerstand / Mindernutzung
Leerstände im Nachbarblock/Annexbereich:		
ehem. Fa. Baum, Siegburger Str. 122	6.100 qm	einschl. Wohnhaus
städt. Grundstück Siegburger Str., Ecke Am Schnellert	3.600 qm	mit Ruderalbegrünung
Zusammen:	9.700 qm	

*) Flächenangaben überschlägig ermittelt nach Realnutzung, ggf. abweichend von Mietverträgen

Kampffmeyer Mühlen GmbH – Werk Ellmühle Köln-Deutz

Siegburger Straße 108, 50679 Köln

Unternehmensgruppe VK Mühlen AG (größtes deutsches Mühlenunternehmen)

Geschäftsbereich Kampffmeyer Mühlen GmbH, Hamburg

Standort: seit 1908 an Hafen-Nordspitze zwischen Hafenbecken und Siegburger Straße
größter Mühlenbetrieb DeutschlandsGrundstück: 36.760 qm Firmen-Gelände insgesamt, davon
24.500 qm firmeneigenes Grundstück +
12.260 qm Mietfläche der HGK, davon seit Anfang `07
4.800 qm untervermietet an Gebrauchtwagenhandel („Frauenautohaus“)Produktion: 360.000 t. p.a. Vermahlung von Weizen und Roggen
60.000 t Getreidelagerkapazität und Mehlsilos mit einer Kapazität von 15.000 t
Getreideannahme per Binnenschiff (50 %), Lkw oder Bahn
Rohstoffbeschaffung aus Deutschland, Europa, USA, Kanada

Beschäftigte: 80 eigene Beschäftigte zzgl. rd. 30 externe Mitarbeiter

Produkte: Standard-Bäckermehle, Schrote auf Basis Weizen Roggen-Produkte,
Spezialmehle; lose im Silo, abgepackt im Sack oder Big Bags
Auslieferungsradius rd. 200 kmStandort-
entwicklung: 1989 – 1993 Gespräche zwischen Planungsdezernat und Geschäftsführung
über Verlagerungsmöglichkeiten: Ellmühle zur Verlagerung grundsätzlich bereit,
Verlagerung seinerzeit wirtschaftlich nicht darstellbar;
seit 1997 Modernisierung/Erneuerung des Mühlenbetriebes (Neubau von zwei
Mühlensystemen u.a., neues Mehlsilo in 2006/07 errichtet, höchstes Bauwerk
am Standort), Investitionssumme bisher rd. 22 Mio. Euro;
Unternehmensseitig sind in den nächsten fünf Jahren weitere Investitionen in
Höhe von rd. 15 Mio. Euro geplant;
Für eine Verlagerung wird nach aktuellen Anforderungen ein rd. 25.000 qm gro-
ßes Industriegrundstück in Hafentage mit Bahnanschluss benötigt.Emissionen: Gewerbelärm aus Mühlenbetrieb,
Gewerbeverkehrslärm (auch nachts) aus Anlieferung
Abstandserfordernis zu sensiblen Nutzungen wie Wohnen zwingend einzuhaltenPlanungsüberlegungen zu einer Neuausrichtung des Deutzer Hafens unter Einbeziehung von
Wohnnutzungen haben die Verlagerung des Mühlenbetriebes aus Gründen des Emissions-
schutzes zwingend zu berücksichtigen. Außerdem befindet sich der Mühlenstandort in bester,
nördlicher Hafentage mit unmittelbarem Anschluss an den Wohn- wie auch Bürobereich Deutz.

Ellmühle, nördlicher Teil



Südlicher Teil

Theo Steil GmbH – Niederlassung Köln, Alfred-Schütte-Allee 20, 50679 Köln

Unternehmensgruppe Steil, Hauptsitz im Hafen Trier, insges. 750 Beschäftigte in 12 Niederlassungen; Inhaber: Fam. Gondert

Standort: Südende Deutzer Hafen zwischen Hafenbecken und Alfred-Schütte-Allee

Grundstücke: 44.500 qm HGK-Mietfläche an Schütte-Allee 20/Am Schnellert
5.600 qm HGK-Mietfläche an Poller Kirchweg (mindergenutzt)
1.800 qm HGK-Mietfläche an Schütte-Allee, Hinterland Fa. Kohl
Insges. 51.900 qm

Aufbauten/
Gerät: Außenflächen mit getrennten Bereichen für Recyclingrohwaren und behandelte aufbereitete Ware, zwei stationäre Großscheren á 880 t bzw. 1.000 t, 16 t Portalkran, 10 Bagger mit Greifern und Magneten, 2 Radlader; Lagerhalle mit getrennten Materialboxen, Metallhalle mit zwei elektronischen Waagen á 60 t, Werkstatt mit Magazin, Spänelager mit Spaltanlage, Alttodemontagestation, Lkw-Fuhrpark mit 14 Lkw u.a.;
zus. Inanspruchnahme der HGK-Krane an der Kaimauer für Schiffsverladung.

Beschäftigte: 76 Beschäftigte, davon 24 kfm. Mitarbeiter einschl. 3 Auszubildende;

Aktivitäten: BlmschG-pflichtige Aufbereitung von Eisen und NE-Metallen sowie sämtliche Stahl-, Gießerei- und Mischschrotte zur Wiederverwertung, Zerlegung/Zerkleinerung aller Arten von Metallschrott einschl. kompletter Waggons, Loks etc. Zulieferung aus Region, Abnehmer im Ruhrgebiet, in Europa und Übersee;

Logistik: Anlieferung des Schrotts zu 90 % über Straße per Lkw; Abgang überwiegend über Schiene (von dt. Abnehmern bevorzugt, da Waggons direkt in die Stahlwerke einfahren können) und Schiff, wobei der Schiffsumschlag aufgrund strategischer Maßnahmen zukünftig mit ca. 100.000 t veranschlagt wird;

Standortentwicklung: 1985 Gründung der NL Köln an der Siegburger Straße im Deutzer Hafen (mit BlmschG-Genehmigungsproblematik wegen Wohnbebauung an der Dr.-Simons-Straße); 1994 Verlagerung des Standorts auf die heutige Fläche an der Schütte-Allee (ehem. Aral-Tanklager) mit Wasser-, Bahn- und Straßenanschluss; Schiffsumschlag ist die preisgünstigste Verladeart für das Unternehmen;
Ausbau Kaimauer (Beseitigung des Böschungswinkels) erwogen, ggf. sollte eine Waggonwaage eingebaut werden, dies ist jedoch nur bei langfristiger Standort-sicherheit finanzierbar; größter rechtsrheinischer Altmittelverwerter.

Planungsüberlegungen zu einer Neuausrichtung des Deutzer Hafens unter Einbeziehung von Wohnnutzungen haben die Verlagerung des Entsorgungsbetriebes auf einen alternativen Hafenstandort ebenfalls aus Gründen des Emissionsschutzes zwingend zu berücksichtigen.



Einfahrt Fa. Steil, Alfred-Schütte-Allee



Schiffsumschlag Fa. Steil

Carl J. Weiler Eisen & Stahl GmbH & Co. KG

Alfred-Schütte-Allee 12 – 16 / Poller Kirchweg 8 – 10, 50679 Köln

- Standort:** Hafen-Westseite / Alfred-Schütte-Allee: Stahl-Service-Center und Lagerbetrieb
Hafen-Ostseite / Poller Kirchweg: Verwaltung (ggf. Verlagerung auf Westseite)
- Grundstücke:** rd. 23.300 qm Firmengelände an Schütte-Allee 12 – 16 in Nutzung, davon rd. 11.400 qm Eigentumsfläche (rd. 2.700 qm an v.d.Wettern vermietet), Rest HGK-Mietfläche, zusätzlich HGK-Mietfläche (rd. 600 qm) mit Bürohaus Poller Kirchweg 8 – 10, Verlagerung an Schütte-Allee in Prüfung);
- Aufbauten:** Stahl-Service-Center mit Verwaltungs- und Sozialräumen, Krankkapazitäten mit Brückenkränen 65 t, 45 t und 16 t, Portalkrananlage mit 16 t Einzelhubkraft;
- Maschinen:** Portalbrennschneideanlagen, Schleifaggregate, Lagerkapazitäten für bis zu 30.000 t Halbzeug;
- Beschäftigte:** rd. 65 Beschäftigte, kontinuierliche Personalaufstockung seit 2005, Bereitstellung von Ausbildungsplätzen nach Neubau der Verwaltung beabsichtigt
- Aktivitäten:** Gegenstand des Unternehmens ist die Herstellung, die Anarbeitung, der Umschlag, die Lagerung und der Handel von allen Stahl- und Walzwerkerzeugnissen, insbesondere Halbzeug sowie die Herstellung von und der Handel mit Gießereiprodukten;
- Logistik:** Umschlag von rd. 404.000 t Stahlprodukte in 2007, davon 100.000 t per Schiff rd. 200.000 t Transport per Bahn, ca. 100.000 t per Lkw; von Köln werden vornehmlich die rechtsrheinischen Kunden in der Region Rheinland, Siegerland, Sauerland bedient;
- Standortentwicklung:** Weiler entwickelte sich aus der 1951 gegründeten Eisenverwertung Carl J. Weiler GmbH & Co. KG und der Eisenverwertung & Stahlrohrbau GmbH, die 1962 fusionierten, 1973 und 1983 erfolgte die Erweiterung des Firmengeländes auf die heutige Größe, Zentraler Unternehmensstandort ist der Deutzer Hafen, Repräsentanzen bestehen in Belgien und Italien, Büro in Prag und Vertretungen in weiteren europäischen Ländern und den USA. Dem rechtsrheinischen Hafenstandort räumt das Unternehmen Carl J. Weiler herausragende Bedeutung ein, zumal mit der rechtsrheinischen Anbindung eine Vielzahl von Transporten über den Rhein, vor allem per Lkw, vermieden werden können.

Planungsüberlegungen zu einer Neuausrichtung des Deutzer Hafens unter Einbeziehung von Wohnnutzungen haben die Verlagerung des Stahlhandelsunternehmens auf einen rechtsrheinischen Verlagerungsstandort ebenfalls aus Gründen des Emissionsschutzes zwingend zu berücksichtigen.

Miet- und Pachtverhältnisse

Neben den gewerblich-industriellen Hafennutzungen, die vier Unternehmen auf (teil-)eigenen Grundstücken betreiben, sind die Nutzungen auf HGK-Grundstücken durch Mietverträge teilweise langfristig abgesichert. Insgesamt sind derzeit knapp 11 ha Gewerbe- und Industrie-flächen der HGK vermietet. Zwei Flächen von zusammen annähernd rd. 16.500 qm sind vertraglich bis zum Jahre 2028 gebunden bzw. optioniert. Ein Mietvertrag über rd. 8.500 qm beinhaltet Optionen bis 2021. Die restlichen belegten HGK-Flächen haben auslaufende Vertragsbindungen zwischen 2010 und 2017. Rd. 31.000 qm Gewerbe- und Industriegrundstücke der HGK sind aktuell disponibel und nicht vermietet.

C. Alternative Zielvorstellungen zur zukünftigen Nutzung des Hafensareals

1. Ausbau und Weiterentwicklung des Logistikstandorts Deutzer Hafen

1.1 Allgemeine Trends der Binnenschifffahrt und Binnenhäfen

Der Deutzer Hafen hat als einziger rechtsrheinischer Hafen auf einer Länge von 150 km zwischen Andernach und Duisburg ein Alleinstellungsmerkmal. Er bietet u.a. für rechtsrheinische Verloader und Industrieunternehmen die Anbindung an die Bundeswasserstraße Rhein, ohne die dicht befahrenen Rheinbrücken zu den linksrheinischen Häfen überqueren zu müssen. Neben der direkten Straßenanbindung zur BAB A4 verfügt der Deutzer Hafen über das bestehende Gleisnetz über eine Direktverbindung zu den Zugbildungsbahnhöfen Köln-Gremberghoven und Köln-Kalk/Nord und damit an das nationale und internationale Schienennetz.

Die Diskussion um den Hafenstandort Deutz darf nicht isoliert betrachtet werden. Die Güterverkehrsströme und insbesondere der Containerverkehr werden absehbar weiterhin deutlich steigen. Prognosen gehen in den nächsten Jahren von einer deutlichen Zunahme des Transportaufkommens in Deutschland aus. Dieses Wachstum wird sich auch auf die Kölner Häfen auswirken, die für die ARA-Häfen (Antwerpen/Rotterdam/Amsterdam) wichtige Hinterland-Funktionen übernehmen. Die Zunahme des Güterverkehrs wird jedoch nicht vom Straßengüterverkehr und vom Eisenbahngüterverkehr allein bewältigt werden können. Die Binnenschifffahrt und die Binnenhäfen werden hier als integraler Bestandteil der Logistikwirtschaft eine bedeutende Rolle übernehmen müssen.

Das Land Nordrhein-Westfalen hat im Februar 2008 ein neues Wasserstraßenverkehrs- und Hafenkonzept¹ vorgelegt, das die Notwendigkeit des Erhalts und der Weiterentwicklung von Binnenhäfen umfassend dokumentiert. Der NRW-Städtebau- und Verkehrsminister Wittke sagte auf der Hafenkonferenz des Landes Nordrhein-Westfalen am 31.10.2008 in Düsseldorf, dass das Land sich bei den Kommunen dafür einsetzen werde, Hafenflächen auch hafenauffin zu nutzen. Auch wenn die Nutzung der Flächen den Kommunen obliege, sei eine Abstimmung mit der Landespolitik für die Kommunalpolitik sinnvoll. Die Landesregierung unterstützt den Erhalt von Hafenstandorten, ohne im Konzept bei den Handlungsvorschlägen den Deutzer Hafen explizit zu nennen.

Der Standortvorteil der Trimodalität der Hafenstandorte im Kölner Stadtgebiet bietet die Möglichkeit, die Güterverkehrsströme sinnvoll auf alle Verkehrsträger zu verteilen und damit zu einer Optimierung des logistischen Systems durch die Einbindung aller Verkehrsträger in die Transportketten beizutragen. Transporte können damit "weg von der Straße" auf die Schiene und das Binnenschiff verlagert werden. Vor dem Hintergrund der aktuellen Diskussion über die Kapazitätsprobleme der ARA-Häfen und die Engpässe im Hinterlandverkehr können so für Köln wichtige Standortvorteile gesichert und Wettbewerbschancen langfristig ausgebaut werden. Die Kölner Häfen erfüllen in ihrer Gesamtheit eine unverzichtbare Funktion für die örtlich und regional ansässige Industrie.

Vor dem Hintergrund der öffentlichen Diskussion um den Erhalt oder die Umnutzung des Hafens Deutz hat die HGK bei einem externen Gutachter eine Expertise in Auftrag gegeben, die perspektivisch aufzeigen soll, wie die Kölner Häfen vor dem Hintergrund der prognostizierten zunehmenden Güterverkehrsströme als Logistikstandort weiterentwickelt werden können. Die

¹ Ministerium für Bauen und Verkehr NRW: Wasserstraßenverkehr, Binnenhäfen und Logistik in Nordrhein-Westfalen – Fortschreibung des Wasserstraßenverkehrs- und Hafenkonzeptes NRW, Düsseldorf, 2008

folgenden Ausführungen geben die Kernaussagen des dem Aufsichtsrat der HGK am 09.12.2008 vorgelegten Schlussberichtes der Expertise wieder (vgl. PLANCO: Zukunftsperspektiven der Kölner Häfen, Essen, Dezember 2008). Das Gutachten soll im Rahmen der vorgeschlagenen Planungswerkstatt vertieft ausgewertet werden.

- Während in den 1970er und 1980er Jahre das Bild der Binnenhäfen geprägt war durch rückläufige Massengutverkehre und nur zaghafte neue Wachstumsfelder, hat sich dies heute grundlegend geändert: anhaltend hohes Wachstum im Containerverkehr, wachstumsstarke Massengüter (Kohle, Bioenergie-Rohstoffe, chemische Industrie) und Massenstückgüter (Papier, Zellstoff, Eisen/Stahl) prägen das Bild.
- Mit der Globalisierung der Wirtschaft wachsen interkontinentale Verkehre und als Folge die Seehafen-Hinterlandverkehre weit überdurchschnittlich – zum Teil um einen Faktor 4 gegenüber dem allgemeinen Wirtschaftswachstum: Für diese Verkehre sind die Binnenhäfen (insbesondere an der Rheinschiene) geografisch hervorragend positioniert.
- Die zunehmende Nachfrage nach logistischen Dienstleistungen im interkontinentalen Verkehr wurde zunächst überwiegend an den Seehafenstandorten selbst gedeckt. Dies stößt auf zunehmende Schwierigkeiten: Knappe und immer kostspieliger aufzubereitende Flächen an den Seehafenstandorten werden dringend für die Umschlagsleistungen benötigt und lassen nur abnehmenden Spielraum für andere Funktionen. Dies bietet den Binnenhäfen die Chance, diese Funktionen zu übernehmen und die Wertschöpfung in die eigene Hafenregion zu ziehen.
- Für die Häfen an der Rheinschiene bedeuten diese Entwicklungen einen enormen Zuwachs im Umschlag: Bis 2025 erwarten Prognosen eine Verdreifachung des Containerumschlags per Binnenschiff von heute rd. 800.000 Twenty-foot Equivalent Unit (TEU) auf 2,5 Mio. TEU. Es wird also Umschlagskapazität für mindestens zusätzliche 1,7 Mio. TEU benötigt.
- Ähnliche Steigerungen werden im Behälterverkehr (Container, Wechselbrücken) per Bahn erwartet. Für die Region Köln wird auch hier eine Verdreifachung des Umschlags von heute rd. 400.000 t auf 1,2 Millionen Tonnen in 2025 erwartet. Ziel sind hier vor allem die norddeutschen Seehäfen, aber zunehmend auch die Westhäfen.
- Eine überdurchschnittlich wachstumsstarke Gütergruppe im Seehafenhinterlandverkehr sind chemische Produkte, darunter in großem Umfang Vorprodukte für die weitere Verarbeitung in der chemischen Industrie.
- Auch im Massengutbereich wird ein steigendes Aufkommen für NRW erwartet. Im auf Nordrhein-Westfalen bezogenen Seehafen-Hinterlandverkehr von Massengütern erwartet die neue Prognose des Bundes-Verkehrswegeplans (BVWP) Zuwächse von 38 Mio. t (2004) auf 44 Mio. t (2015). Diese Steigerung beruht vorwiegend auf der Entwicklung bei Importkohle.
- Die Stärke von Hafenstandorten ist ihre Trimodalität. Je nach Bedürfnissen der Kunden kann das Schiff, die Bahn oder auch der LKW eingesetzt werden.

Tabelle 3: **Aufkommensänderung im Seehafenhinterlandverkehr von Massengütern von/nach Nordrhein-Westfalen 2004 – 2015 in 1.000 t**

Veränderung	Kohle	Eisenerze	Eisen, Stahl	Chemische Erzeugnisse	Andere Güter	Summe
	+5.723	-1.384	+78	+690	+770	+5.877

Quelle: PLANCO

In nordrhein-westfälischen Binnenhäfen sind an folgenden Standorten weitere Kapazitätserweiterungen geplant (vgl. Hafenkonzert NRW 2008):

- Emmerich hat einen Förderantrag auf Erweiterung der Umschlagskapazität um etwa 24.000 TEU gestellt;
- in Emmelsum (bei Wesel) ist eine Umschlagsanlage nicht ausgelastet;
- aktuell ungenutzt ist die Containeranlage in Krefeld; je nach Planungskonzept für den Gesamthafen könnten hier ca. 70.000 TEU umgeschlagen werden;
- in Köln hat der Rat sich für einen Ausbau des Godorfer Hafens um 18,3 ha entschieden; hier dürfen gemäß Planfeststellungsbeschluss bis zu 120.000 TEU sowie 500.000 t Schüttgut und 100.000 t Stückgut wasserseitig umgeschlagen werden;
- in Bonn ist eine Erweiterung der Umschlagskapazität um ca. 60.000 TEU geplant;
- Duisburg („duisport“) wird seine Terminalkapazität von derzeit 1,2 Mio. TEU auf 2,5 Mio. TEU im Jahr 2012 steigern;
- auch Neuss-Düsseldorf kann durch Umstrukturierung und effizienteres Umschlagsgerät seine Kapazität merklich steigern: vor kurzem hat die Fa. Maersk einen Vertrag für den Bau eines „dedicated Terminal“ für Containerschiffe mit einer Kapazität von 200.000 TEU abgeschlossen;
- Dortmund beabsichtigt, das Gelände seines Containerterminals im Rahmen der im Hafen verfügbaren Flächen zu erweitern. Dies wird den Umschlagsbedarf der nächsten Jahre decken können. Nach 2010 wird auch in Dortmund weiterer Flächenbedarf entstehen. Hierfür bestehen keine erkennbaren Flächenreserven. Darüber hinaus wird in Dortmund erwogen, in den schienengebundenen kontinentalen – also nicht auf Seehäfen bezogenen – kombinierten Verkehr zu investieren;
- Minden plant, an einem neuen Hafenstandort zusätzliche Kapazitäten zu entwickeln.

1.2 Bedeutung Kölns als Logistikstandort in NRW

Köln hat den großen Vorteil, mit dem Rhein die wichtigste europäische Wasserstraße als Transportweg nutzen zu können. Dies ist auch ein wichtiger Wettbewerbsvorteil im Wettbewerb der Regionen um Industrieansiedlungen.

Köln ist nach Duisburg der zweitgrößte Binnenhafenstandort in Deutschland. Alle Hafenteile sind trimodale Umschlagpunkte, d.h. sie bieten Straßen-, Bahn- und Schiffumschlag.

In Köln-Eifeltor ist Europas umschlagstärkster Container-Bahnhof ansässig (mehr als 40 Züge zu 75 Bestimmungsorten pro Tag). Mit der HGK hat einer der größten privaten Schienenverkehrsanbieter Deutschlands seinen Sitz in Köln.

Mit dem Flughafen Köln/Bonn verfügt die Region über einen weiteren wichtigen Baustein im Logistiksektor. 2007 lag die Zahl der Fluggäste erstmals über 10 Mio. Die Frachtmenge nahm im Vergleich zum Vorjahr um drei Prozent auf 719.000 t zu. Damit liegt der Flughafen im Bereich der Fracht trotz des Weggangs von DHL und Lufthansa Cargo im Oktober 2007 bundesweit auf dem zweiten Platz, hinter Frankfurt/Main.

Wichtige Industrien sind in Köln ansässig: z.B. Chemie, Automobil, Mineralöl. Darüber hinaus haben zahlreiche Handelsketten Distributionszentren in Köln: z.B.: Haribo, Hochwald Nahrungsmittel-Werke, Handelsketten wie Aldi, Lidl, Edeka, REWE.

1.3 Aktuelle Umschlagsentwicklung in den Kölner Häfen

Die Kölner Häfen konnten in den letzten Jahren einen steigenden Umschlag verzeichnen. Im Jahr 2007 erreichte das wasserseitige Umschlagsvolumen über 11 Mio. Tonnen. Die wichtigsten „klassischen“ Produkte sind Mineralölprodukte, chemische Erzeugnisse und Steine und Erden.

Darüber hinaus kommt dem Containerumschlag eine wachsende Bedeutung zu:

Nach zweistelligen Wachstumsraten in den Jahren 1999 - 2005 ist dieser jedoch von 2006 auf 2007 nahezu konstant geblieben. Gemäß PLANCO-Gutachten liegt dies nicht an mangelnder Nachfrage, sondern daran, dass in Köln die Containerumschlagskapazitäten derzeit erschöpft sind. Es ist davon auszugehen, dass sich mit freien Kapazitäten der Umschlag in Köln insbesondere auch im Vergleich zur regionalen Konkurrenz sicher positiver entwickelt hätte. Insofern wird der Containerumschlag in Köln bei Schaffung zusätzlicher Kapazitäten im Vergleich zu anderen Rheinhäfen eher überdurchschnittlich wachsen. Damit sind auch positive Wirkungen für die Beschäftigung und die Wertschöpfung in der Region verbunden.

Der Umschlag in Köln verteilt sich auf drei wesentliche Hafenteile: Niehl (I+II), Godorf und Deutz. Godorf ist mit 7,7 Mio. t der umschlagstärkste Hafenteil, der vor allem als Umschlagplatz für die ansässige chemische Industrie genutzt wird. Niehl stellt neben dem Massengutumschlagplatz heute den einzigen Containerumschlagplatz in den Kölner Häfen dar. Hier wurden 2007 rd. 3 Mio. t Massen- und Stückgüter und 117.000 TEU Container (wasserseitig) umgeschlagen. Deutz ist ein Massenguthafen. 2007 wurden dort 503.000 t wasserseitig umgeschlagen (4,5 % des gesamten wasserseitigen Umschlags der Kölner Häfen).

Tabelle 4: **Wasserseitiger Umschlag in den Kölner Häfen in 1.000 t**

Nr.	Gütergruppe	2003	2004	2005	2006	2007
1	Landwirtschaftliche Erzeugnisse	124	139	141	156	187
2	Nahrungs- und Futtermittel	54	59	56	64	38
3	Kohle	151	76	85	101	122
4	Mineralölprodukte	5.100	5.451	5.703	5.827	5.750
5	Eisenerze	3	0	0	0	0
6	Schrott, NE-Metallerze	403	315	252	309	247
7	Eisen, Stahl, NE-Metalle	3	36	62	71	88
8	Steine und Erden	320	377	823	1.015	1.386
9	Chemische Erzeugnisse	2.284	2.369	2.300	2.233	2.282
10	Investitionsgüter	156	247	236	110	103
11	Verbrauchsgüter	257	1.069	759	839	887
Summe		8.855	10.138	10.417	10.725	11.090
Umschlag von Containern						
Container in 1.000 TEU (wasserseitig)		64	108	95	114	117

Quelle: HGK

In Deutz ist die Umschlagsmenge in den letzten Jahren stetig gestiegen. Dabei hat der landseitige Umschlag wesentlich stärker zugenommen, als der wasserseitige Umschlag. Gleichwohl macht der wasserseitige Umschlag derzeit rd. 2/3 des Aufkommens aus. In 2007 bis Mitte 2008 hat hierzu auch der Umschlag von Sturmholz aus dem Sturm Kyrill beigetragen.

Tabelle 5: Umschlagsentwicklung im Deutzer Hafen

	2003	2004	2005	2006	2007
Hafenumschlag	447.000 t	454.000 t	474.000 t	477.000 t	503.000 t
Schieneraufkommen	90.000 t	129.000 t	128.000 t	240.000 t	320.400 t
Gesamt	537.000 t	583.000 t	602.000 t	717.000 t	823.400 t

Quelle: HGK

Am Hafen Deutz sind Unternehmen mit bedeutenden logistischen Aktivitäten ansässig:

- Ein wichtiger Hafenkunde ist die Ellmühle (Kampffmeyer Mühlen GmbH, Hamburg), die auch Eigentümer eines Teils der genutzten Fläche ist. Die Ellmühle schlägt pro Jahr insgesamt 360.000 t Getreide um, davon 180.000 t per Binnenschiff. Die Möglichkeit des wasserseitigen Umschlags ist für sie zwingend erforderlich.
- Das Entsorgungsunternehmen Theo Steil schlägt Schrott im Hafen um. Bis 2007 war der wasserseitige Umschlag eher gering. In 2008 wurde der Schiffsumschlag erheblich gesteigert.
- Das Stahlhandelsunternehmen Carl J. Weiler ist auf den Handel mit Halbzeugprodukten spezialisiert. Es verfügt in Deutz über eigene Umschlags-, Anarbeitungs- und Lagermöglichkeiten. In 2007 wurden am Standort Deutz 404.000 t Stahl bewegt. Auf der Eingangsseite gingen ca. 100.000 t per Bahn und 100.000 t per Binnenschiff ein. Im Ausgang wurden jeweils 100.000 t per Bahn und LKW abgefahren. Seit 2004 wurde der Personalbestand ständig gesteigert (12,5% in 2005, 20% in 2006, 24% in 2007). Der Neubau von Büroräumen wird an der Alfred-Schütte-Allee erwogen. Für die ehemals von der Holzhandlung Thies genutzte Fläche hat die Fa. Weiler eine Option. Sie ist bereit, diese Fläche zu nutzen und zu investieren, wenn eine zukünftige Nutzung des Hafens gesichert wäre.
- Die Firma Omya bezieht Flüssiggüter aus einem unternehmenseigenen Tanklager in Rotterdam per Binnenschiff. Auch Omya konnte seinen Umschlag in den letzten Jahren deutlich steigern (von 98.000 t in 2002 auf 175.000 t in 2007). Ein Standort am Wasser ist für das Unternehmen zwingend erforderlich.

1.4 Derzeitige Ausbauplanungen

Um das zukünftig erwartete Umschlagsvolumen abwickeln zu können, sind in Köln folgende Ausbaumaßnahmen zur Erweiterung von Umschlagskapazitäten geplant:

- In Godorf entsteht ein KV-Terminal mit einer wasserseitigen Umschlagskapazität von 120.000 TEU pro Jahr. Bahnseitig können weitere 86.000 TEU umgeschlagen werden. Es werden auch zusätzliche Kapazitäten für den Umschlag von Massengütern geschaffen.
- In Köln-Nord entsteht ein KV-Terminal mit einer Kapazität von rd. 400.000 TEU, der u.a. den Hafen Niehl entlasten soll, um dort zusätzliche Kapazitäten im wasserseitigen Umschlag zu schaffen.
- Das Güterverkehrszentrum (GVZ) Köln-Eifeltor soll in einer letzten Ausbaustufe so ausgebaut werden, dass die Jahresumschlagsleistung um 230.000 TEU auf knapp 600.000 TEU steigen wird.
- Angesichts der prognostizierten Steigerung der Containerumschlagsmengen in Köln um wasserseitig rd. 200.000 bis 300.000 TEU bis 2025 sollen gemäß PLANCO-Gutachten im Hafen Niehl durch Umstrukturierung und Umwidmung der Flächen mittelfristig rd. 45.000 qm und langfristig rd. 110.000 qm Fläche für den Containerumschlag geschaffen werden.

Fazit:

- Im wasserseitigen Containerumschlag steigen die Umschlagskapazitäten in Köln gemäß Seeverkehrsprognose des Bundes von heute 120.000 TEU auf rd. 350.000 TEU im Jahre 2025. Für den bahnseitigen KV in der Region Köln/Bonn steigen die Kapazitäten von heute rd. einer Mio. TEU auf rd. zwei Mio. TEU im Jahr 2020. Ohne Erweiterung der Kapazitäten verbleibt eine Deckungslücke sowohl im wasser-, als auch im bahnseitigen Umschlag von Containern/Wechselbrücken.
- Für den Massengutumschlag entstehen nur in Godorf neue Flächen. Der Umschlag ist laut Planfeststellungsbeschluss auf 500.000 t Schüttgut und 100.000 t Stückgut begrenzt. Gemäß Bundesverkehrswegeplan wird der nicht-containerisierte Umschlag in Köln sich bis 2025 nicht erhöhen. Das PLANCO-Gutachten geht in diesem Zeitraum hingegen von einer Steigerung um bis zu 325.000 t aus – ohne Berücksichtigung der zusätzlichen Kapazitäten durch den Ausbau des Godorfer Hafens. Die höheren Prognosewerte des Gutachtens beruhen auf ergänzenden Gesprächen des Gutachters mit wichtigen Hafenkunden, um standortspezifische Faktoren angemessen berücksichtigen zu können.
- Insbesondere für den Containerumschlag, aber auch für den Massen- und Stückgutumschlag werden nach Aussage der HGK zusätzliche Flächen benötigt. Da abgesehen von der Erweiterung in Godorf keine zusätzlichen Flächenausweisungen möglich sind, ist eine Umstrukturierung innerhalb der drei Kölner Häfen zur optimalen Kapazitätsauslastung daher erforderlich.

1.5 Zukünftiger Flächenbedarf in Köln

Allein für die erwartete Steigerung im Containerverkehr sieht PLANCO bis 2025 den Bedarf an zusätzlich bis zu acht Hektar Umschlagsfläche zusätzlich zu den in Godorf neu entstehenden Flächen. Hinzu kommt gemäß PLANCO-Gutachten ein Bedarf für Logistikflächen von weiteren 17 Hektar bis 2025, der soweit möglich im Hafen gedeckt werden sollte. Der Bedarf an Logistikflächen kann dabei je nach Ansiedlungserfolg auch größer sein.

Werden die Umschlagsflächen nicht zur Verfügung gestellt, wird der Verkehr andere Wege (Straße) gehen oder andere Hafenstandorte nutzen. Dies ist ein Standortnachteil, der zu Abwanderungen oder bei Neuansiedlungen zu einer Entscheidung gegen Köln führen kann.

Zu dem Flächenbedarf für Container/Logistik kommt gemäß PLANCO-Gutachten ein Bedarf für den Massen- und Stückgutumschlagflächen in Höhe von rund sieben Hektar über die geplanten vier Hektar Erweiterung in Godorf hinaus hinzu. Da in Köln über die Erweiterungsplanung in Godorf hinaus keine weiteren Flächen zur Verfügung stehen und keine zusätzlichen neuen Hafenflächen realistisch neu geplant werden können, ist dieser Bedarf nur durch umfassende Umstrukturierungen an vorhandenen Hafenstandorten zu decken. Eine nicht rückholbare Aufgabe von Hafenflächen würde auch diese Möglichkeit weiter einschränken und somit Entwicklungspotenziale dauerhaft verschließen.

1.6 Zukunftsstrategie der HGK zum Hafenstandort Köln

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

Nur in einer abgestimmten optimalen Nutzung aller Kölner Hafenanlagen könne Köln dies leisten. Jede Hafenanlage hat geographisch eine bestimmte Bedeutung, aber auch für bestimmte

Aktivitäten eine entsprechende Eignung. Beides muss aus Sicht der HGK berücksichtigt werden. Die im Deutzer Hafen ansässigen Unternehmen bedienen z.B. Kunden im Bergischen Land, im Ruhrgebiet und im Sauerland. Dies ist zwar auch aus anderen Hafenanlagen denkbar, es verlängert und verteuert unter Umständen aber die Transporte. Darüber hinaus wäre eine erhebliche Neuinvestition der einzelnen Unternehmen erforderlich. Die in Godorf ansässige chemische Industrie kann ihre Güter nur mit erheblichen Einschränkungen in anderen Hafenteilen umschlagen, da erhebliche Vor- und Nachlaufkosten hinzukommen würden. In Niehl wird z.B. Papier für ansässige Druckereien umgeschlagen. Der Transport von einem anderen Hafenteil zu einer im Niehler Umfeld ansässigen Industrie ist mit höheren Transportkosten verbunden und führt zu höheren Umweltbelastungen.

Damit ergeben sich aus Sicht der HGK folgende strategische Überlegungen:

- Der Hafen Godorf sollte als Umschlagplatz für die chemische Industrie erhalten und nach deren Bedürfnissen ausgebaut werden. Die KV-Anlage in Godorf wird ebenfalls wesentlich für die ansässige chemische Industrie genutzt. Daneben muss auch der Massengutumschlag bestehen bleiben, da er ebenfalls für die Industrie im Umfeld des Hafens benötigt wird. Damit ist Godorf langfristig voll ausgelastet.
- Der Hafen Niehl soll gemäß HGK langfristig seinen Charakter als trimodaler Mischhafen beibehalten. Dabei wird der Flächenanteil für Containerumschlag durch Umstrukturierungen künftig ausgeweitet. Der vorgesehene Abriss der Hallen der Spedition Neska auf der ‚Containerinsel‘ ist ein erster Schritt zum Ausbau der KV-Kapazitäten. Weitere Kapazitäten für den Containerumschlag müssen geschaffen werden, was bedeutet, dass Flächen umgenutzt werden müssen, wie z.B. die heute für Kohleumschlag genutzte Fläche auf dem Molenkopf. Aufgrund der vertraglichen Situation sind Nutzungsänderungen teilweise nur sehr langfristig umsetzbar. Da ein Massengutumschlag auch langfristig notwendig sein wird (z.B. Schrottentsorgung u.a. für die Ford-Werke), wird diese Nutzung in Niehl zunächst nicht angetastet werden können.
- Der Hafen Deutz soll in seiner Funktion als Massen- und Stückgutumschlagplatz ausgebaut werden, soweit die Erschließungssituation dies erlaubt. Dabei müssen Anstrengungen unternommen werden, um hafenauffine Nutzungen anzusiedeln. Eine Möglichkeit wäre, durch Umstrukturierung den Kohle- und Schüttgutumschlag aus Niehl nach Deutz zu verlagern. In Niehl könnte damit die Kapazität für den dringend erforderlichen Ausbau des Containerumschlags (auch nach Ausbau des Hafens Godorf) geschaffen werden.
- Die HGK möchte den in Deutz ansässigen Firmen mehr Planungssicherheit verschaffen, damit diese ihre wasserseitigen Aktivitäten steigern können: Die ansässige Entsorgungsfirma Steil beabsichtigt ihren wasserseitigen Jahresumschlag von heute rd. 60.000 t auf 100.000 t zu steigern. Die Recyclingfirma Kleiner, die heute noch keinen wasserseitigen Umschlag hat, beabsichtigt, jährlich ca. 100.000 t Baustoffe im Hafen Deutz wasserseitig umzuschlagen. Einen Vorschlag des PLANCO-Gutachtens für die Weiterentwicklung der Flächen in Deutz als Logistikstandort enthält der Anlageplan 7.
- Es verbleiben in Deutz weitere Flächen, die langfristig einer hafenauffinen Nutzung zugeführt werden könnten. Dies bedingt zum Teil den Ankauf von privaten Flächen Dritter durch die HGK.
- Ohne den Deutzer Hafen wird es gemäß PLANCO-Gutachten und aus Sicht der HGK nicht möglich sein, die erforderlichen Umschlagkapazitäten für die ansässige Industrie (Container, aber auch Massengut der chemischen Industrie) in Köln zu schaffen. Die Bedeutung des Deutzer Hafens muss daher in der Gesamtheit der Logistikregion Köln betrachtet werden und darf nicht primär aus seiner heutigen Nutzung abgeleitet werden.

1.7 Stadtentwicklungsplanerische Hafenoption

Die anhaltende Diskussion um den Fortbestand des Deutzer Hafens verhindert dringend notwendige Investitionen in den Standort und erschwert die Neuansiedlung von hafenaffinen Unternehmen. In der 20. Güterverkehrsrunde Köln, die am 28.01.2008 stattgefunden hat, wurden folgende Feststellungen getroffen:

- Die Kölner Häfen haben eine unverzichtbare Funktion für die Wirtschaft in der Region.
- Die Kölner Häfen sind zu erhalten und auszubauen.
- Kölner Häfen stärken die Wettbewerbsfähigkeit der Logistikregion Köln.
- Durch Ausbau der Häfen könnten etwa 1000 neue Arbeitsplätze geschaffen werden.

Auch die IHK zu Köln, der Zusammenschluss Arbeitgeber Köln e.V. und der DGB fordern ausdrücklich eine Beibehaltung der Hafenfunktion in Deutz. Im Businessplan Industrie, der sich zurzeit in der Abstimmung befindet, setzen sich Vertreter der Politik, der Unternehmen und der Verwaltung für die Schaffung von Planungssicherheit für den Deutzer Hafen ein.

Der Entwurf des in Karte 6 (s. Anlage) dargestellten gewerblichen Hafennutzungskonzepts des Amtes für Stadtentwicklung und Statistik sieht vor, Büro-/Dienstleistungsnutzungen (ohne Einzelhandel) auf der Westseite der Siegburger Straße (jenseits der Eilmühle) zu verstärken, um „raue“ Hafennutzungen abzuschirmen. Hierzu ist insbesondere auch der Annexblock heranzuziehen. Im Nahbereich der Stadtbahn-Haltestelle ‚Poller Kirchweg‘ wird gegenüber dem expandierenden Bürobereich bis zum Hafenbecken außerdem eine eingeschobene Sondernutzfläche vorgeschlagen. Je nach Verfügbarkeit der heute minder- bzw. teilweise ungenutzten Flächen kann diese angestrebte Angebotsfläche für kulturelle Nutzungen (z.B. Prüfung der Ansiedlung der ‚European Kunsthalle‘ oder ggf. auch temporärer Kulturnutzungen) eine Pufferfunktion zum Bürobereich übernehmen.

2. Umnutzung des Hafensareals zum Wohn- und Dienstleistungsstandort

2.1 Standortchancen und Anforderungen im überregionalen Kontext

Die gegen Ende des 20. Jahrhunderts unter dem Stichwort der Globalisierung zutage getretenen Veränderungen stellen eine größer werdende Herausforderung für die Städte und Regionen dar. Das bedeutet u.a. eine verstärkte Konkurrenz um Unternehmensstandorte und qualifizierte Beschäftigte. Dabei steht die Wahl von Unternehmensstandorten auch in Abhängigkeit zur Standortattraktivität für die nachgefragten Beschäftigten. Die anhaltend positive Bevölkerungsentwicklung in Köln wird maßgeblich durch deutliche Zuwanderungsgewinne in der Altersgruppe der 18- bis 30-Jährigen getragen. Wesentlich aufgrund dessen ist nach den Berechnungen der Anfang 2008 vorgelegten städtischen Bevölkerungsprognose in den nächsten zehn Jahren mit einer weiterhin wachsenden Gesamteinwohnerzahl zu rechnen und anschließend mit einer weitgehenden Stabilisierung bei knapp 1.032.000 Einwohnern im Jahre 2035. Den Wanderungsgewinnen in der oben genannten Altersgruppe stehen jedoch per saldo Einwohnerverluste bei den 30- bis 40-Jährigen gegenüber. Dieser seit 1998 rückläufige Wanderungsverlust familienrelevanter Jahrgänge in das Umland ist überwiegend wohnungsmarktbedingt. Dementsprechend sind in der städtischen Wohnungsgesamtplanung und dem abgeleiteten Wohnungsbauprogramm die steigenden Ansprüche an den Wohn- und Dienstleistungsstandort Köln im Wettbewerb der Städte und Regionen zu berücksichtigen.

In Hinblick auf die Wahl des Mikrostandorts von Unternehmen sind gleichfalls deutlich gestiegene Anforderungen festzustellen. Alle besonders erfolgreichen Projektentwicklungen für Dienstleistungsstandorte zeichnen sich durch herausragende Lagen und Architekturen aus (vgl. Rheinauhafen, Rheinufer, Rheinhallen Deutz) und machen deutlich, welches Gewicht insbesondere international operierende Unternehmen „emotionalen“ und „weichen“ Standortfaktoren beimessen.

Zum Bestehen dieses Wettbewerbs um Menschen und Unternehmen muss die herausragende Lage Kölns am Rhein strategisch genutzt werden. Um international wie national konkurrenzfähig zu bleiben, ist insbesondere auch die Mitte der Stadt beiderseits des Rheins umfassend unter Nutzung bisher brachliegender bzw. unzureichend genutzter Potenziale zu entwickeln. Hierbei ist sowohl den Erfordernissen des Wohnungs- wie des Arbeitsmarktes Rechnung zu tragen.

Mit dem Projektansatz des NRW-Strukturprogramms REGIONALE 2010 „Stadtentwicklung beiderseits des Rheins“ wird diesem Erfordernis in Hinblick auf die Freiraumentwicklung bereits in guter Weise entsprochen. Mit dem Abschluss des Umbaus des Rheinauhafens um 2010 kann Köln auf eine weitere signifikante, die Stadt nachhaltig prägende zukunftsweisende Standortentwicklung verweisen. Diese qualitätvolle Innenentwicklung der Stadt ist hoch attraktiv für zukunftsfähige und kreative Dienstleistungsunternehmen wie auch für Haushalte mit hochqualifizierter Bevölkerung, die einen zentralen und urban geprägten Wohnplatz wünscht und nachfragt.

Das im Januar 2008 vom Rat beschlossene ‚Wohnungsbauprogramm 2015‘ stellt ausdrücklich die steigende Bedeutung des Standortfaktors Wohnen für den Erhalt der Wirtschafts- und Steuerkraft Kölns heraus wie auch das Erfordernis, für ausdifferenzierte Lebensstile entsprechende unterschiedliche Wohnangebote zu schaffen.

Vor allem durch Umstrukturierungsprozesse im Dienstleistungsbereich sind in jüngster Zeit in der Kölner Innenstadt neue Chancen zum Ausbau des innerstädtischen Wohnstandorts entstanden (ehem. Polizeipräsidium, bisherige Gerling-Hauptverwaltung, Reisdorff-Gelände u.a.). Trotz teilweise sehr guter Mikrostandorte können diese Potenzialflächen langfristig nicht als insgesamt ausreichend angesehen werden, um den absehbaren Bedarf an hochwertigen Wohnraum in exponierten Lagen mittel- bis langfristig ausreichend zu decken.

Demgegenüber verfügt der Deutzer Hafen als potenzieller Wohn- und Dienstleistungsstandort über eine Reihe besonderer Alleinstellungsmerkmale:

- Exponierte Lage am Wasser.
- Herausragende Blick- und Sichtbeziehungen auf das Stadtzentrum.
- Beste Lichtverhältnisse und Besonnung.
- Gute Anbindung an ein intaktes Stadtviertel.
- Unmittelbare Einbindung in den Rhein begleitenden Grün- und Erholungsraum.
- Dynamische Entwicklung des angrenzenden Bürobereichs sowie benachbarter rechtsrheinischer Dienstleistungs- und Technologiestandorte.
- Gute Erschließung durch alle Verkehrsarten.

Grundsätzlich besitzt der Deutzer Hafen damit sowohl für Wohn- wie Dienstleistungsnutzungen ganz erhebliche Entwicklungsmöglichkeiten, die sich auch überzeugend in die laufende strukturelle Erneuerung des rechtsrheinischen Kernraums mit dem Rechtsrheinischen Entwicklungskonzept einbinden lassen.



Standort im Zentrum



Hafen vor Bürostandort Siegburger Straße

Aufgrund des gesamtstädtisch vorhandenen größeren Angebots an Potenzialflächen für verschiedenartige Büro- bzw. Dienstleistungsnutzungen wird eine Projektentwicklung Deutzer Hafen mit dem Ziel einer Umnutzung des Hafenareals zur Entwicklung eines neuen hochwertigen Wohnstandorts aus stadtentwicklungsplanerischer Sicht grundsätzlich Priorität eingeräumt. Büro- und Dienstleistungsnutzungen kommen ergänzend an Eckpunkten am Hafeneingang und am Südkopf des Hafenbeckens sowie an stärker frequentierten Verkehrswegen in Betracht.

Die auf den ersten Blick gegebenen Standortrestriktionen (Lage im gesetzlich festgesetzten Überschwemmungsgebiet, Verlagerungserfordernis für ansässiges Gewerbe, anderweitige Bereitstellung erforderlicher Hafenflächen etc.) werden im notwendigen Abwägungsprozess über die langfristige Nutzung des Hafenareals zu bewerten sein.

2.2 Entwurf eines Nutzungsstrukturkonzeptes Wohnen – Dienstleistungen

Ausgehend von den skizzierten Rahmenbedingungen des Makro- wie Mikrostandorts Deutzer Hafen kann das nachfolgende Umnutzungsszenario entworfen werden, welches die ganz erheblichen rechtlichen wie liegenschaftlichen Restriktionen zunächst unberücksichtigt lässt (vgl. hierzu nachfolgende Kap. 2.3 und 2.4).

Folgende generelle Zielsetzungen werden einem zur heutigen Hafennutzung alternativen Nutzungsstrukturkonzept zugrunde gelegt:

- Entwicklung hochwertiger und signifikanter Standorte für Büro-/Dienstleistungsnutzungen;
- Entwicklung eines urbanen, zum Wasser orientierten Wohnquartiers mit hoher Aufenthaltsqualität und differenzierten Angeboten für unterschiedliche Lebensstile mit ausreichender Verknüpfung zu den angrenzenden Quartieren;
- Identifikation von Standorten für Sondernutzungen mit erhöhtem Publikumsverkehr (z.B. aus dem kulturellen bzw. kreativwirtschaftlichen Bereich);
- Integration von Einzelhandels-Nahversorgungsfunktionen als auch ggf. von standortbezogenem Fachhandel;
- Umfassende Verknüpfung und Durchdringung der städtebaulichen Projektentwicklung mit dem Landschaftsraum Rhein und dem weiteren Grün- und Freiraumsystem;
- Einfügung in das städtebauliche Erscheinungsbild der Kölner Innenstadt wie auch Herausbildung einer Korrespondenz mit dem gegenüberliegenden linksrheinischen Stadtraum;
- Berücksichtigung einer angemessenen wie ausreichenden Erschließung.

In Karte 5 ist das nachfolgend näher erläuterte alternative Nutzungsstrukturkonzept dargestellt.

a) Büro- und Dienstleistungsstandorte

Wie bereits ausgeführt, hat sich im Deutzer Süden ein neuer Bürobereich auf der östlichen Seite der Siegburger Straße entwickelt. Ende 2008 ist hier der 2. Bauabschnitt der Projektentwicklung ‚BüroCampus Deutz‘ abgeschlossen. Zusätzliche Arrondierungsmöglichkeiten bestehen in der Nachverdichtung der nördlich und südlich angrenzenden Flächen.

Aufgrund dieser Ausgangssituation und der vorhandenen Erschließungsqualität (örtliche Hauptstraße Siegburger Straße und Stadtbahnlinie mit den Haltestellen ‚Drehbrücke‘ und ‚Poller Kirchweg‘) ist es naheliegend, die Hafenumflächen auf der Westseite der Siegburger Straße für zusätzliche Büro-/Dienstleistungsnutzungen vorzusehen. Inwieweit die Büronutzung von der Siegburger Straße über die gesamte Länge des Hafenbeckens von 1.000 m an dieses heranrückt, bleibt letztlich von der Gewichtung Büro- zu Wohnnutzungen abhängig. In jedem Fall verschafft die Lage zum Hafenbecken jedem Einzelstandort zu größerer Signifikanz und mehr Prestige. Für repräsentative Bürogebäude sind inzwischen auch langfristig nur noch wenige Standorte im Stadtgebiet verfügbar. Wohnbebauung scheidet entlang der Siegburger Straße auch wegen der Verkehrslärmbelastungen aus. In diesem Zusammenhang kommt der Prüfung einer Umnutzung (und ggf. auch Aufstockung) der Eilmühle besondere Bedeutung zu. Der heutige bis zu 70 m hohe Mühlenkomplex nimmt bereits eine herausgehobene Stellung (als Gewerbebau) im Stadtbild ein und weist in der Nahbetrachtung architektonisch qualitätvolle Bauteile auf. Dieser von der Lage her prominenteste Standort einer neuen Hafenumentwicklung ist dabei grundsätzlich auch für eine Mischung von Büro mit weiteren Nutzungen wie Hotel- und Gastronomie oder Wohnen geeignet.

Das westlich gegenüberliegende Hafeneinfahrtsgrundstück an der Drehbrücke kommt alternativ für Büro, Hotel, Wohnnutzungen wie auch ggf. für Sondernutzungen in Betracht.

Als weiterer herausgehobener Einzelstandort für Büro- und Dienstleistungsnutzungen ist die das Hafenbecken im Süden abschließende Fläche zu identifizieren. Aufgrund der rückwärtig (auf der Südseite) vorbeiführenden Güterbahnstrecke für „sensible“ Wohnnutzungen ungeeignet, steht dieser für Dienstleistungsnutzungen uneingeschränkt zur Verfügung. Der Standort ist gleichfalls für eine vielgeschossige Bebauung geeignet, die einerseits dem südlichen Hafenbecken einen Fixpunkt geben kann und andererseits in umgekehrter Richtung eine hervorragende Blickbeziehung zum Dom aufweist. Wegen der Haupteinfahrtsstraße Am Schnellert und der parallelen Güterbahnstrecke (Zulaufstrecke Südbrücke) ist auf der gesamten Nordseite der Straße Am Schnellert Büro- und Dienstleistungsnutzung zu planen.

Ergänzend wird vorgeschlagen, den Annexblock zum engeren Hafenumareal zwischen Siegburger Straße und Poller Kirchweg insgesamt mit einer Büro-/Dienstleistungsnutzung zu beplanen.

b) Wohnen am Wasser

Die nahezu einzigartigen Lagevorteile für neue Wohnnutzungen im Deutzer Hafen wurden bereits dargestellt. Grundsätzlich lassen sich diese für sämtliche Grundstücke am Hafenbecken und an der Alfred-Schütte-Allee jenseits der o.g. potenziellen Bürobaufächen feststellen.

Entsprechend den Zielsetzungen sind durch städtebauliche Qualifizierungsverfahren (Wettbewerbe, Workshops etc.) ausreichend differenzierte Einzelstandorte im Gesamtareal zu bestimmen und zu entwickeln, um die gewünschten unterschiedlichen Wohnungsteilmärkte anzusprechen.



Blick von der Alfred-Schütte-Allee auf den Rheinauhafen

Anders als im Rheinauhafen, dessen Wohnbevölkerung nahezu ausschließlich aus 1- und 2-Personen-Haushalten besteht, sollten im Deutzer Hafen auch Wohnungsangebote für Familienhaushalte eingeplant werden. Diese qualitätvollen Alternativen für Familienwohnen am Stadtrand sind geeignet, den innerstädtisch auch noch von Familien akzeptierten Wohnstandort Deutz weiter zu stärken. Um die notwendige Beziehung zu den angrenzenden Wohnvierteln auszubauen, sind Brückenschläge über das Hafenbecken für Fußgänger und Radfahrer wünschenswert, z.B. in Richtung Deutzer Stadtgarten mit verkehrsarmer Anbindung der Deutzer Schulen.

Anders als in vielen Hafenkonversionsprojekten steht im Deutzer Hafen außer der Eilmühle keine Altbausubstanz zur Umnutzung zur Verfügung. Die vergleichsweise einfach zu erzeugende Spannung aus alten und neuen Gebäudearchitekturen und unterschiedlichen Nutzungen entfällt somit. Im Falle einer Neunutzung des Hafenareals wird deren Erfolg vielmehr entscheidend von der Qualität des neuen Städtebaus und seiner architektonischen Umsetzung abhängen, für die an dieser Stelle auch die Entwicklung neuer urbaner Wohnformen zu fordern ist.

Um über die Baumallee entlang der Poller Wiesen für Wohnungen eine Sichtbeziehung („Wohnen am Strom“) zu ermöglichen, sind entsprechend hohe Gebäude zuzulassen.

c) Nahversorgung / Fachhandel / Sondernutzungen

Ein neues Wohnviertel im Deutzer Hafen erzeugt Bedarf für Nahversorgungsangebote, die vom Mittelbereichszentrum Deutzer Freiheit kaum und noch weniger vom Nahbereichszentrum Poll, Siegburger Straße, befriedigt werden können. Zur Bedienung dieser neuen Nachfrage und zur Planung einer vollwertigen urbanen Standortentwicklung sind in unmittelbarer Nachbarschaft zur bestehenden Stadtbahn-Haltestelle ‚Poller Kirchweg‘ Flächen für Nahversorgungsangebote zu berücksichtigen. Eine Integration des vorhandenen Discounters im Annexblock zwischen Siegburger Straße und Poller Kirchweg erscheint nicht wünschenswert, da dieser die angestrebte Maßstäblichkeit und städtebauliche Qualität stört. Zu prüfen ist dagegen, ob der neue Einzelhandelsstandort nicht erweitert werden sollte um spezifische Handelsflächen für Freizeitbedarfe (z.B. Outdoor- und Trekking-Bedarf). Teilweise haben sich in den vergangenen Jahren derartige Handelsbetriebe als Zwischennutzungen in disponiblen Gewerbebauten auf der Ostseite der Siegburger Straße angesiedelt, wo sie jedoch Flächenmindernutzungen darstellen.

Darüber hinaus sind im Rahmen einer Gesamtentwicklung auch geeignete Einzelstandorte (ohne Konfliktpotenzial zur Wohnnutzung) für Gastronomie und Hotelnutzungen am Wasser zu bearbeiten, um dem hohen Freizeitwert des Standorts zu entsprechen.

Vergleichbare überzeugende Umnutzungsprojekte weisen außerdem regelmäßig Standorte für kulturelle oder kreativwirtschaftliche Nutzungen aus (Rheinauhafen: Sportmuseum, Schokoladenmuseum; Duisburg Innenhafen: Museum für zeitgenössische Kunst, Stadtmuseum u.a.). Im Rahmen der ggf. längerfristig zu veranschlagenden Umnutzung des Deutzer Hafens sind Nutzungen aus dem Bereich Kultur bzw. Kreativwirtschaft zu generieren (wie u.U. ein Projekt der ‚European Kunsthalle‘), die eine zukünftige neue Nutzungsstruktur sinnvoll ergänzen könnten.

d) Freiraumentwicklung

Eine Entwicklung des Deutzer Hafens zum Wohn- und Dienstleistungsstandort hat die besondere Lage am Wasser und in der rechtsrheinischen Auenlandschaft des Rheins aufzunehmen. Hierzu gehört, dass die Alfred-Schütte-Allee trotz notwendigerweise stärkerer Verkehrsbelastung keine trennende Wirkung entfaltet. Die unterschiedlich möglichen Baufelder des Hafenareals sind bei einer weiteren städtebaulichen Bearbeitung der Aufgabenstellung so zu gestalten, dass die Bebauung eine optimale Ausrichtung (mit Sichtbeziehungen) sowohl auf das Stadtzentrum als auch auf den Landschaftsraum des Rheins erfährt. Hierzu gehört auch eine Durchdringung des Hafenareals mit begrünten fußläufigen Verbindungen in die „landseitige“ Nachbarschaft über das Hafenbecken hinweg. Hierzu bietet sich einmal die Achse vom Deutzer Stadtgarten durch das noch zu erweiternde Wohngebiet westlich Alter Mühlenweg mit Que-

ung der Siegburger Straße im Bereich der Ellmühle an. Ein zweiter Vorschlag entwickelt sich an der Stadtbahn-Haltestelle ‚Poller Kirchweg‘ aus dem Zentrum des BüroCampus Deutz heraus in das Hafenable im Bereich vorgeschlagener Mischnutzungen (mit Nahversorgungsfunktionen) über das Hafenbecken hinweg bis in die Poller Wiesen.

Neben einer qualitätvollen Freiraumgestaltung in den Baugebieten und einer besonderen Gestaltung der Promenadenbereiche entlang der Kaimauer am Hafenbecken sind darüber hinaus stadtgestalterische Maßnahmen zur Aufwertung der Siegburger Straße erforderlich (u.a. mittels Baumpflanzungen im größtmöglichen Umfang zur Erweiterung der in Poll vorhandenen Straßenallee). Die aktuellen Bemühungen zum Ausbau des Rheinboulevards im Deutzer Zentrum (zwischen Hohenzollernbrücke und Severinsbrücke) sind über den in 2006 ausgebauten sog. Hafepark (zwischen Severins- und Drehbrücke) hinaus nach Süden zu erweitern.

e) Erschließung

Die Erschließung des Deutzer Hafens für den motorisierten Individualverkehr ist über das bestehende Straßennetz gegeben. Die Haupterschließung erfolgt dabei über die Siegburger Straße, die im Gesamtverkehrskonzept Köln als örtliche Hauptstraße dargestellt ist. Diese ist über die ebenfalls örtliche Hauptstraße Im Hasental an den östlichen Autobahnzubringer (örtlicher Hauptverkehrszug) angebunden und damit mit dem Autobahnring verknüpft. Die Verbindung mit der linksrheinischen Innenstadt ist vor allem über die unmittelbar benachbarte Severinsbrücke gegeben.

Zur Erschließung der mit einer Umnutzung verdichteten Bebauung sind neben der Siegburger Straße die weiteren vorhandenen Straßen wie Poller Kirchweg, Am Schnellert und Alfred-Schütte-Allee heranzuziehen. Wegen der nur eingeschränkten Belastbarkeit der denkmalgeschützten Drehbrücke wird die Abwicklung der Ziel- und Quellverkehre von der Siegburger Straße hauptsächlich über die Straße Am Schnellert und die Alfred-Schütte-Allee mit hiervon abgehenden Zufahrten abzuwickeln sein, worauf das oben beschriebene Nutzungskonzept auch abgestellt ist.

Die Erschließung durch den öffentlichen Personennahverkehr ist über die Stadtbahnlinie in der Siegburger Straße gegeben. Die zwei zugehörigen Haltestellen ‚Drehbrücke‘ und ‚Poller Kirchweg‘ liegen günstig und decken mit ihren 400 m-Einzugsradien nach dem Nahverkehrsplan das Hafenable weitgehend ab, wenn Querungsmöglichkeiten des Hafenbeckens eingerichtet werden.

Ob sich langfristig bei einer Einrichtung des geplanten S-Bahn-Weststrings eine Fortführung von der geplanten Haltestelle Bonntor über die Südbrücke bis in Rechtsrheinische mit Haltestelle am Deutzer Hafen technisch und wirtschaftlich darstellen lässt, ist noch zu untersuchen. Eine solche Verbindung würde jedoch mit Anschluss an die S-Bahnlinie S 12 (nach Hennef) und an die S 13 (zum Flughafen Köln/Bonn) die Lagegunst insbesondere für den Bürostandort Deutzer Hafen nachhaltig verbessern, da außerdem nach Westen eine direkte Verbindung u.a. zum Entwicklungsbereich Bonntor/Großmarkt-Gelände hergestellt würde.

Resümee

Insgesamt bietet eine Umnutzung des Deutzer Hafens herausragende Entwicklungsmöglichkeiten zum Ausbau des innerstädtischen Wohn- und Dienstleistungsstandorts. Aufgrund der besonderen Lagegunst und Standortqualität ist eine zum heutigen Logistikstandort alternative Nutzung in besonderer Weise geeignet, die oberzentrale Funktion mit regionaler und überregionaler Ausstrahlung zu stärken, die den Metropolcharakter Kölns ausmacht.

Aus einer überschlägigen Betrachtung und modellhaften Umrechnung des skizzierten Nutzungsstrukturkonzeptes ergeben sich die in Tabelle 6 dargestellten nachfolgenden Potenzialflächen und Nutzer. Insgesamt ergibt sich eine Relation Nutzer zu Grundstücksfläche von 1 : 30 qm.

Aufgrund der planungsrechtlichen Situation (vgl. Kap. 2.4) sollte im Rahmen der vorgeschlagenen Planungswerkstatt ergänzend auch untersucht werden, unter welchen Voraussetzungen eine ausschließlich auf Dienstleistungsnutzungen (ohne Wohnen) hin orientierte Umnutzung des Hafensareals eingeleitet werden könnte.

Tabelle 6: Abschätzung des Umnutzungspotenzials

	Grundstücksflächen	Angenommene mittlere Baudichte	überschlägige Bruttogeschossfläche	Nutzer
Flächen mit überwiegender Büronutzung*	50.000 qm	2,0	100.000 qm BGF	2.500 Beschäftigte
Flächen mit überwiegender Wohnnutzung**	135.000 qm	1,2	162.000 qm BGF	3.200 Einwohner
Flächen mit Mischnutzung***	15.000 qm	1,8	27.000 qm BGF	340 Beschäftigte
Vorhandene und zukünftige Bauflächen/Grundstücke	200.000 qm		289.000 qm BGF	6.040 Nutzer stationär

*) 1 Beschäftigter je 40 qm BGF

**) 2 Einw je WE á 100 qm BGF

***) 1 Beschäftigter je 80 qm BGF

Im Anhang sind neben dem im Anlageplan 5 dargestellten alternativen Nutzungsstrukturkonzept der Stadtentwicklungsplanung nachrichtlich weitere Umnutzungsentwürfe der jüngeren Zeit beigefügt, die im Rahmen studentischer Wettbewerbe oder Workshops entstanden sind.

2.3 Freistellungs- und Verlagerungserfordernisse für ansässige Gewerbe- und Industrieunternehmen

Eine längerfristige Umsetzung des oben beschriebenen Nutzungsstrukturkonzeptes für Wohnen und Dienstleistungen setzt eine vollständige Freimachung und Räumung des Hafensareals voraus. Eine Teilumnutzung unter Beibehaltung heutiger Nutzungen zugunsten neuer Dienstleistungsnutzungen unter Verzicht auf Wohnnutzungen ist zu prüfen. Dementsprechend sind die in Kapitel B 4 – Eigentumsverhältnisse und Flächenbelegung dargestellten Nutzungen an andere Stellen zu verlagern. Insgesamt betroffen sind danach fünf, ggf. sechs Gewerbeunternehmen mit Hafenbezug auf zusammen rd. 127.000 qm Grundstücksfläche sowie weitere vier Gewerbeunternehmen auf rd. 23.800 qm Grundstücksfläche. Hinzu kommen bei vollständiger Freistellung diverse Dienstleistungsunternehmen. Bei Verzicht auf neue Wohnnutzungen könnte ein Teil der ansässigen Unternehmen, z.B. Omya, am Standort verbleiben.

Für nicht hafenauffine Nutzungen sind Verlagerungsstandorte prinzipiell im Rahmen des verfügbaren Gewerbeflächenpotenzials darstellbar. Die Wasserschutzpolizei ist weiterhin im Deutzer Hafen im Zuge einer Neubebauung zu platzieren.

Problematisch müssen die Verlagerungsmöglichkeiten für Unternehmen eingeschätzt werden, die auf eine Hafenanlage angewiesen sind. Alternative Hafensstandorte auf Kölner Stadtgebiet sind derzeit nicht erkennbar.

An erster Stelle ist hierbei die seit 100 Jahren ansässige Ellmühle (seit 1975 vereinigt mit der Auermühle) anzusprechen, der ein adäquater Verlagerungsstandort mit rd. 25.000 qm Grund-

stücksfläche in Hafentage angeboten werden muss. Die Betriebsanlagen sind nach Bundesimmissionsschutzgesetz genehmigungspflichtig. In der Vergangenheit wurden hierfür noch disponible Grundstücke im Niehler Hafen als geeignet angesehen. Unbeschadet der Frage, ob diese Grundstücke im Zuge des Ausbaus von Containerumschlagflächen im Niehler Hafen noch zur Verfügung stehen, ist die Frage der Finanzierbarkeit einer Verlagerung der Ellmühle ungeklärt. Die Geschäftsleitung der Ellmühle beziffert die gesamten Verlagerungskosten mit rund 100 Mio. Euro. Im Übrigen erwartet sie, dass zunächst an anderer Stelle eine neue Mühlenanlage errichtet wird und sie dann erst umzieht, um Produktionsausfälle zu vermeiden. Dies bedeutet, dass die Verlagerung im erheblichen Umfang vorfinanziert werden müsste. Ohne eine Verlagerungsoption für die Ellmühle kann jedoch, unbeschadet der Hochwasserschutz-Restriktionen, eine Umnutzung des Deutzer Hafens nicht eingeleitet werden. Neben der Bereitstellung eines geeigneten Ersatzstandortes ist im Zusammenhang mit einer Verlagerung der Ellmühle insbesondere die Finanzierung der weiteren Verlagerungskosten klärungsbedürftig, da die erforderlichen Investitionen in einen neuen Mühlenbetrieb kaum durch eine Wertsteigerung des Altstandortes durch die erwogenen Umnutzungen zu decken sind.

Für den Stahlhandel Weiler (über 26.000 qm Firmengelände, davon über 11.400 qm eigene Grundstücksfläche) ist eine Hafentage ebenfalls von existenzieller Bedeutung. Sollte kein entsprechender Verlagerungsstandort in Köln bzw. in der Region zur Verfügung stehen, müsste das Unternehmen auf den Anschluss an die Binnenschifffahrt verzichten und sämtlichen Umschlag über Straße und Schiene abwickeln bzw. wäre eine Abwanderung des Unternehmens u.U. nicht auszuschließen.

Fa. Omya

Die mit einem langfristigen Mietvertrag der HGK an der Alfred-Schütte-Allee ansässige Firma Omya ist aufgrund rechtsrheinischer Kunden besonders auf einen rechtsrheinischen Hafentage angewiesen und ein bedeutender Kunde der HGK mit einem Umschlag von 175.000 t in 2007. Eine Verlagerung dieses Unternehmens mit begrenztem Flächenbedarf in den Mülheimer Hafen scheidet wegen des dort nicht (mehr) vorhandenen Gleisanschlusses aus.



Die Verlagerung der zum Strabag-Konzern gehörenden Unternehmen an der Alfred-Schütte-Allee (Deutzer Asphalt Mischwerke und von der Wetteren) dürfte ggf. durch Konzern-eigene Lösungen möglich sein. Dies insbesondere auch deshalb, weil die Strabag/Züblin-Gruppe (mit Sitz der Hauptverwaltung an der Siegburger Straße) zu den Protagonisten einer Hafentage-Umnutzung gehört.



Firmenareal Strabag /Deutzer Asphalt Mischwerke und von der Wetteren an der Alfred-Schütte-Allee

Neben der Ellmühle nimmt das Metallverwertungsunternehmen Steil im Deutzer Hafen eine herausgehobene Stellung ein. Das Unternehmen besitzt mit rd. 52.000 qm den mit Abstand größten Einzelstandort als Mietfläche der HGK. Die Betriebsanlagen sind nach Bundesimmissionsschutzgesetz genehmigungspflichtig. Der bestehende Vertrag wurde aktuell um zehn Jah-

re verlängert. Das Unternehmen besteht ausdrücklich darauf am Hafenstandort (der Hauptsitz ist im Hafen Trier ansässig) zu verbleiben, der auf Grund der Marktsituation in der Region Köln auch rechtsrheinisch anzusiedeln ist. Alternative Standorte auf Kölner Stadtgebiet sind derzeit nicht erkennbar. Die in der Öffentlichkeit vorgeschlagene Verlagerung in den Niehler Hafen kommt auch deshalb nicht in Betracht, weil dort bereits ein im gleichen Segment operierendes Unternehmen ansässig ist. Ein entsprechender Verlagerungsstandort kann zurzeit seitens der Verwaltung nicht benannt werden. Die Betriebsverlagerungskosten wurden von der Geschäftsführung Anfang 2008 mit rd. 35 Mio. Euro veranschlagt. Eine Integration des Unternehmensstandortes in eine Umnutzung von Hafenteilflächen ist aufgrund der Abstandserfordernisse nicht darstellbar.

Zusammenfassend ist festzustellen, dass vor allem die Verlagerungsmöglichkeiten für die Unternehmen Ellmühle, Steil und Weiler langfristig lösbar sein müssen, wenn Überlegungen zur Umnutzung des Deutzer Hafens weiter verfolgt werden sollen. Insgesamt kann ein Bedarf von rd. 15 Hektar neuer Gewerbe- und Industriefläche mit ausreichendem Straßen- und Schienenanschluss sowie überwiegend auch Anschluss an die Binnenwasserstraße Rhein für die Freistellung des Deutzer Hafens veranschlagt werden, deren Bereitstellung einem Hafenneubau gleich käme, der jedoch in keiner Weise in Aussicht steht.

2.4 Anforderungen des Hochwasserschutzes

Das engere Hafanareal liegt vollständig im gesetzlich definierten Überschwemmungsgebiet des Rheins, in der Örtlichkeit dokumentiert durch den 2007 begonnenen Neubau einer Hochwasserschutzmauer entlang von Siegburger Straße und Poller Kirchweg, die bis Mitte 2008 fertig gestellt wurde. Diese Baumaßnahmen gründen sich auf die diesbezüglichen Planfeststellungsbeschlüsse im Rahmen des Kölner Hochwasserschutzkonzeptes (Planfeststellungsabschnitt 16).



Hochwasserschutzmauer an Siegburger Straße



Hochwasserschutzmauer Poller Kirchweg

Die geltenden Bestimmungen zum Hochwasserschutz wurden durch das Gesetz zur Verbesserung des vorbeugenden Hochwasserschutzes (Hochwasserschutzartikelgesetz – BGBl. 2005 I, S. 1224ff) sowie eine Novellierung des Landeswassergesetzes, beide am 03.05.2005 verabschiedet, geschaffen. Überschwemmungsgebiete sind Gebiete zwischen oberirdischen Gewässern und Deichen oder Hochufern und sonstige Gebiete, die bei Hochwasser überschwemmt oder durchflossen oder die für Hochwasserentlastung oder Rückhaltung beansprucht werden. Die Bezirksregierung, Dezernat 54/Wasserwirtschaft, ist als Obere Wasserbehörde zuständig für die Festsetzung von Überschwemmungsgebieten. Dies erfolgt durch Ordnungsbehördliche Verordnung gemäß § 112 Landeswassergesetz NRW (LWG) unter Beteiligung der Öffentlichkeit (vgl. § 31b Wasserhaushaltsgesetz/WHG). Ein Antrag auf Festsetzung eines Über-

schwemmungsgebietes kann nicht gestellt werden, da die Bezirksregierungen Verfahren von Amts wegen durchführen.

Die Vereinbarkeit einer Umnutzung des Deutzer Hafens mit den gesetzlichen Bestimmungen zum Hochwasserschutz wurde vom Juristen des Dezernats Stadtentwicklung, Planen und Bauen im Bauverwaltungsamt geprüft. Dabei wurden auch die der Verwaltung inzwischen von zwei Anwaltskanzleien vorliegenden Rechtsgutachten, die von Dritten in Auftrag gegeben wurden, mitbetrachtet. Im Ergebnis ist festzustellen, dass eine – teilweise – Umnutzung des Deutzer Hafens rechtlich nicht ausgeschlossen ist. Entscheidend für ein diesbezügliches Bebauungsplanverfahren ist daher, dass

- entweder Vorhaben realisiert werden, für die es keine adäquaten Standortalternativen gibt oder
- zunächst in einem isolierten Planfeststellungsverfahren die Hochwasserschutzwand verlegt wird, was aber ebenfalls nur unter sehr engen Voraussetzungen genehmigungsfähig wäre.

Aufgrund der sehr hohen Hürden für ein Bebauungsplanverfahren erscheint eine Umnutzung auf diesem Wege wenig realistisch. Eine Nutzung als hochwertiger Dienstleistungs- und Wohnstandort nach dem Beispiel Rheinauhafen ist nicht bzw. allenfalls im Zuge der Umnutzung von bestehenden Gebäuden möglich. Im Einzelnen sind die nachfolgenden Sachverhalte zu beachten.

a. Erlass eines Bebauungsplanes

Derzeit liegt das gesamte Gebiet des Deutzer Hafens vom Rhein aus gesehen bis zur Siegburger Straße bzw. bis zum Poller Kirchweg im Überschwemmungsgebiet gemäß § 31b Wasserhaushaltsgesetz (WHG). Daher dürfen dort grundsätzlich durch Bauleitpläne keine „neuen Baugebiete“ ausgewiesen werden. Ausnahmsweise gesetzlich zulässig sind Bauleitpläne für Häfen und Werften, da diese auf eine Lage am Wasser angewiesen sind.

Darüber hinaus können ausnahmsweise neue Baugebiete zugelassen werden, wenn

1. keine anderen Möglichkeiten der Siedlungsentwicklung bestehen oder geschaffen werden können,
2. das neu auszuweisende Gebiet unmittelbar an ein bestehendes Baugebiet angrenzt,
3. eine Gefährdung von Leben, erhebliche Gesundheits- oder Sachschäden nicht zu erwarten sind,
4. der Hochwasserabfluss und die Höhe des Wasserstandes nicht nachteilig beeinflusst werden,
5. die Hochwasserrückhaltung nicht beeinträchtigt und der Verlust von verloren gehendem Rückhalteraum umfang-, funktions- und zeitgleich ausgeglichen wird,
6. der bestehende Hochwasserschutz nicht beeinträchtigt wird,
7. keine nachteiligen Auswirkungen auf Oberlieger und Unterlieger zu erwarten sind,
8. die Belange der Hochwasservorsorge beachtet sind und
9. die Bauvorhaben so errichtet werden, dass bei dem Bemessungshochwasser, das der Festsetzung des Überschwemmungsgebietes zu Grunde gelegt wurde, keine baulichen Schäden zu erwarten sind.

Diese Voraussetzungen des § 31b WHG müssen kumulativ vorliegen, d.h. wenn nur eines der dort genannten Kriterien nicht erfüllt wird, darf keine Ausnahme zugelassen werden. Im Fall des Deutzer Hafens ist vorstellbar, dass die Kriterien Nr. 2 bis Nr. 9 erfüllt bzw. mit erheblichen tatsächlichen und finanziellen Aufwand erfüllbar sind. In diesem Zusammenhang ist darauf hinzuweisen, dass der Rhein auf der Höhe des Deutzer Hafens breiter ist und auch bei einer teil-

weisen Bebauung der Abfluss des Hochwassers nicht verschlechtert würde. Der notwendige Ausgleich des verloren gehenden Retentionsraums müsste relativ ortsnahe und vor allem oberstromig, d.h. flussaufwärts erfolgen. Hier käme die Anlage zusätzlicher Polder (z.B. im Bereich der ehem. Kaserne Brasseur) oder die Vergrößerung des bestehenden Polders im Retentionsraum Langel in Betracht. Unabhängig von der Frage der finanziellen und sonstigen Umsetzbarkeit dieser Kriterien dürfte die Erteilung einer Ausnahme jedenfalls am Kriterium Nr. 1 scheitern. Denn dieses Kriterium normiert, dass Bauen im Überschwemmungsgebiet nur in Betracht kommen darf, wenn es sich um ein Vorhaben handelt, für das es keine adäquaten Standortalternativen gibt. Für die in Betracht gezogene Umnutzung des Deutzer Hafens als Standort für hochwertiges Dienstleistungsgewerbe und Wohnen, dürfte ein Nachweis fehlender Standortalternativen schwierig werden. Insofern erscheint die Umnutzung des Deutzer Hafens auf diesem Wege wenig realistisch.

b. Verlegung der Hochwasserschutzwand zur Beplanung überschwemmungsgefährdeten Gebietes

Ein weiterer Ansatz, um eine zumindest teilweise Umnutzung des Hafens (östlich und südlich des Hafenbeckens) zu ermöglichen, knüpft daran, dass die unter a. untersuchte Aufstellung eines Bebauungsplanes sehr strenge Kriterien erfüllen muss, weil das zu beplanende Gebiet zum Überschwemmungsgebiet gemäß § 31b WHG gehört. Alternativ wird daher untersucht, ob das Hafensareal die Eigenschaft Überschwemmungsgebiet zu sein, ablegen kann, indem die Hochwasserschutzwand verlegt wird. Die hinter einer neuen Hochwasserschutzwand liegende Fläche wäre dann so genanntes überschwemmungsgefährdetes Gebiet gemäß § 31c WHG. In überschwemmungsgefährdeten Gebieten dürfen neue Baugebiete ausgewiesen werden und es sind lediglich Maßnahmen zu treffen, um die möglichen Gefahren im Falle des Versagens der Hochwasserschutzanlagen zu minimieren.

Dieser Ansatz erscheint zunächst sehr erfolgversprechend, es darf jedoch nicht verkannt werden, dass für die Verlegung der Hochwasserschutzwand ein Planfeststellungsverfahren bei der Bezirksregierung Köln durchgeführt werden muss. Um eine Umgehung des § 31b WHG zu vermeiden, hat ein entsprechender Genehmigungsantrag nur Aussicht auf Erfolg, wenn er folgenden Kriterien genügt:

1. Die Verlegung der Hochwasserschutzwand muss technisch, volkswirtschaftlich und/oder städtebaulich erforderlich sein.
2. Der Hochwasserabfluss und die Höhe des Wasserstandes dürfen nicht nachteilig beeinflusst werden.
3. Die Hochwasserrückhaltung darf nicht beeinträchtigt und der Verlust von verloren gehendem Rückhalteraum muss umfang-, funktions- und zeitgleich ausgeglichen werden.
4. Es dürfen keine nachteiligen Auswirkungen auf Oberlieger und Unterlieger zu erwarten sein.

Während die Schaffung von Ersatz-Retentionsraum beispielsweise durch die Erweiterung eines bestehenden Retentionsraums, durch die Schaffung eines neuen Retentionsraums („Polder“) oder durch die Rückverlegung der Hochwasserschutzlinie an anderer Stelle flussaufwärts ggf. mit dem erforderlichen Aufwand geklärt werden kann, wird der Nachweis der Erforderlichkeit auch bei dieser Betrachtung nur schwer zu führen sein. Denn erforderlich kann eine derartige Maßnahme nur sein, wenn es keine anderen mindestens gleich geeigneten Gebiete gibt, um das geplante Bauvorhaben zu realisieren. Aus juristischer Sicht begegnet ein derartiges Vorgehen ähnlichen Schwierigkeiten wie die unmittelbare Beplanung von Flächen im Überschwemmungsgebiet.

c. Umnutzung und Entwicklung des Baubestandes

Als Minimallösung wurde auch eine Umnutzung, d.h. Nutzungsänderung und Erweiterung der bestehenden Hochbauten (z.B. des Mühlenbetriebes) oder auch Neuerrichtung von Gebäuden untersucht. Aufgrund der Regelung des § 31b Abs. 4 WHG ist die Errichtung und Erweiterung einer baulichen Anlage nach den §§ 30, 34 und 35 des BauGB in Überschwemmungsgebieten mit Genehmigung durch die zuständige Behörde möglich. Die Genehmigung darf nur erteilt werden, wenn

1. die Hochwasserrückhaltung nicht oder nur unwesentlich beeinträchtigt und der Verlust von verloren gehendem Rückhalteraum zeitgleich ausgeglichen wird,
2. der Wasserstand und der Abfluss bei Hochwasser nicht nachteilig verändert,
3. der bestehende Hochwasserschutz nicht beeinträchtigt und
4. das Vorhaben hochwasserangepasst ausgeführt wird oder wenn die nachteiligen Auswirkungen durch Auflagen oder Bedingungen ausgeglichen werden können.

Ob diese Regelung mehr als ein kleinteiliges Flächenrecycling gestattet, bedarf weiterer Untersuchungen. Zu berücksichtigen ist aber, dass diese Vorschrift bei allen Bauvorhaben zu berücksichtigen ist, beispielsweise auch bei der Errichtung eines neuen Bürogebäudes für den Hafennutzer Stahlhandel Weiler.

Resümee

Eine Umnutzung des Deutzer Hafens nach dem Vorbild des Rheinauhafens mittels eines Bebauungsplanverfahrens ist aufgrund der Rechtslage zum vorbeugenden Hochwasserschutz nicht möglich. In wie weit alternative Möglichkeiten zur Weiterentwicklung des Hafens mit einer schrittweisen Veränderung des Gebietscharakters bestehen, sollte ebenfalls in der vorgeschlagenen Planungswerkstatt erörtert werden.

2.5 Exkurs: Städtebaulicher Masterplan Innenstadt Köln

Am 27.11.2008 ist der vom Verein ‚Unternehmer für die Region Köln‘ e.V. beauftragte Städtebauliche Masterplan Innenstadt Köln vom Planungsbüro Prof. Albert Speer & Partner (AS&P) vorgestellt worden. Nachfolgend werden die Ausführungen des Masterplans als ergänzender Beitrag zur verwaltungsseitigen Standortuntersuchung Deutzer Hafen dargestellt.

Die rechte Rheinseite gehört zu den sieben Interventionsräumen des Masterplans.

Innerhalb dieses „entwicklungsbedeutsamen Stadtbereichs“ bilden lt. AS&P die beiden Areale von Deutzer- und Mülheimer Hafen die „letzten großen und attraktiven inneren Reserven Kölns“. Während die linksrheinische Silhouette insbesondere durch das Höhenkonzept in ihrem Erscheinungsbild langfristig bestimmt ist, besteht derzeit für die gegenüberliegende Stadtansicht die einmalige Chance einer integrierten städtebaulichen und architektonischen Revision. ... Der Perimeter der rechtsrheinischen Seite sollte daher beide Hafensareale einschließen.“ (MPI / Erkundungsphase S. 47)

Im Teil Vertiefungsphase des Masterplans wird von AS&P im Kapitel ‚Stadtraum Rhein‘ zum Thema Hochpunkte (S. 59) weiter ausgeführt: „Mit der langfristigen Perspektive zur Entwicklung der Hafensareale könnte die rechtsrheinische Stadtsilhouette durch Hochhausstandorte eingerahmt und akzentuiert werden. Im Bereich des Deutzer Hafens wäre die Hafensmole der mögliche Standort einer uferbegleitenden Hochhausgalerie während sich im Mülheimer Hafen

die Köpfe der beiden Hafenbecken sowie die mittlere Mole als Standort eines Hochhausclusters eignen könnten. Die derzeit denkbare Höhenentwicklung liegt bei maximal 60 Metern.“

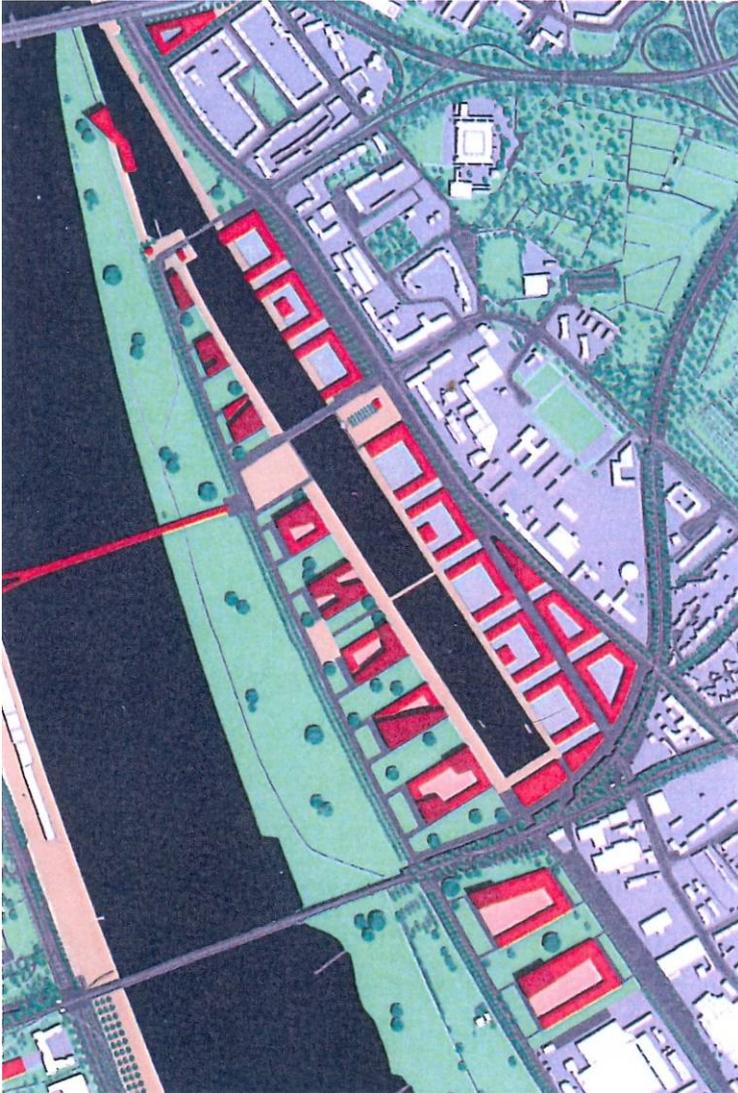


AS&P: Planungsansicht über den Rhein auf den Deutzer Hafen (s. MPI S. 12)

Im Kapitel ‚Rechte Rheinseite‘ der Vertiefungsphase werden von AS&P weitere Ausführungen für die ‚Vertiefungsbereiche Mülheimer und Deutzer Hafen‘ gemacht:

„Deutzer Hafen und Mülheimer Hafen bilden die letzten großen Reserven am innerstädtischen Rheinufer. Diese Areale sind heute baulich und funktional suboptimal genutzt und entsprechen nicht den Anforderungen einer effektiven Flächennutzung – insbesondere vor dem Hintergrund, dass es sich um hochwertige, innenstadtnahe Lagen handelt. Allerdings besteht die Einschätzung, dass eine Weiternutzung dieser Areale und ein Umbau bzw. eine Verdichtung gemäß den Anforderungen moderner Hafentechnik und -logistik aufgrund der stadträumlichen Lage und der damit verbundenen Konflikte (Emissionen, Verkehr durch angrenzende Gebiete, 24-Stunden-Betrieb) kritisch zu bewerten ist. Nicht zuletzt würde eine leistungsfähige, moderne Hafeninfrastruktur mit effizienten Umschlagsanlagen eine zusätzliche Belastung des innerstädtischen Verkehrssystems nebst Rheinbrücken bedeuten. Die Frage, wie sich eine Hafentwicklung darstellen könnte, sollte mittels Szenarien möglicher Entwicklungen geprüft werden, die insbesondere eine Ideallösung für den Deutzer Hafen zum Thema haben. Gleichzeitig sollte integrativ die Zukunft der Kölner Häfen als Gesamtsystem erkundet und schließlich mit den Hafenplanungen der Region abgeglichen werden.“

Falls die Reserven dieser Häfen für die allgemeine Innenentwicklung von Köln mobilisiert und als in sich schlüssige Stadtbausteine entwickelt werden sollten, bilden sie langfristig die letzte Etappe der baulichen Entwicklung des Stadtraums Rhein. Vor diesem Hintergrund müssen nicht nur künftige Spielräume für Art und Maß der baulichen Nutzung systematisch erkundet werden, sondern auch die Qualität der städtebaulichen und architektonischen Ausführung künftiger Bebauungen. Wie bereits bei einigen anderen Arealen erwähnt, würde sich auch im Falle der Innenstadthäfen eine planerische Erkundung mittels eines Testplanungsverfahrens anbieten. Unter Mitwirkung aller relevanten Akteure könnten auf dem Wege einer Testplanung Chancen und Risiken sowie Aufschlüsse über rechtliche Spielräume ausgelotet werden. Erst nach Abschluss der planerischen Erkundung wäre die Vorbereitung weiterführender Verfahren, wie Wettbewerbe, empfehlenswert.“



AS&P:
Planung Deutzer Hafen
(MPI, Abb. 140 auf S. 117)

Die Ergebnisphase des Masterplans Innenstadt Köln schlägt als „Perspektive Maßnahmen 15 Jahre+“ u.a. vor:

- Option Entwicklung Deutzer Hafen
- Realisierung Fuß- und Radwegebrücke vom Ubierring zum Deutzer Hafen

Im Kapitel „Zentrale Schlussfolgerungen und Vorschläge aus der Vertiefungsphase“ heißt es unter Punkt „4. Wohnen und Arbeiten“ (s.S. 132) abschließend u.a. zum Deutzer Hafen:

„Die Zukunft der innerstädtischen Areale von Mülheimer Hafen und Deutzer Hafen als mögliche Standorte für Wohnen und Arbeiten ist auch vor dem Hintergrund aktualisierter Gesetze zum Hochwasserschutz zumindest mittelfristig auszuschließen. Im Sinne einer langfristigen strategischen Planung sollten für diese besonderen Areale neben modernen Hafenkonzepthen auch optional Konzepte für moderne und einer innerstädtischen Lage angemessene Nutzungen vorgehalten werden.“

D. Schlussfolgerungen und Handlungsempfehlungen

Die Standortdiskussion zum Deutzer Hafen spiegelt – wie aus den vorstehenden alternativen Nutzungsszenarien unter Ausklammerung der Hochwasserschutzaspekte hervorgeht – einen klassischen Zielkonflikt der Stadtentwicklung wider.

Der Bedarf an Hafenflächen wächst und gewinnt unter vielfältigen Gesichtspunkten an Bedeutung, insbesondere für den Industrie- und Handelsplatz Köln und die Region. Die Deckung dieser speziellen Bedarfe an Hafenflächen in der engeren Region ist dabei nicht machbar, da die nördlich und südlich von Köln am Rhein gelegenen Nachbarkommunen wie Leverkusen, Niederkassel, Wesseling oder Bonn gleichfalls keine potenziellen Hafenentwicklungsflächen aufweisen. Die Wiederbelebung der früheren Hafenneubauplanung in Köln-Worringen ist realistisch nicht vorstellbar und würde zeitlich gesehen in keiner Weise den derzeitigen und kurz- bis mittelfristigen Bedarfen gerecht werden (vgl. Planungszeiten zur Hafenerweiterung in Godorf). Eine Aufgabe und Schließung des Deutzer Hafens als Logistikstandort wäre nicht rückholbar und würde – mangels alternativer Flächenbereitstellungsmöglichkeiten – einen Verzicht Kölns zugunsten anderer Hafenstandorte darstellen.

Auf der anderen Seite ist der Ausbau des Deutzer Hafens vor allem für Schüttgüter wie Kohle, Kies, Schrotte etc. auch unter Einhaltung strengerer Umweltauflagen (u.U. mit Einhausung der Umschlagplätze) in der Kölner Innenstadt in Sichtweite des Doms und vis á vis der Krankenhäuser des Rheinauhafens kaum vorstellbar. Bei der Umsetzung der von der HGK erwogenen diesbezüglichen Nutzungsintensivierung im Deutzer Hafen (s. Anlageplan 7) zugunsten eines Ausbaus des Containerumschlags im Niehler Hafen sind ganz erhebliche Widersprüche aus der Umgebung des Deutzer Hafens zu erwarten, weshalb die Intensivierung der Hafennutzung in Deutz nur im Rahmen einer Gesamtstrategie für alle Kölner Häfen weiterzuentwickeln ist. Dabei sollten in einer öffentlichen Diskussion neben der Hafenwirtschaft auch die betroffenen Nachbarschaften der Häfen einbezogen werden.

Eine Umnutzung des Deutzer Hafens zu einem qualitätvollen Wohn- und Dienstleistungsstandort könnte grob überschlägig neuen Wohnraum für rd. 3.200 Einwohner und zusätzlich rund 2.800 neue Dienstleistungsarbeitsplätze generieren. Aufgrund der exponierten Lage würde eine Umstrukturierung einen wesentlichen Beitrag zur Stärkung der Kölner Metropolfunktion leisten. Grundsätzlich muss dabei jedoch in vergleichbaren Segmenten eine Parallelität zu anderen konkurrierenden Projektentwicklungen vermieden werden, da vom Markt nur begrenzt konkurrierende Angebote gleichzeitig angenommen werden können.

Eine Entscheidung in diesem stadtentwicklungspolitischen Zielkonflikt wird maßgeblich dadurch beeinflusst, welche Handlungsspielräume im Umgang mit der Rechtslage zum vorbeugenden Hochwasserschutz entwickelt werden können. Wie ausführlich in Kap. C 2.4 dargestellt, befindet sich der gesamte engere Bereich des Deutzer Hafens im gesetzlich festgelegten Überschwemmungsgebiet des Rheins. Die Gesetzeslage wird dabei durch Bundesrecht (Wasserhaushaltsgesetz) und Landesrecht (Landeswassergesetz) bestimmt. Diese Gesetzeslage wurde erst im Mai 2005 durch den Bundesgesetzgeber geschaffen und anschließend auch in Landesrecht übernommen. Demnach sind insbesondere zur Sicherstellung eines vorbeugenden Hochwasserschutzes nach § 31 b Absatz 4 Wasserhaushaltsgesetz (WHG) in gesetzlichen Überschwemmungsgebieten keine „neuen Baugebiete“ mittels einer verbindlichen Bauleitplanung (Bebauungsplan-Verfahren) mehr zulässig. Ausnahmsweise zulässig sind allein Hafen- und Werftanlagen, da sie auf die Lage am Wasser angewiesen sind. Die vom Gesetz im Weiteren genannten neun Ausnahmetatbestände für die Zulassung „neuer Baugebiete“ müssen kumulativ, also vollständig erfüllt werden. Ausnahmegenehmigungen sind bei der Bezirksregierung Köln zu beantragen. Eine erste Anfrage beim dort zuständigen Dezernat 54/Wasserwirtschaft hat die auch durch verschiedene Rechtsgutachten bestätigte Interpretation der Rechtslage bestätigt. Nach Aussage dieses Fachdezernats ist nicht vorstellbar, dass die Stadt Köln das erste Ausnahmekriterium des § 31b (4) WHG erfüllt und in der Lage ist, nachzuweisen,

dass jenseits des Deutzer Hafens in Köln keine anderweitigen Möglichkeiten der Siedlungsentwicklung bestehen oder geschaffen werden können. Der Stadt Bonn ist in einem Präzedenzfall in 2007 die Neunutzung einer Gewerbebrache im Überschwemmungsgebiet seitens des Landes untersagt worden. Der vom Rat der Stadt Bonn für neue Wohnbebauung beschlossene Bebauungsplan hätte zwecks Beantragung einer Ausnahmegenehmigung nach § 31b (4) Satz 2 WHG der Bezirksregierung Köln vorgelegt werden müssen. Nach einem Erlass des Ministeriums für Umwelt und Naturschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz NRW widerspricht dieser Bebauungsplan dem Wasserhaushaltsgesetz.

Wegen der dargestellten Hemmnisse für ein Bebauungsplanverfahren mit dem Ziel der Flächenumnutzung sind alternativ insbesondere die Spielräume zur Weiterentwicklung und Veränderung des Baubestandes (mittels Einzelgenehmigungen auf der Grundlage des § 34 BauGB) unter dieser Zielsetzung auszuloten. Dabei ist auch der Frage nachzugehen, ob und wenn ja, unter welchen Bedingungen ggf. eine schrittweise Veränderung des Gebietscharakters erreichbar ist. Eine solche Entwicklung könnte im Rahmen des jetzt geltenden Rechts durch eine offene Anwendung der gültigen Vorschriften in Gang gesetzt werden. Ergänzend kann mit dem Land Nordrhein-Westfalen über einen möglichen Vorstoß zur Änderung der rechtlichen Rahmenbedingungen gesprochen werden, die – unter Beachtung der Ziele des vorbeugenden Hochwasserschutzes – die kommunale Planungshoheit in Überschwemmungsgebieten stärkt.

Aufgrund der hier aufgeworfenen Fragestellungen zur zukünftigen Nutzung und stadtentwicklungsplanerischen wie städtebaulichen Ausrichtung des Deutzer Hafens unterbreitet die Verwaltung dem Rat folgenden Beschlussvorschlag:

1. Der Rat nimmt die Standortuntersuchung zum Deutzer Hafen zur Kenntnis.
2. Zur weitergehenden Klärung und Darstellung die aktuelle Hafen- und Logistikknutzung ergänzender Standortalternativen insbesondere in Richtung Wohnen/Dienstleistungen/Kreativnutzung/Gastronomie wird die Verwaltung beauftragt, bis Mai 2009 eine Planungswerkstatt mit Zuladung ausgewiesener Experten aus den Bereichen Bürostandortentwicklung, Wohnungswirtschaft, Kreativwirtschaft, Stadtentwicklung/Städtebau, Logistik, Binnenschiffahrt/Hafenwirtschaft und Wasserwirtschaft durchzuführen.
3. Der Rat beauftragt die Verwaltung die organisatorischen und finanziellen Voraussetzungen für die Durchführung der vorgenannten Planungswerkstatt zu schaffen.

Anlage-Pläne zur Standortuntersuchung Deutzer Hafen

Karte 1: Luftbildplan

Karte 2: Flächennutzungsplan-Ausschnitt

Karte 3: Eigentumsverhältnisse

Karte 4: Flächenbelegung

Karte 5: Alternatives Nutzungskonzept Wohnen/Dienstleistungen

Karte 6: Gewerbliches Hafen-Nutzungskonzept

Karte 7: PLANCO-Nutzungskonzept Deutzer Hafen

