

Zukünftige Nutzung des Deutzer Hafens – Dokumentation des Symposiums am 27./28. April 2009



Zukünftige Nutzung des Deutzer Hafens

Dokumentation des Symposiums am 27. / 28. April 2009





Rechtsrheinisches Entwicklungskonzept – Teilraum Süd

Zukünftige Nutzung des Deutzer Hafens

Dokumentation des Symposiums am 27. / 28. April 2009

Veranstalter:

Stadt Köln – Der Oberbürgermeister

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

Dezernat Wirtschaft und Liegenschaften – Amt für Wirtschaftsförderung

Veranstaltungsort: Radisson SAS Hotel Köln-Deutz

Inhaltsverzeichnis

Eröffnung und Einführung

- Fritz Schramma, Oberbürgermeister der Stadt Köln 6

Entwicklungsspielräume für den Deutzer Hafen aus wasserwirtschaftlicher Sicht

- Reinhard Vogt, Leiter der Hochwasserschutzzentrale Köln, Stadtentwässerungsbetriebe Köln, AöR 10
- Prof. Dr. Remo Laschet, LLR Legerholz Laschet Rechtsanwälte, Köln, Brüssel, Helsinki 14

Handlungsoptionen des Planungsrechts zur Entwicklung des Deutzer Hafenareals für neue gemischte Nutzungen?

- Prof. Dr. Rüdiger Breuer, Köhler & Klett Rechtsanwälte, Köln 24
- Manfred Haesemann, CHB Rechtsanwälte, Köln 34

Verkehrliche und immissionsschutzrechtliche Rahmenbedingungen der Hafenentwicklung

- Klaus Harzendorf, Leiter des Amtes für Straßen und Verkehrstechnik der Stadt Köln 38
- Dr. Werner Pook, Geschäftsführer der ADU cologne - Institut für Immissionsschutz GmbH, Köln 42

Plenumsdiskussion

- Die zukünftige planungsrechtliche Behandlung des Deutzer Hafens 46

Anforderungen der Logistik an den Hafenstandort Köln und die Bedeutung des Deutzer Hafens

- Prof. Dr. Alex Vastag, Abteilungsleiter Verkehrslogistik am Fraunhofer-Institut für Materialfluss und Logistik (IML), Dortmund 56
- Dr. Rolf Bender, Sprecher des Vorstandes der Häfen und Güterverkehr Köln AG 60

Bedeutung einer Bürostandortentwicklung im Deutzer Hafen für die Metropolfunktion Kölns

- Jens Hoppe, Geschäftsführer der Atisreal GmbH, Köln 64
- Karl Breuer, Sales Manager der Microsoft Deutschland GmbH, Köln 68



Chancen und Möglichkeiten einer Wohnstandortentwicklung im Deutzer Hafen im Rahmen des Kölner Wohnungsmarktes

- Ulrich Pfeiffer, Aufsichtsratsvorsitzender der empirica ag, Berlin; Geschäftsführer der empirica GmbH, Bonn
- Kathrin Möller, Vorstand der GAG Immobilien AG, Köln

72

78

Außenbetrachtung

Globalisierung und Metropolenentwicklung: Zur Bedeutung lokaler Imagebildung im globalen Wettbewerb

- Dr. Dirk Dohse, Leiter des Forschungsbereichs Wissensakkumulation und Wachstum am Institut für Weltwirtschaft an der Universität Kiel

80

Streitgespräch

Komplettierung der Kölner Innenstadt durch ein neues Stadtquartier vs. Ausbau des Logistikstandortes Deutzer Hafen

- Björn Pistol, UNICONCONSULT Universal Transport Consultin GmbH, Hamburg
- Michael Zimmermann, KSP Engel und Zimmermann Architekten GmbH, Köln

84

Diskussionsforen

Die zukünftige Nutzung des Deutzer Hafens

96

Podiumsdiskussion

Der zukünftige Beitrag des Deutzer Hafens zur Stadtentwicklung Köln

100

Resümee und Ausblick auf das weitere Verfahren

- Fritz Schramma, Oberbürgermeister der Stadt Köln

114

Liste der Teilnehmerinnen und Teilnehmer

118



Eröffnung und Einführung

Fritz Schramma

Oberbürgermeister der Stadt Köln

Sehr geehrte Damen und Herren,

zu unserem zweitägigen Symposium zur zukünftigen Nutzung des Deutzer Hafens möchte ich Sie ganz herzlich begrüßen. Ich freue mich, dass Sie so zahlreich zu dem gleichermaßen spannenden wie schwierigen Thema den Weg hierher gefunden haben und hoffe auf eine rege Beteiligung in den Diskussionen. Die Diskussionen um die zukünftige Nutzung des Deutzer Hafens haben in jüngster Vergangenheit wieder an Fahrt gewonnen. Im Herbst 2005 und Februar 2007 veranstaltete das Dezernat Stadtentwicklung, Planen und Bauen Informations- und Diskussionsveranstaltungen mit Anliegern und Nutzern des Deutzer Hafens, wobei die unterschiedlichen Interessenslagen von Hafennutzern und Hafenanrainern deutlich zutage traten.

Die Diskussionen im Rat der Stadt Köln im September 2007, November 2008 und zuletzt am 26. März 2009 mit der Beschlussfassung über die Standortuntersuchung¹ haben 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. Die Bandbreite, mit der das Thema betrachtet werden kann, wird sich nach meiner Erwartung durch alle Teilaspekte ziehen, die bis morgen Nachmittag auf der Tagesordnung stehen. Aber gerade deshalb habe ich dem Rat diese Veranstaltung vorgeschlagen und sie wurde auch vom Rat mit großer Mehrheit beschlossen.

Gestatten Sie mir zu Beginn des Symposiums einige grundlegende Ausführungen, nicht zuletzt, um die Intention dieses Symposiums deutlich zu machen und evtl. Missverständnissen vorzubeugen. Bekanntermaßen ist Köln aufgrund seiner Lage am Rhein sozusagen als Hafenstadt entstanden und im Verlauf seiner 2000-jährigen Geschichte wesentlich aufgrund seiner Lage zu der Bedeutung gelangt, die es heute und zukünftig zu erhalten und zu stärken gilt – zum Wohle der Menschen in dieser Stadt und in dieser Region.

Dabei war und ist wesentlich, dass Kölns Stabilität und Prosperität auf einem breiten Fundament ruht, Köln also bis heute sowohl ein Industriestandort wie eine Dienstleistungsmetropole als auch eine Hochburg von Wissenschaft und Forschung darstellt. Diese Diversifikation ist m. E. auch zur Zukunftssicherung der Stadt grundsätzlich zu beachten. Ich weise hierauf so deutlich hin, weil das Symposium an dieser grundsätzlichen Aufgabenstellung nicht vorbeikommt. Konkreter: Die zukünftige Nutzung des Deutzer Hafens muss abgewogen werden mit den stadtentwicklungspolitischen Erfordernissen zur Zukunftssicherung Kölns.

Die schwierigen politischen, wirtschaftlichen und sozialen Herausforderungen, denen sich Köln wie andere städtische Agglomerationen stellen muss, erleichtern die Beratung und Entscheidungsfindung in wesentlichen stadtentwicklungspolitischen Handlungsfeldern nicht. Ein Konsens über Ziele und Prioritäten der Stadtentwicklung ist oft nur schwer zu erreichen, liegen sie doch auch konträr zueinander. Zu den besonderen Herausforderungen im Sinne unserer heutigen Fragestellung gehören u. a.

- der verschärfte internationale Wettbewerb aufgrund von Globalisierung, Europäisierung und deregulierten Märkten,
- der fortlaufende Strukturwandel in Richtung De-Industrialisierung und Tertiärisierung, dem sich vor allem westeuropäische Großstädte stellen müssen,
- daraus hervorgehend veränderte Anforderungen an die Flächennutzung,
- gleichzeitig aber auch die notwendige Verknüpfung mit produzierenden Bereichen, die als Basis der wirtschaftlichen Prosperität nach wie vor von großer Bedeutung sind,

¹ *Stadt Köln, Dezernat VI – Stadtentwicklung, Planen, Bauen – Amt für Stadtentwicklung und Statistik, Rechtsrheinisches Entwicklungskonzept „Standortuntersuchung Deutzer Hafen“, Köln, Dezember 2008.*

- die Erhaltung und Verbesserung geeigneter Logistikinfrastrukturen zur Verbesserung der metropolitänen Funktionen,
- die fortschreitende Einengung kommunaler Handlungsspielräume durch Rechtsnormen aller Ebenen und nicht zuletzt
- aber auch das Erfordernis, die natürlichen Lebensgrundlagen zu bewahren.

Auf einen Nenner gebracht befinden wir uns in einem komplexen und sich stark verändernden Umfeld. Dies müssen Rat und Verwaltung in ihren Entscheidungen stets im Blickfeld haben. Die Entwicklung des Deutzer Hafens ist dafür ein gutes Beispiel: Der Ausbau des Deutzer Hafens wurde vor gut 100 Jahren (1908) zehn Jahre nach der Fertigstellung des Rheinauhafens als zweite neuzeitliche Hafenanlage in Köln abgeschlossen. Der Deutzer Hafen verfügt im engeren Bereich mit fast 25 ha Landfläche über rund 10 ha mehr als der Rheinauhafen. Der Vollständigkeit halber sei darauf hingewiesen, dass der Vorhafenbereich in Deutz ursprünglich mit einem 700 m langen Kai bis an die Deutzer Brücke heranreichte. Bis vor 30 Jahren wurden hier noch Massengüter, insbesondere Salz und Phosphat für die damalige Chemische Fabrik Kalk, umgeschlagen. Diese Nut-

zung ist Geschichte und von der Naherholungsfunktion und temporären Festplatznutzung abgelöst worden. Im Zuge des Strukturprogramms ‚Regionale 2010‘ ist die Neugestaltung dieses Areals zwischenzeitlich auf den Weg gebracht worden. Ein Teil der Vorhafenfläche wurde bereits vor fünf Jahren als ‚Hafenpark‘ neu ausgebaut.

Auch der Rheinauhafen hat sein Gesicht verändert und ist zwischenzeitlich auf der Grundlage der Ergebnisse des städtebaulichen Wettbewerbs aus dem Jahre 1992 zu einem herausragenden innerstädtischen Dienstleistungs- und Wohnstandort entwickelt worden. Mit Abschluss dieser Projektentwicklung werden dort rund 900 neue Wohnungen, über 105.000 m² Bruttogeschosßfläche Büronutzungen sowie rund 60.000 m² Bruttogeschosßfläche Kultur- und Kreativnutzungen, in der Summe rund 235.000 m² Bruttogeschosßfläche neu geschaffen worden sein. Der neue Rheinauhafen hat mit seinen Kranhäusern nicht nur ein neues Wahrzeichen geschaffen, sondern hat die Standortqualität und das Ansehen des Wirtschaftsstandorts Köln allgemein und besonders in den Dienstleistungs- und Kreativwirtschaftsclustern erheblich gesteigert, so dass Köln hier seine Konkurrenzfähigkeit verbessern konnte.



Der innerstädtische Deutzer Hafen befindet sich ebenfalls in einem Wandel. Nach unserer städtischen ‚Standortuntersuchung Deutzer Hafen‘ von Ende 2008 sind nur noch knapp 60 % der Gewerbeflächen hafenaffin genutzt. Flächenleerstände machen 20 % des Areals aus. Die restlichen 20 % Gewerbefläche haben keinen dezidierten Bezug zur Hafenanlage. Diese Situation ist unbefriedigend.

Unter anderem gibt es die Überlegungen, den Deutzer Hafen verstärkt für den Umschlag von Schüttgütern wie Kohle, Kies und Schrott zu nutzen. Es ist kaum vorstellbar, auch unter Einhaltung strengerer Umweltauflagen, in der Kölner Innenstadt in Sichtweite des Doms und vis-à-vis der Kranhäuser des Rheinauhafens diese Nutzungen zu etablieren. Wir würden auch bei einer Konkretisierung erhebliche Proteste der Nachbarschaft zu erwarten haben. Unter stadtentwicklungspolitischen Gesichtspunkten wiederhole ich meine Meinung, dass dies nicht der teuerste Schrottplatz der Republik sein darf. Dazu kommt, dass die erforderlichen Investitionen in Hafenanlagen und Verkehrsinfrastruktur noch nicht beziffert wurden und damit auch noch nicht als wirtschaftlich machbar eingestuft werden können. Die Intensivierung der Hafennutzungen in Deutz ist daher mit einer Reihe von Fragezeichen verbunden. Auch das Hafenentwicklungskonzept des Landes trifft im Gegen-

satz zum Hafen Godorf für den Deutzer Hafen keine explizite Aussage im Sinne eines Ausbaurfordernisses. Wenn aber, wie die Prognosen es aussagen, weitere Hafenkapazitäten erforderlich sind, dann sollten wir diese im Rahmen einer Gesamtstrategie für alle Kölner Häfen betrachten. Neben der Hafenwirtschaft müssen dazu dann auch die betroffenen Nachbarschaften einbezogen werden.

Der konsequente Gegenentwurf – eine Umnutzung des Deutzer Hafens zu einem reinen Wohn- und Dienstleistungsstandort könnte grob überschlägig neuen Wohnraum für rd. 3.200 Einwohner und zusätzlich rund 2.800 neue Dienstleistungsarbeitsplätze generieren. Grundsätzlich besitzt der Innenstadt-Standort Deutzer Hafen – rund 2.000 m vom Dom entfernt – ein ganz erhebliches städtebauliches Entwicklungspotenzial, welches maßgeblich durch die besondere südliche rechtsrheinische Lage mit einmaligen Blickbeziehungen zum Stadtkern und guten Belichtungs- und Besonnungsverhältnissen bestimmt wird. Aufgrund der exponierten Lage würde eine Umstrukturierung einen wesentlichen Beitrag zur Stärkung der Kölner Metropolfunktionen leisten, weshalb auch der von Professor Albert Speer vor vier Monaten vorgelegte ‚Städtebauliche Masterplan Innenstadt Köln‘ eine langfristige Umnutzung für Wohnen und Arbeiten vorschlägt. Der Deutzer Hafen wäre



damit ein Filetstück der Stadtentwicklung, allerdings zum Preis der Verdrängung der angestammten Funktionen.

Damit spiegelt die Standortdiskussion zum Deutzer Hafen – und damit komme ich zu meinen einleitenden Worten zurück – einen klassischen Zielkonflikt der Stadtentwicklung wider, den es zu lösen gilt. Und ich denke, es gibt Lösungsansätze, die aber wohl zwischen den beiden von mir skizzierten Enden des Kontinuums der Möglichkeiten liegen werden. Wir werden uns daher in den nächsten beiden Tagen vor allem mit den rechtlichen, aber auch den wirtschaftlichen und stadtentwicklungspolitischen Rahmenbedingungen, Notwendigkeiten und Machbarkeiten beschäftigen müssen. Dabei ist auch der Frage nachzugehen, ob und wenn ja, unter welchen Bedingungen ggf. eine schrittweise Veränderung des Gebietscharakters erreichbar ist.

Nur in Kenntnis der Entscheidungsspielräume und der Möglichkeit, die Nutzungsanforderungen entsprechend den Zielen und Prioritäten der Stadtentwicklungspolitik abwägen zu können, vermag der Rat der Stadt Köln richtungsweisende Beschlüsse zum Wohl der Stadt zu fassen. Ziel des Symposiums ist es somit, die Chancen und Risiken alternativer Zielvorstellungen zu bewerten und die städtischen Handlungsoptionen aufzuzeigen. Dabei sollen sowohl die Bedeutung des Deutzer Hafens für den Industrie- und Logistikstandort Köln, der Erhalt der oftmals einfachen Arbeitsplätze und die gesetz-

lichen Erfordernisse des vorbeugenden Hochwasserschutzes, als auch die Chancen und Möglichkeiten einer Umnutzung zugunsten von Wohn- und Dienstleistungsnutzungen einschließlich ihres Stellenwertes umfassend und interdisziplinär untersucht werden.

Ich danke den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern der Dezernate Stadtentwicklung, Planen und Bauen mit Herrn Streitberger an der Spitze sowie Wirtschaft und Liegenschaften mit Herrn Dr. Walter-Borjans für das ausgewogene und klar strukturierte Tagungsprogramm. Ebenso gilt mein Dank allen Referentinnen und Referenten, die ihre Expertise in unsere Fragestellung mit einbringen. Im Anschluss an das heutige Tagesprogramm haben Sie die Möglichkeit, im Rahmen einer Führung durch den Deutzer Hafen einen Eindruck vom Gelände zu gewinnen. Ab 19.30 Uhr lade ich Sie, gemeinsam mit den Beigeordneten Dr. Walter-Borjans und Streitberger ein, das neu eröffnete Odysseum zu besuchen, und dort den Tag ausklingen zu lassen.

Ich wünsche uns allen einen guten und weiterführenden Erkenntnisgewinn. Das hiervon nicht nur die Stadt Köln profitieren kann, sondern auch jede andere Stadt mit vergleichbaren Konfliktlagen, belegt das aktuelle Forschungsgebiet des Instituts für Landes- und Stadtentwicklungsforschung (ILS) aus Dortmund, das uns in Person von Professor Danielzyk und seinem Team bei der Vorbereitung, Organisation und Dokumentation des Symposiums versiert unterstützt.

Entwicklungsspielräume für den Deutzer Hafen aus wasserwirtschaftlicher Sicht

Reinhard Vogt

Leiter der Hochwasserschutzzentrale Köln, Stadtentwässerungsbetriebe Köln, AöR

Der Hochwasserschutz hat in Köln eine besondere Bedeutung. Das liegt insbesondere auch daran, dass Köln die am meisten vom Hochwasser bedrohte und betroffene Großstadt in Europa ist und lernen musste, mit dem Hochwasser zu leben. Hochwasser gab es in Köln schon immer, und das Gelände hier am Deutzer Hafen war bereits beim Hochwasser 1882 bei einem Pegelstand von 10,52 m Kölner Pegel überschwemmt.

Hinweise auf Maßnahmen zur Vorbeugung vor Hochwasser haben in den letzten 100 Jahren immerzu kaum Beachtung gefunden, mahnende Beamte wurden als Unken verschrien und nach Jahren ohne Hochwasser geriet die Hochwasserbedrohung immer wieder in Vergessenheit. Trotz Schäden an Häusern wurden diese immer wieder an der gleichen Stelle neu aufgebaut, und beim nächsten großen Hochwasser waren dann die gleichen Schäden an diesen Bauten wieder zu verzeichnen. In Köln gibt es Gebiete, die werden alle zwei Jahre überflutet, deren Bewohner sind aber besonders hochwassererfahren und haben gelernt mit dem Hochwasser zu leben.

Das Gebiet des Deutzer Hafens wird in großen Teilen bereits beim 10-jährlichen Hochwasser überflutet und ist daher als gesetzliches Überschwemmungsgebiet ausgewiesen. Bei den zwei sogenannten Jahrhundert-Hochwassern Ende 1993 und Anfang 1995 wurden weite Teile der Gewerbe- und Industrieflächen des Deutzer Hafengebietes mit überflutet.

Beim Hochwasser 1995 hätte es noch viel schlimmer kommen können. Laut Wetterprognosen hätte der Wasserstand ohne Weiteres 30 cm höher steigen können und in Mülheim, in Kalk, in Deutz, im Kölner Norden und an vielen anderen Stellen im Kölner Stadtgebiet hätte es große Überschwemmungen gegeben mit den Überschwemmungen der Fordwerke, einiger Krankenhäuser, des Kölner Zoos, der Kölner U-Bahn. Man hatte 1995 Glück, weil die vorhergesagten Niederschläge nördlich von Köln niedergingen. Dadurch sind die Hochwasserschäden verhältnismäßig gering geblieben, es mussten keine 100.000 Menschen evakuiert werden, es sind keine großen Chemieunfälle eingetreten und es waren keine Todesopfer zu verzeichnen.

Der Kölner Rat hatte diese Warnung sehr ernst genommen und im Februar 1996 einstimmig das Hochwasserschutzkonzept Köln beschlossen. Vor Beschlussfassung im Rat am 1. Februar 1996 wurde es intensiv präsentiert, diskutiert und optimiert.

Nach der Beschreibung der Ursachen der Rheinhochwasser verknüpfte man die Grundgedanken des vorsorgenden Hochwasserschutzes wie

- Flächenfreihaltung,
- natürliche Wasserrückhaltung,
- vermindertes Schadenspotenzial und
- Bewusstmachung der verbleibenden Hochwassergefahr



mit den Hauptaspekten

- Hochwasserabwehr,
- baulicher Hochwasserschutz,
- Hochwassermanagement und
- kompetente Eigenvorsorge.

Die ständige Sensibilisierung der Bevölkerung, die deutliche Verringerung der Schadenspotenziale und die Berücksichtigung der Interessen anderer Rheinanlieger sind wichtigste Bestandteile der Gesamtkonzeption, die unter dem Gesamtmotto steht: Global denken, überregional initiieren und kommunal handeln.

Vorsorgender Hochwasserschutz

Trotz geringer Freiflächen befinden sich derzeit in Köln zwei Hochwasserrückhalteräume in der Umsetzung. Der gesteuerte Rückhalteraum im Kölner Süden mit einem Rückhaltevolumen von 4,5 Millionen m³ wird derzeit gebaut und der Raum im Kölner Norden – Rückhaltevolumen etwa 29,2 Millionen m³ – ist zurzeit im Genehmigungsverfahren.

Nicht nur die Rückhalteräume werden von den meisten Bürgern, Politikern und Medien in Köln unterstützt, sondern auch die Rückverlegung von Deichlinien, die Freihaltung und Reaktivierung von Überschwemmungsflächen, die Entsiegelung und Versickerung von Niederschlagswasser, die Überprüfung von Bebauungsplänen auf ihre Hochwasserkompatibilität und die umfangreiche Berücksichtigung des Hochwasserschutzes im Städtebau sowie in der Regionalplanung. Der Gebietsentwicklungsplan, in dem das 500-jährliche Hochwasser ausgewiesen ist, die Projekte Rheinboulevard, die Musterauenlandschaft Flittarder und Westhovener Aue und Wohnen am Strom sowie entfallende oder geänderte Bebauungspläne, sind gute Beispiele der Hochwasservorsorge in der regionalen Bauleitplanung und Objektplanung.

Baulicher Hochwasserschutz

Für den oberirdischen Hochwasserschutz durch Deiche, Mauern und 10 km mobilen Wänden, der Sicherung des Kanalnetzes mit Schiebern, Pumpwerken und modernisierten Kläranlagen wurden bis Ende 2008 430 Millionen Euro in Köln investiert. Dieser hohen Investitionssumme steht bei einem 200-jährlichen Hochwasser ein verhinderter Schaden von mehreren Milliarden Euro

gegenüber. Die volkswirtschaftlichen Folgeschäden wie Produktionsausfälle oder Standortverlegung in mindestens doppelter Höhe sind hierbei noch nicht berücksichtigt.

Eigenvorsorge – Gefahren- und Risikobewusstsein

Die potenziell Betroffenen müssen intensiv mit der Gefährdung durch Hochwasser oder Grundwasser vertraut gemacht werden, damit sie entsprechend Eigenvorsorge betreiben können.



Grundlage für eine optimale Bau- und Verhaltensvorsorge ist die genaue Kenntnis von zum Beispiel Wassertiefen, Fließgeschwindigkeiten und Wasserdruck bei verschiedenen Wasserständen. Im Rahmen von Informationsveranstaltungen mit Baufachleuten werden immer wieder die Hochwassergefahrenkarten in Köln vorgestellt, Vorsorgemaßnahmen wie die Höherlegung von Stromverteilerkästen, Sicherungsmöglichkeiten für Öltanks oder das Hochwassermerkblatt mit Verhaltenstipps erläutert.

Auf den Internetseiten der Hochwasserschutzzentrale Köln, www.hochwasserinfo-koeln.de, kann sich jeder Kölner über die Adresseingabemaske oder per Mausklick parzellengenau die Hochwassergefährdung seines Grundstückes anschauen und sich über unterschiedliche Vorsorgemaßnahmen detailliert informieren. Ein stets aktueller Rheinwasserstand am Kölner Pegel, eine ständig aktualisierte Hochwasservorhersage und viel Wissenswertes zum Hochwasserschutz ergänzen die Internetseite.

Dauerhafte Sensibilisierung

Um das Thema Hochwasserschutz ständig im Bewusstsein der Kölner zu bewahren, wurden verschiedene Dauermaßnahmen ergriffen, wie:

- eine Hochwasserdauerausstellung,
- Hochwasserfilme, zum Beispiel die Sendung mit der Maus,
- ein Hochwasserspazier- und Radweg,
- Informationsveranstaltungen für Schüler und Erwachsene und
- verschiedene „Events“ wie Hochwassertage und Hochwassermessen.

Um Schäden durch Hochwasser zu verhindern, oder mindestens zu verringern, sind die Bauvorsorge und die Flächenvorsorge die wichtigsten Instrumentarien. Sie sind keine Instrumentarien der Wasserwirtschaft, sondern der Raumordnung und Stadtplanung. Auf der Grundlage des Hochwasserschutzkonzeptes von 1996 wurden im Jahr 1998 die schon seit 1906 in Köln bestehenden Überschwemmungsgebiete durch neue gesetzliche Überschwemmungsgebiete neu festgesetzt. Die Festsetzung erfolgte auf der Grundlage eines 100-jährlichen Hochwassers, wobei bebaute Gebiete aus der Festsetzung herausgenommen wurden und nur nachrichtlich dargestellt wurden. Innerhalb von gesetz-

lich festgesetzten Überschwemmungsgebieten ist nach heutigem Recht eine Neubebauung des Deutzer Hafens sehr kritisch zu sehen. Wenn man das Artikelgesetz zum vorbeugenden Hochwasserschutz von Mai 2005 wörtlich nimmt, ist eine Umnutzung des Gebietes nur als Hafenausbau möglich. Die europäische Hochwasserpolicy, Hochwassergesetzgebung, die bundesdeutsche und die Ländergesetzgebung im Wasserrecht haben aber als wesentliche Ziele die Schadensminderung und die Schaffung von Retentions- und Abflussvolumen.

Eine Umnutzung des Deutzer Hafens mit dem Nebeneinander von Hafenbebauung, Wohnbebauung, Gewerbe und Freizeit könnte eine Chance zur Schadensminderung und zur Erhöhung des Abfluss- und Retentionsvolumens bedeuten. Eine für ganz Europa beispielhafte Umnutzung könnte auch richtungweisend sein für eine neue Gesetzgebung zur Verbesserung des Hochwasserschutzes in den Gesetzen zur Bauleitplanung, zur Raumordnung und zum Gewässerschutz. Diese Chance sollte nicht vertan werden. Eine Neubebauung würde auch die Chance bieten, einen vernünftigen, wirksamen Objektschutz zu gestalten sowie architektonische Musterlösungen zu realisieren mit dem Ziel einer möglichst geringen Aufstandsfläche, einer Ausweitung der Bebauung oberhalb einer Linie eines Extremhochwassers, einer Erhöhung des Abflussvolumens durch Vorlandvertiefung, weniger Baukörper im Abflussquerschnitt unterhalb der Extremhochwasserlinie zu platzieren (es müssen ja nicht unbedingt Pfahlbauten sein).

Natürlich bietet sich gerade im Bereich des Deutzer Hafens eine Verbindung mit der Erholungsfunktion der Poller Wiesen an durch Ufer nahe Gastronomie mit Blick auf das städtebauliche Kleinod Rheinauhafen, durch ein Sport- u. Freizeitgelände ohne großflächige Bebauung mit der Möglichkeit, auch Überflutungen weitgehend schadlos zu überstehen.

Derzeit bestehende, erhebliche Schadenspotenziale durch ansässige Gewerbe- und Industriebetriebe im Bereich des Deutzer Hafens könnten durch eine hochwasserangepasste Neubebauung deutlich minimiert werden. Die neue Bauplanung am Deutzer Hafen könnte beispielgebend sein für das Leben an und mit dem Fluss.

Mit dem Regierungspräsidenten Köln sollten Möglichkeiten eruiert werden, an dieser Stelle beispielgebend dem Fluss mehr Raum zu geben, den Hochwasserschutz

durch die Neubebauung in die Landschaft einzubeziehen und das hohe Freizeitpotenzial dieser Fläche ausreichend zu berücksichtigen. Die Bebauung im Bereich des Deutzer Hafens sollte hochwasserangepasst bis zu einem Wasserstand von 11,90 mKP als vorbildlicher stadt-bildintegrierter Hochwasserschutz ausgeführt werden. Die ständige Sensibilisierung der Bevölkerung für das auch dann noch bestehende Restrisiko bei Extremhochwasser könnte europaweit Vorbildcharakter erlangen, denn wir müssen lernen, mit dem Hochwasser zu leben.

Die bestehenden Gesetze zum Hochwasserschutz sollten vernünftig ausgefüllt werden und die Planung für eine hochwasserangepasste Bebauung schnellstmöglich betrieben werden. Die Hafenbebauung sollte schnellstmöglich der Hochwasserproblematik angepasst werden, denn eines ist sicher – auch wenn wir nicht wissen wann, wie hoch und wo das nächste Hochwasser entsteht – sicher ist, das nächste Hochwasser kommt bestimmt! Hier im Deutzer Hafen besteht die Möglichkeit, Hochwasserschutz als Gewinn für die Stadtplanung und als Gewinn für den Gewässerschutz auszugestalten, als vorsorgender Umweltschutz par excellence.



Entwicklungsspielräume für den Deutzer Hafen aus wasserwirtschaftlicher Sicht

Prof. Dr. Remo Laschet

LLR Legerlotz Laschet Rechtsanwälte, Köln, Brüssel, Helsinki

Die Standortuntersuchung für den Deutzer Hafen¹ geht davon aus, dass für den Hafenbereich ein weitreichendes Planungsverbot zur Ausweisung „neuer Baugebiete“ nach § 31 b Abs. 4 des Wasserhaushaltsgesetzes (weiter: WHG) gelte.

Als Voraussetzung für ein Bebauungsplanverfahren zur Neustrukturierung des Hafengebietes wird es deshalb als erforderlich angesehen, dass

- entweder Vorhaben realisiert werden, für die es keine adäquaten Standortalternativen gibt, oder
- zunächst in einem isolierten Planfeststellungsverfahren die Hochwasserschutzwand verlegt wird.

Aufgrund der „hohen Hürden“ für ein Bebauungsplanverfahren wird eine Überplanung des Hafenstandorts zur Realisierung einer Unnutzung in einen Wohn- und Dienstleistungsstandort als „wenig realistisch“ angesehen.

Diese Einschätzung resultiert entscheidend daraus, dass die Standortuntersuchung auf Seite 34 davon ausgeht, dass „das gesamte Gebiet des Deutzer Hafens ... im Überschwemmungsgebiet gemäß § 31 b Wasserhaushaltsgesetz (WHG)“ (Hervorhebung diesseits) liege, wonach dort grundsätzlich durch Bauleitpläne keine „neuen Baugebiete“ ausgewiesen werden dürften.

Wir haben diesbezüglich untersucht, ob das Planungsverbot des § 31 b Abs. 4 WHG tatsächlich und rechtlich für das Gebiet des Deutzer Hafens gilt und ob eine Umstrukturierung des Hafenareals beispielsweise in einen Wohn- und Dienstleistungsbereich als Ausweisung eines „neuen Baugebietes“ im Sinne des Gesetzes von einem solchen Verbot erfasst wäre, wovon die Standortuntersuchung in rechtlicher Hinsicht jedenfalls ausgeht.

Summarisches Untersuchungsergebnis:

Nach dem Ergebnis dieser Prüfung gelangt das Planungsverbot des § 31 b Abs. 4 WHG vorliegend nicht zur Anwendung, da ein Überschwemmungsgebiet „gemäß § 31 b WHG“ nicht vorliegt und die Vorschrift für nach altem Recht festgesetzte Überschwemmungsgebiete keine Geltung beansprucht. Weiterhin spricht bei wertender Betrachtung vieles dafür, dass eine Überplanung zur Ermöglichung einer Umnutzung des bereits bebauten Areals nicht als Ausweisung eines „neuen Baugebiets“ im Sinne des § 31 b Abs. 4 WHG anzusehen und dementsprechend nicht von einem etwaigen Planungsverbot erfasst wäre.

Im Einzelnen:

I. Planungsverbot gemäß § 31 b Abs. 4 WHG zur Ausweisung neuer Baugebiete im Bereich des Deutzer Hafens

Nach Einschätzung der Unterzeichner besteht für das Gebiet des Deutzer Hafens entgegen den Annahmen der Standortuntersuchung bislang kein Planungsverbot gemäß § 31 b Abs. 4 WHG zur Ausweisung neuer Baugebiete, da die Vorschrift für den Bereich des Deutzer Hafens keine Geltung beansprucht:

1. Das den Deutzer Hafen betreffende Überschwemmungsgebiet ist nicht auf Grundlage des seit dem 3. Mai 2005 geltenden § 31 b WHG, sondern noch unter Geltung der Vorgängervorschrift des § 32 WHG a. F. erlassen worden. Das Gebiet des

¹ Stadt Köln, Dezernat VI – Stadtentwicklung, Planen, Bauen – Amt für Stadtentwicklung und Statistik, Rechtsrheinisches Entwicklungskonzept „Standortuntersuchung Deutzer Hafen“, Köln, Dezember 2008.

Deutzer Hafens wurde durch die „ordnungsbehördliche Verordnung zur Festsetzung des Überschwemmungsgebiets des Rheins und seiner Rückstaugebiete im Regierungsbezirk Köln“ vom 08. Mai 1998, veröffentlicht in der Sonderbeilage zum Amtsblatt Nr. 28 für den Regierungsbezirk Köln, großteilig als Überschwemmungsgebiet festgesetzt. Das Überschwemmungsgebiet wurde dementsprechend vor Inkrafttreten des Planungsverbots gemäß § 31 Abs. 4 WHG festgesetzt. Eine erneute Festsetzung nach neuem Recht bzw. eine vorläufige Unterschutzstellung nach § 31 b Abs. 5 WHG ist nach hiesigem Informationsstand bislang nicht erfolgt.

2. Die Vorschrift des § 31 b Abs. 4 WHG ist auf solche „alten“, das heißt vor Inkrafttreten des § 31 b WHG am 3. Mai 2005 festgesetzten, Überschwemmungsgebiete bei wertender Betrachtung nicht anwendbar:
- a) Dies ergibt sich bereits unmittelbar aus dem Wortlaut des § 31 b Abs. 4 WHG. Die Vorschrift regelt ein Verbot der Ausweisung neuer Baugebiete nicht abstrakt für (bestehende und künftige) Überschwemmungsgebiete, sondern ausdrücklich nur für „Überschwemmungsgebiete nach (§ 31 b) Abs. 2 Satz 3 u. 4“. § 31 b Abs. 4 Satz 1 WHG hat folgenden Wortlaut:

„In Überschwemmungsgebieten nach Absatz 2 Satz 3 und 4 dürfen durch Bauleitpläne keine neuen Baugebiete ausgewiesen werden; ausgenommen sind Bauleitpläne für Häfen und Werften.“ (Hervorhebung diesseits)

Nach dem klaren Wortlaut des § 31 b Abs. 4 Satz 1 WHG soll das dort verankerte Planungsverbot damit (nur) für solche Überschwemmungsgebiete gelten, die nach der ebenfalls erst zum 03. Mai 2005 in Kraft gesetzten Vorschrift des § 31 b Abs. 2 Satz 3 u. 4 WHG festgesetzt wurden.

- b) Für diese Wertung spricht weiterhin, dass sich im Vergleich zur Vorgängerregelung in § 32 Abs. 1 Satz 2 WHG a. F. die Rechtswirkungen der Überschwemmungsbietsfestsetzungen und die Anforderungen an eine solche Festsetzung ganz erheblich verschärft haben. Die nach § 31 b WHG festgesetzten Hochwasserschutzgebiete sind gegenüber dem vorhergehenden Rechtsstand mit deutlich weiter-

gehenden Rechtswirkungen, nämlich insbesondere (erstmalig) einem weitreichenden Planungsverbot versehen worden. Weiterhin dürfen nach der Neufassung Überschwemmungsgebiete nur nach entsprechender Öffentlichkeitsbeteiligung geschaffen werden, welche nach altem Recht nicht erforderlich war, und es unterliegt die Festsetzung auch anderen materiellen Kriterien. Eine Gleichsetzung der nach altem und neuem Recht festgesetzten Gebiete ist dementsprechend nicht selbstverständlich und hätte einer (mit tragfähigen Gründen zu versehenen) ausdrücklichen Überleitungsregelung bedurft, welche sich im WHG nicht findet.

- c) Zudem wird nach § 31 b Abs. 5 Satz 1 WHG durch Landesrecht geregelt, dass noch nicht nach neuem Recht festgesetzte Überschwemmungsgebiete zu ermitteln, in Kartenform darzustellen und vorläufig zu sichern sind. Nur für derart erfasste Gebiete gelten die Absätze 2 bis 4 des § 31 b WHG n. F. entsprechend. Solcher landesrechtlichen Regelungen bedürfte es nicht, wenn das neue Recht ohne Weiteres für Überschwemmungsgebiete alten Rechts Geltung beanspruchen würde.
- d) Dementsprechend wurde zu Recht in der bislang ergangenen oberverwaltungsgerichtlichen Judikatur einheitlich entschieden, dass die Vorschrift des



§ 31 b Abs. 4 WHG nicht auf Überschwemmungsgebiete anzuwenden ist, welche vor dem Inkrafttreten dieser Vorschrift festgesetzt worden waren ².

Diese Auffassung wird von wesentlichen Teilen der Fachliteratur geteilt ³.

Die Gegenauffassung, wonach das Planungsverbot uneingeschränkt für nach altem Recht festgesetzte Überschwemmungsgebiete gelten soll ⁴ bzw. jedenfalls für diejenigen Überschwemmungsgebiete Geltung beanspruchen soll, welche tatsächlich den neuen bundesrechtlichen Anforderungen genügen ⁵ steht in Widerspruch zu dem insoweit klaren Wortlaut des § 31 b Abs. 4 WHG und übersieht, dass die Übertragung der deutlich verschärften Auswirkungen auf nach altem Recht festgesetzte Gebiete jedenfalls einer klaren Übergangsregelung bedurft hätte, welche sich im WHG gerade nicht findet.

- e) Wenngleich eine höchstrichterliche Entscheidung zur Reichweite des § 31 b Abs. 4 WHG in Bezug auf nach altem Recht festgesetzte Überschwemmungsgebiete noch nicht vorliegt, ist deshalb nach dem klaren Wortlaut der Vorschrift und entsprechend den fundiert begründeten Entscheidungen des Bayerischen Verwaltungsgerichtshofs sowie des OVG Niedersachsen davon auszugehen, dass die Vorschrift des § 31 b Abs. 4 WHG für nach altem Recht festgesetzte Überschwemmungsgebiete und damit auch für das den Deutzer Hafen betreffende Überschwemmungsgebiet nicht gilt und das weitreichende Planungsverbot des § 31 b Abs. 4 WHG für den Bereich des Deutzer Hafens somit keine Geltung beanspruchen kann.
- 3. Fraglich ist weiterhin, ob für das Gebiet des Deutzer Hafens möglicherweise ein Planungsverbot nach den Vorschriften des Landeswassergesetzes für das Land Nordrhein-Westfalen (LWG NRW) besteht. Der Landesgesetzgeber regelt den Hochwasserschutz in § 112 und 113 LWG NRW und hat das bundesrechtliche Planungsverbot in § 113 Abs. 4 LWG übernommen. Vorbehaltlich einer eingehenden rechtsgutachterlichen Prüfung spricht einiges dafür, dass auch nach Landesrecht ein entsprechendes Planungsverbot nicht besteht.
- a) Allerdings ist das Planungsverbot in § 113 Abs. 4 LWG NRW allgemeiner und umfassender formuliert

als die bundesrechtliche Regelung in § 31 b Abs. 4 Satz 1 WHG. Es wird nicht, wie im Bundesrecht, (nur) in Überschwemmungsgebieten nach § 31 b Abs. 2 WHG, sondern allgemeiner formuliert „in festgesetzten Überschwemmungsgebieten“ eine Ausweisung neuer Baugebiete verboten. Da der Gesetzgeber ausdrücklich die Regelung nur „wiederholen“ und eine 1:1-Umsetzung von Bundesrecht vornehmen wollte⁶ und die Vorschrift wie auch § 112 LWG ausdrücklich auf die bundesrechtliche Regelung Bezug nimmt, ist indessen davon auszugehen, dass der Landesgesetzgeber eine gegenüber dem Bundesrecht weitergehende Erstreckung des Planungsverbots mit § 113 Abs. 4 LWG NRW nicht vornehmen wollte, möglicherweise aber von einer weitergehenden Reichweite des § 31 b Abs. 4 WHG ausgegangen ist.

Zudem weicht die Landesregelung auch in einem weiteren Punkt vom Bundesrecht ab. Während § 31 b Abs. 4 WHG die Ausweisung neuer Baugebiete „durch Bauleitpläne“ und damit (allein) durch Bebauungs- und Flächennutzungspläne untersagt, regelt § 113 Abs. 4 LWG ein Verbot zur Ausweisung neuer Baugebiete „in einem Verfahren nach dem Baugesetzbuch“. Hiermit wären auch andere bauplanungsrechtliche Ausweisungen von Baugebieten durch Abrundungssatzungen nach § 34 Abs. 4 BauGB und durch Außenbereichssatzungen nach § 35 Abs. 6 BauGB erfasst.

² BayVGH, Urteil vom 30.07.2007, 15 N 06.741, NVwZ-RR 2008, 309 ff.; OVG Niedersachsen, Urteil vom 28.03.2008, 1 KN 93/07, DVBl. 2008, 724 ff.

³ vgl. Breuer, NuR 2006, 614, 621; Fassbender, DVBl. 2007, 926, 934; Hünnekens / Arnold, BauR 2006, 1232, 1236; Drost, Das Wasserrecht in Bayern, § 31 b WHG, Rdnr. 18; Schrödter in Schrödter, BauGB, 7. Auflage 2006, § 1, Rdnr. 185c.

⁴ so ohne nähere Begründung Knopp in: Sieder / Zeitler / Dahme, WHG und AbwAG, § 31 b WHG, Rdnr. 60a sowie Cormann in Giesberts / Reinhardt, Beck'scher Online-Kommentar, § 31 b WHG, Rdnr. 30.

⁵ so Berendes, ZfW 2005, 197/206; Czychowski / Reinhardt, WHG, § 31 b, Rdnr. 18.

⁶ vgl. Begründung zum Entwurf der Landesregierung vom 14.08.2007, Landtags-Drs. 14/4835, S. 1f., 110.

Soweit die Landesregelung in diesem Sinne das Verbot einer Ausweisung neuer Baugebiete gegenüber der Bundesregelung allgemeiner auf „festgesetzte Überschwemmungsgebiete“ und weitergehend durch „Verfahren nach dem Baugesetzbuch“ erstreckt, ist die Regelung geltungserhaltend im Sinne der bundesrechtlichen Regelung des § 31 b Abs. 4 WHG auszulegen. Denn die Regelung des Planungsverbots ist als Regelung auf dem Gebiet des Bauplanungs- bzw. Bodenrechts auf die konkurrierende Gesetzgebungskompetenz des Bundes (Art. 74 Abs. 1 Nr. 18 GG) gestützt. Die Länder sind nach Art. 72 Abs. 1 GG an einer Erweiterung des bundesrechtlichen Verbots gehindert, weshalb die Regelung des § 113 LWG, soweit sie über das bundesrechtliche Verbot hinausgeht, nichtig ist bzw. geltungserhaltend beschränkt auf den Regelungsinhalt des § 31 b Abs. 4 WHG anzuwenden ist.

Aus der Vorschrift des § 113 Abs. 4 LWG NRW kann deshalb ein weitergehendes Planungsverbot unmittelbar nicht abgeleitet werden.

- b) Fraglich könnte indessen sein, ob durch die Überleitungs Vorschrift des § 112 Abs. 3 i. V. m. § 113 Abs. 4 LWG eine Erstreckung des Planungsverbots auf bereits nach altem Recht festgesetzte Überschwemmungsgebiete wirksam verankert wird.

Eine entsprechende Regelung ist zunächst § 112 Abs. 3 Satz 1 LWG NRW nicht zu entnehmen. Hier ist geregelt:

„Die nach bisherigem Recht erlassenen ordnungsbehördlichen Verordnungen gelten fort.“

Hiermit ist eine Geltung des neuen Rechts für die nach altem Recht festgesetzten Überschwemmungsgebiete nicht mit hinreichender Klarheit verankert. Es fehlt die erforderliche Regelung, dass das neue Recht (§ 31 b Abs. 4 WHG) auf die alten Festsetzungen anwendbar ist ⁷.

Ergänzend ist in § 112 Abs. 3 Satz 2 LWG NRW in der zum 31.12.2007 in Kraft getretenen Neufassung nunmehr geregelt:

„Soweit getroffene Regelungen von § 113 abweichen, gilt dieser.“

Hiermit ist allerdings vom Wortlaut her nicht geregelt, dass für nach altem Recht festgesetzte Überschwemmungsgebiete allgemein das neue Recht

und im Besonderen das Planungsverbot des § 113 Abs. 4 LWG bzw. des § 31 b Abs. 4 WHG gilt. Hiervon scheint der Landesgesetzgeber vielmehr (nach diesseitiger Auffassung fehlerhaft) ausgegangen zu sein. Die Regelung beschränkt sich – offenbar im Hinblick auf die durch Rechtsänderungen grundsätzlich unberührt bleibende Bestandskraft von Festsetzungen eines Verwaltungsakts – darauf, dem neuen Recht entgegenstehende getroffene Festsetzungen der „alten“ Verordnungen durch das Gesetz zu ersetzen.

Dementsprechend gilt das neue Recht nach dem Wortlaut des § 112 Abs. 3 Satz 2 LWG NRW für alte Überschwemmungsgebiete (nur) insoweit, als die entsprechenden Verordnungen tatsächlich vom neuen Recht abweichende Regelungen (etwa zu Bebauungsanforderungen) enthalten. Soweit allerdings für die Überschwemmungsgebiete keine expliziten Festsetzungen getroffen wurden, besteht insoweit keine Abweichung von § 113 LWG, sondern lediglich eine Nichtregelung, für welche eine (ersatzweise) Geltung des § 113 LWG nicht geregelt ist. Dementsprechend dürfte bei wertender Betrachtung die Überleitungsregelung – ihre Wirksamkeit einmal unterstellt – nur tatsächlich verankerte Regelungen durch den Gesetzestext ersetzen, ohne aber darüber hinausgehend allgemein „alte“ Überschwemmungsgebietsfestsetzungen dem neuen Recht zu unterwerfen. Eine solche allgemeine Überleitung auf das neue Recht ist jedenfalls mit der erforderlichen Klarheit⁸ nicht geregelt.

Da vor Inkrafttreten des § 31 b Abs. 4 WHG Planungsverbote nicht galten, enthalten die nach früherem Recht erlassenen Überschwemmungsgebietsverordnungen grundsätzlich keine Regelungen zur Zulässigkeit einer Überplanung bzw. Baugebietsausweisung an sich.

Sie beschränken sich regelmäßig auf Regelungen zur Errichtung von Bauvorhaben. Dies gilt nach Kenntnis der Unterzeichner (vorbehaltlich näherer Prüfung und Auswertung der in Rede stehenden Verordnung) auch für die hier in Rede stehende Verordnung.

⁷ so zutreffend Breuer, a. a. O. S. 621, Fn.62 zur wortgleichen Vorgängerfassung des Jahres 2005.

⁸ vgl. hierzu Breuer, a. a. O.

Dementsprechend dürfte vorliegend insoweit eine abweichende Regelung nicht bestehen und folglich eine Geltung des § 113 insoweit nicht geregelt sein.

Überdies erscheint eine vom Einzelfall unabhängige Überleitung des neuen Rechts auf nach altem Recht erlassene Überschwemmungsgebietsverordnungen im Hinblick auf die insoweit deutlich geringeren formellen und materiellen Anforderungen verfassungsrechtlich im Hinblick auf die Grundsätze der Erforderlichkeit und Verhältnismäßigkeit sehr bedenklich. Der Bundesgesetzgeber sieht für ältere Gebietsfestsetzungen (nur) eine Erfassung und vorläufige Sicherung sowie erforderlichen Falls eine Anpassung an die geänderten Verhältnisse (§ 31 b Abs. 5, Abs. 2 WHG), nicht aber eine generelle Überstülpung des neuen, deutlich verschärften Rechts vor.

Weiterhin erscheint fraglich, ob im Hinblick auf die auf konkurrierende Gesetzgebungskompetenz (Art. 72 Abs. 1 Nr. 18 GG) gestützte Regelung des § 31 b Abs. 4 WHG eine Erweiterung des Anwendungsbereichs durch den Landesgesetzgeber im Wege von Überleitungsregelungen zulässig sein kann. Es spricht einiges dafür, dass der Bundesge-

setzgeber mit § 31 b Abs. 5 WHG (unter Berücksichtigung des verfassungsrechtlichen Übermaßverbots) insoweit eine abschließende Regelung getroffen hat, welche vom Landesgesetzgeber nicht ohne weiteres im Sinne einer erweiterten Einschränkung der kommunalen Planungshoheit erweitert werden kann.

- c) Festzuhalten ist damit an dieser Stelle, dass viel dafür spricht, dass auch landesrechtlich durch §§ 112, 113 LWG NRW ein Planungsverbot für das Gebiet des Deutzer Hafens nicht gilt.
- 4. Allerdings besteht die Möglichkeit und nicht geringe Wahrscheinlichkeit, dass die Bezirksregierung Köln den Bereich durch Neuausweisung eines Überschwemmungsgebiets gem. § 31 b WHG dem Anwendungsbereich des § 31 b Abs. 4 WHG (erstmalig) unterstellt und bis zum Abschluss des Verfahrens das Gebiet gem. § 31 b Abs. 5 WHG vorläufig sichert.

Eine solche den Bereich des Deutzer Hafens einschließende (erneute) Überschwemmungsgebietsfestsetzung wäre allerdings nur soweit zulässig, wie die materiellen Anforderungen des neuen Rechts die Festsetzung des Überschwemmungsgebiets an



sich und in seiner räumlichen Ausdehnung gestatten bzw. erfordern. In diesem Rahmen dürfte auch neu über die Lage der Hochwasserschutzwand und damit den vom Überschwemmungsgebiet erfassten Bereich zu befinden sein.

II. Ausweisung eines „neuen Baugebiets“ durch Überplanung und Umstrukturierung des bestehenden Hafenareals

Sofern man vom Vorliegen eines Planungsverbots ausgehen wollte bzw. mit einer Etablierung des Planungsverbots über eine Neufestsetzung des Überschwemmungsgebiets rechnen muss, so ist fraglich und entscheidend, ob hierdurch die in Rede stehende Planung untersagt wäre. Das Planungsverbot des § 31 b Abs. 4 WHG erfasst und untersagt nicht jedwede Bauleitplanung, sondern nur die „Ausweisung neuer Baugebiete“. Es stellt sich deshalb die Frage, wie der Begriff der „Ausweisung neuer Baugebiete“ zu verstehen ist und ob eine hier in Rede stehende Überplanung eines bereits bebauten, noch nicht überplanten Areals mit dem Ziel einer Transformierung unter diesen Begriff zu subsumieren ist.

Diese Frage wurde in der Rechtsprechung, soweit ersichtlich, noch nicht entschieden und wird in der Fachliteratur unterschiedlich beantwortet. Bei wertender Betrachtung spricht nach Auffassung der Unterzeichner allerdings viel dafür, dass die Überplanung bereits bestehender Gewerbe- und Industriebereiche mit dem Ziel einer Transformierung in einen Wohn- und Dienstleistungsstandort als – grundsätzlich zulässige - bloße Planung im Bestand und nicht als Ausweisung eines neuen Baugebiets im Sinne des § 31 b Abs. 4 WHG anzusehen ist.

Im Einzelnen:

1. Die Fachliteratur hat sich bislang nur vereinzelt näher mit dem Begriff des „neuen Baugebiets“ auseinandergesetzt. Der wesentliche Meinungsstand stellt sich wie folgt dar:

- a) Nach der Auffassung von Knopp sind mit „neuen Baugebieten“ allein Bauprojekte auf bisher unbebauten Flächen, also unregelmäßig im bisherigen planungsrechtlichen Außenbereich gemeint. Von der Vorschrift nicht erfasst ist hiernach dagegen die (auch erstmalige) Überplanung oder Umplanung

bereits bebauter Bereiche wie etwa im Zusammenhang bebauter Ortsteile im Sinne des § 34 BauGB. Ebenso ist hiernach auch die Änderung eines bereits bestehenden Bebauungsplans ohne Ausweitung des Geltungsbereichs grundsätzlich nicht als Ausweisung eines „neuen“ Baugebiets anzusehen⁹.

Nach dieser Auffassung wäre die Überplanung eines noch nicht beplanten Gewerbe- oder Industriegebiets nicht als Ausweisung eines „neuen“ Baugebiets anzusehen. Etwas anderes könnte hiernach nur dann gelten, wenn der bebaute Bereich räumlich ausgedehnt würde.

- b) Vergleichbar argumentiert die Kommentierung von Czychowski / Reinhardt. Auch nach dieser Auffassung ist die spätere Änderung von Bebauungsplänen grundsätzlich zulässig. Für die in diesem Rahmen zu wahrenen Belange des Hochwasserschutzes wird auf § 1 Abs. 6 Nr. 12 BauGB verwiesen, wonach die Belange des Hochwasserschutzes im Einzelfall im Rahmen eines (zulässigen) Bauleitplanverfahrens angemessen berücksichtigt werden müssen. Dementsprechend wird ausgeführt, dass z. B. die Umwandlung beplanter Brachflächen eines früheren Gewerbegebietes in ein Wohngebiet im Einzelfall (nach Maßgabe des § 1 Abs. 6 Nr. 12 BauGB) an übergeordneten Belangen des Hochwasserschutzes scheitern könne.

Eine solche Umplanung festgesetzter Gewerbe- und Industriegebiete wird dementsprechend allerdings offenbar nicht als grundsätzlich verbotene Ausweisung eines neuen Baugebietes i. S. d. § 31 b Abs. 4 WHG gewertet. Für den unbeplanten Innenbereich wird lediglich ausgeführt, dass eine bloße Bestätigung der gewachsenen Baugebiete durch einen Bebauungsplan keine Ausweisung neuer Baugebiete darstellt¹⁰.

Zur Einordnung der Überplanung eines bislang nicht durch Bebauungsplan festgesetzten faktischen

⁹ vgl. Knopp in Sieder / Zeitler / Dahme / Knopp, WHG u. AbwAG, Stand September 2006, Rdnr. 60; vgl. zur Änderung eines bestehenden Bebauungsplans auch Engel / Knopp, KommunalPraxis Bayern 2006, 204, 207.

¹⁰ vgl. Czychowski / Reinhardt, WHG, 9. Auflage, § 31 b, Rdnr. 60.

Gewerbe- oder Industriegebiets verhält sich die Kommentierung nicht ausdrücklich. Geht man allerdings mit der Kommentierung davon aus, dass die Änderung bestehender Bebauungspläne und damit auch eine wesentliche Umstrukturierung beplanter Bereiche nicht vom Planungsverbot erfasst ist, so dürfte für die Überplanung bislang nicht beplanter faktischer Baugebiete nichts anderes gelten, zumal für diese gem. § 34 Abs. 2 BauGB hinsichtlich der zulässigen Nutzungsart ebenso wie für geplante Bereiche die Vorschriften der Baunutzungsverordnung (BauNVO) unmittelbar gelten¹¹.

- c) Nach einer weiteren Auffassung ist die Überplanung eines bereits bestehenden, jedoch nach § 34 BauGB zu bewertenden, Baugebiets jedenfalls dann nicht als vom Planungsverbot erfasst anzusehen, wenn durch die Überplanung ausschließlich der Status quo bestehender Baurechte festgeschrieben werden soll. Sollen hingegen die Möglichkeiten der baulichen Nutzung durch einen Bebauungsplan „erweitert“ und das zur Verfügung stehende Retentionsvolumen damit verringert werden, komme dies der Ausweisung eines neuen Baugebiets gleich und sei daher nach § 31 b Abs. 4 Satz 1 WHG regelmäßig unzulässig. Gleiches müsse auch für die Änderung eines bestehenden Bebauungsplans gelten¹².

Nach der Auffassung von Hünnekens / Arnold wäre die Überplanung des Hafenareals deshalb (nur) dann als Ausweisung eines „neuen Baugebiets“ anzusehen, wenn hierdurch die bauliche Nutzung „erweitert“ und hierdurch das zur Verfügung stehende Retentionsvolumen verringert würde. Eine Überplanung, mit welcher eine Umstrukturierung des Hafenareals ermöglicht, aber der Retentionsraum erhalten würde, wäre nach dieser Auffassung wohl nicht als Ausweisung eines neuen Baugebiets anzusehen. Nicht eindeutig ist insoweit die Einordnung nach der Auffassung von Breuer; dem Beitrag dürfte jedoch die Tendenz zu entnehmen sein, dass Überplanungen, die über eine bloße Absicherung des Bestands hinausgehen, als Ausweisung eines neuen Baugebiets anzusehen sind.

2. Nach Auffassung der Unterzeichner ist bei wertender Betrachtung entsprechend der wohl überwiegenden Auffassung in der Literatur davon auszugehen, dass die Überplanung bereits bebauter unbeplanter Bereiche grundsätzlich nicht als Ausweisung eines „neu-

en“ Baugebiets anzusehen ist, solange die räumliche Ausdehnung des bebauten Bereichs nicht erweitert wird:

- a) Der Gesetzgeber hat mit dem sehr weitreichenden und regelmäßig wegen der sehr engen Ausnahmetatbestände vollständigen Planungsverbot das denkbar schärfste Mittel ergriffen, um Schäden durch Überschwemmungen zu vermeiden bzw. zu minimieren. Ausgehend von den Folgen des Elbhochwassers im Jahre 2002 sollte augenscheinlich das Hinzutreten weiterer Bebauung in überschwemmungsgefährdeten Gebieten verhindert werden. Dies ist aus sich heraus nachvollziehbar für bislang unbebaute Bereiche, für die hierdurch eine erstmalige bauliche Entwicklung und damit eine erstmalige Inanspruchnahme von Retentionsraum und eine erstmalige hochwassergefährdete Bebauung vermieden werden.

Für bereits bebaute Bereiche, in welchen bereits unter Inanspruchnahme von Retentionsraum eine bauliche Entwicklung in überschwemmungsgefährdeten Gebieten stattgefunden hat, wäre dies nicht in gleicher Weise nachvollziehbar, da dort bereits der Eingriff, welcher durch das Planungsverbot verhindert werden soll, eingetreten ist.

Im Rahmen der bauleitplanerischen Umstrukturierung bebauter Bereiche sind gemäß § 1 Abs. 6 Nr. 12 BauGB ohnehin die Belange des Hochwasserschutzes zu berücksichtigen. Zudem setzt die Genehmigung von Hochbauten nach landesrechtlichen Vorgaben regelmäßig voraus, dass der Retentionsraum nicht verringert wird. Damit ist hier bereits eine ausreichende Vorkehrung gegen retentionsraumreduzierende Maßnahmen getroffen. Eine neue Bebauung in überschwemmungsgefährdeten Bereichen und damit die Schaffung neuer Risiken, die der Gesetzgeber gerade eindämmen wollte, finden bei der bloßen Umstrukturierung bereits bebauter Bereiche nicht statt. Vielmehr können die Risiken von Überschwem-

¹¹ vgl. zur Bedeutung des § 34 Abs. 2 BauGB insoweit auch Breuer, a. a. O., Fn. 51.

¹² vgl. Hünnekens / Arnold, *BauR* 2006, 1232, 1236; vgl. auch Breuer, *NuR* 2006, 614, 620 (*Bestätigung gewachsener Strukturen ist nicht als neues Baugebiet anzusehen*).

mungen bei der Transformierung von Gewerbe- und Industriegebieten in Wohn- und Dienstleistungsstandorte u. Ä. meist deutlich reduziert werden, da etwa die Gefahr eines Ausschwemmens von Schadstoffen bei Wohngebieten und ähnlichen Nutzungen deutlich geringer ist als beispielsweise bei industriell genutzten Arealen.

Vor diesem Hintergrund besteht für ein vollständiges Planungsverbot in bereits bebauten Bereichen kein Bedarf, sodass ein entsprechendes Verbot auch in seiner Verhältnismäßigkeit und damit seiner Verfassungsmäßigkeit im Hinblick auf Eigentumsrechte und die kommunale Planungshoheit sehr fraglich wäre.

- b) Vor diesem Hintergrund ist bei wertender Betrachtung nicht davon auszugehen, dass die „Ausweisung eines neuen Baugebiets“ mit der Ausweisung eines neuen Baugebietstyps im Sinne der BauNVO gleichzusetzen ist, was zur Folge hätte, dass jedwede Änderung des Gebietscharakters (sei es etwa von Gewerbe- in Wohngebiet oder von Wohn- in Mischgebiet) untersagt wäre.

Vielmehr ist – auch und gerade vor dem Hintergrund der erforderlichen Rechtfertigung für einen so weitreichenden Eingriff in die durch Art. 28 Abs. 2 GG geschützte kommunale Planungshoheit – der Begriff der „Ausweisung eines neuen Baugebiets“ nach diesseitiger Auffassung dahingehend zu verstehen, dass die „Ausweisung neuer bebaubarer Bereiche“ und damit (nur) die erstmalige Ausweisung eines Baugebiets sowie die Erweiterung eines baulichen Bereichs auf bislang nicht bebaute bzw. bebaubare Bereiche untersagt ist.

Insoweit ist auch zu berücksichtigen, dass das Planungsverbot des § 31 b Abs. 4 WHG eine Ausnahme von der ansonsten grundsätzlich gegebenen Planungsfreiheit der Kommunen darstellt und deshalb, wie regelmäßig bei Ausnahmenvorschriften, auch vorliegend im Hinblick auf die verfassungsrechtliche Bedeutung tendenziell eine enge Auslegung angezeigt sein dürfte.

- c) Hierfür spricht auch die Gesetzgebungsgeschichte. Im Rahmen des Gesetzgebungsverfahrens waren Zweifel aufgekommen, ob unbeplante Innenstadtbereiche künftig noch überplant werden dürften.

In einem Bericht des Ausschusses für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit des Deutschen Bundestages (Bundestags-Drs.15/35100 vom 01.07.2004, Seite 4) wird insoweit ausgeführt, dass es einer ausdrücklichen Regelung hierzu nicht bedürfe,

„weil sich die Zulässigkeit der Überplanung bestehender Bausubstanz mit hinreichender Deutlichkeit aus dem Regierungsentwurf ergebe. Die Neuregelungen des § 31 b Abs. 4 WHG stünden der Überplanung zusammenhängend bebauter Ortsteile im Sinne des § 34 BauGB nicht entgegen. Das Planungsverbot in § 31 b Abs. 4 Satz 1 WHG richte sich vielmehr gegen die Planung von neuen Baugebieten. Damit seien nur solche Baugebiete gemeint, die festgesetzt würden, um erstmalig eine zusammenhängende Bebauung zu ermöglichen. Vor diesem Hintergrund wären auch zukünftig sowohl erstmalige Überplanung z. B. historischer Altstädte als auch Umplanungen zur Brachflächennutzung nach Aufgabe der früheren Nutzung zulässig“.

(Hervorhebungen diesseits)

Damit ist mit der überwiegenden Fachliteratur¹³ davon auszugehen, dass die Überplanung bereits bebauter nicht überplanter Bereiche, auch zum Zwecke der Umstrukturierung und Umnutzung, nicht als Ausweisung eines „neuen“ Baugebiets anzusehen ist, solange der räumliche Bereich der Bebauung nicht vergrößert wird.

3. Damit ist festzuhalten, dass eine Überplanung bereits bebauter Bereiche zur Transformierung derselben grundsätzlich nicht als Ausweisung eines „neuen“ Baugebiets dem Planungsverbot des § 31 b Abs. 4 WHG unterfällt. Eine Ausnahme wird allerdings für solche Bereiche gelten müssen, deren vorhandene Bebauung sich auf eine nach § 31 b Abs. 4 WHG privilegierte Nutzung beschränkt, also ein (reiner) Hafen oder eine (reine) Werft vorliegt. In diesem Fall würde durch eine Umnutzung erstmals ein nicht privilegiertes und damit vom grundsätzlichen Planungsverbot erfasst Vorhaben vorliegen,

¹³ vgl. Knopp, a. a. O., Engel / Knopp, a. a. O., Czychowski / Reinhardt, a. a. O. und wohl auch nach Hünnekens / Arnoldt, a. a. O., soweit der Retentionsraum nicht reduziert wird.

sodass durch eine Transformierung in wasserrechtlicher Hinsicht insoweit der rechtliche Charakter des Gebiets wesentlich geändert würde.

Dies dürfte allerdings einer Überplanung zur Umnutzung des Areals des Deutzer Hafens nicht entgegenstehen. Denn jedenfalls die wesentlichen bebauten Bereiche außerhalb des Hafenbeckens sind nicht als Hafen, sondern als (faktisches und im Flächennutzungsplan ausgewiesenes) Gewerbe- bzw. Industriegebiet ausgestaltet und genutzt. Es handelt sich im Wesentlichen um jeweils selbständige gewerbliche bzw. industrielle Nutzungen mit Hafenanschluss, aber nicht um einen (bloßen) Hafen im Rechtssinne selbst. Jedenfalls für die wesentlichen bebauten, durch Gewerbebetriebe privat genutzten und als Gewerbe- bzw. Industriegebiet faktisch ausgestalteten und durch Flächennutzungsplan ausgewiesenen Flächen dürfte deshalb die dargelegte Ausnahme nicht greifen.

Damit ist insgesamt festzuhalten, dass bei wertender Betrachtung eine angedachte Überplanung des Areals mit dem Ziel einer Umstrukturierung und Umnutzung nicht als Ausweisung eines neuen Baugebiets anzusehen wäre und dementsprechend nicht dem Planungsverbot des § 31 b Abs. 4 WHG – dessen Geltung für den Deutzer Hafen einmal un-

terstellt – unterliefe. Auf dieser Grundlage wäre die Stadt Köln nicht grundsätzlich daran gehindert, die angedachte bauleitplanerische Entwicklung durchzuführen.

Freilich werden im Rahmen eines Bebauungsplanverfahrens gemäß § 1 Abs. 6 Nr. 12 BauGB die Belange des Hochwasserschutzes in hervorgehobener Weise zu ermitteln und zu beachten sein.

III. Fazit

Aus den dargelegten Gründen wird die in der Standortuntersuchung vertretene Rechtsauffassung nicht geteilt. Es wäre daher verfrüht, die geplante bauleitplanerische Entwicklung des Deutzer Hafens wegen eines angenommenen Planungsverbots vorzeitig ad acta zu legen. Angesichts dessen, dass die Bezirksregierung Köln offenbar eine sehr rigide Auffassung vertritt, wird im folgenden zu prüfen sein, ob in diesem Fall die Planungshoheit der Stadt Köln erforderlichenfalls gerichtlich durchgesetzt werden kann. Die Regelungen des WHG stehen momentan allerdings nicht gegen weitere Überlegungen zur Entwicklung des Deutzer Hafens.

Mitautor dieses Beitrages ist Andreas Haupt, Fachanwalt für Verwaltungsrecht



Handlungsoptionen des Planungsrechts zur Entwicklung des Deutzer Hafenareals für neue gemischte Nutzungen?

Prof. Dr. Rüdiger Breuer
Köhler & Klett Rechtsanwälte, Köln

I. Die alternativen städtebaulichen Konzepte zur Entwicklung des Deutzer Hafenareals

Die von der Stadt Köln herausgegebene ‚Standortuntersuchung Deutzer Hafen‘ beschreibt einen „klassischen Zielkonflikt der Stadtentwicklung“. ¹ Die alternativen Zielvorstellungen zur zukünftigen Nutzung des Hafenareals beruhen auf gegensätzlichen städtebaulichen Konzepten. Sie laufen auf die Frage hinaus: Ausbau und Weiterentwicklung des Logistikstandorts Deutzer Hafen oder Umnutzung des Hafenareals zum Wohn- und Dienstleistungsstandort? Hinter dieser Alternative steht nicht nur ein städteplanerischer, sondern auch ein wirtschaftlicher Interessengegensatz. Bei der erforderlichen Entscheidung kommen die Anforderungen des Hochwasserschutzes als rechtliche Hürde und potenzielles rechtliches Hindernis für die Umnutzung ins Spiel. Daher hängt die Entscheidung in dem stadtentwicklungspolitischen Zielkonflikt maßgeblich von der Beantwortung der Frage ab, „welche Handlungsspielräume im Umgang mit der Rechtslage zum vorbeugenden Hochwasserschutz entwickelt werden können“. ²

II. Die Lage des Deutzer Hafenareals im Überschwemmungsgebiet des Rheins

Die Standortuntersuchung enthält den Hinweis, dass das engere Areal des Deutzer Hafens „vollständig im gesetzlich festgesetzten Überschwemmungsgebiet des Rheins“ liegt. Diese Aussage bedarf der Klarstellung. Juristisch sind festgesetzte Überschwemmungsgebiete alten oder neuen Rechts, sogenannte kartierte, d. h. nur vorläufig gesicherte Überschwemmungsgebiete und bloße faktische Überschwemmungsgebiete zu unterscheiden. Das Areal erfüllt jedenfalls die faktischen Merkmale eines Überschwemmungsgebiets gemäß dem gegenwärtig geltenden Gesetzesrecht. Nach der Legaldefinition sind Überschwemmungsgebiete „Gebiete zwischen oberirdischen Gewässern und Deichen

oder Hochufern und sonstige Gebiete, die bei Hochwasser überschwemmt oder durchflossen oder für die Hochwasserentlastung oder Rückhaltung beansprucht werden“ (§ 31 b Abs. 1 WHG i. d. F. vom 03.05.2005³). Allerdings ist das Deutzer Hafenareal noch nicht als Überschwemmungsgebiet neuen Rechts (gemäß § 31 b Abs. 2 Satz 3 und 4 WHG) förmlich festgesetzt worden. Das Gesetz schreibt solche landesrechtlichen Festsetzungen für Gebiete vor, in denen durch Hochwasser nicht nur geringfügige Schäden entstanden oder zu erwarten sind und ein Hochwasserereignis statistisch einmal in 100 Jahren zu erwarten ist (Bemessungshochwasser). Die Festsetzung muss für Gebiete, in denen ein hohes Schadenspotenzial bei Überschwemmungen besteht, insbesondere für Siedlungsgebiete, bis zum 10.05.2010 und im Übrigen bis zum 10.05.2012 erfolgen. ⁴



Der gegenwärtig dem Deutschen Bundestag vorliegende, auf die konkurrierende Gesetzgebungskompetenz des Bundes nach Art. 74 Abs. 1 Nr. 32 GG⁵ gestützte Entwurf eines neuen Wasserhaushaltsgesetzes⁶ sieht vor, dass die Festsetzungsfristen zur Anpassung an die Daten des europäischen Rechts⁷ um ca. sieben Monate verlängert werden. Danach soll die Frist zur Festsetzung von neuen, am 100-jährlichen Bemessungshochwasser (HQ 100) ausgerichteten Überschwemmungsgebieten dort, wo ein hohes Schadenspotenzial besteht (insbesondere in Siedlungsgebieten), auf den 22.12.2010 und im Übrigen (d. h. in sonstigen städtebaulichen Bereichen) auf den 22.12.2012 hinausgerückt werden (§ 76 Abs. 2 Satz 2 und 3 E-WHG 2009). Damit wird sich in materiellrechtlicher Hinsicht nichts Wesentliches an der gesetzlichen Festsetzungspflicht ändern. Die Festsetzung der Überschwemmungsgebiete muss in jedem Fall durch Rechtsverordnung erfolgen (§ 112 Abs. 1 LWG NRW: „durch ordnungsbehördliche Verordnung“, § 76 Abs. 2 Satz 1 und 5 E-WHG 2009: „durch Rechtsverordnung“ der Landesregierung oder – bei entsprechender Delegation – einer anderen Landesbehörde).

Für den gegenwärtigen Zeitpunkt und den vorliegenden Fall ist festzuhalten, dass die Bezirksregierung Köln ihrer Festsetzungspflicht nach neuem Recht sowie nach Maßgabe des 100-jährlichen Bemessungshochwassers bisher nicht nachgekommen ist. Dies erscheint bedauerlich, zumal hieraus im Falle des Deutzer Hafenareals hinsichtlich des gebotenen Hochwasserschutzes eine akute Rechtsunsicherheit entstanden ist. Diese belastet sowohl die Stadt Köln als Trägerin der kommunalen Planungshoheit (Art. 28 Abs. 2 Satz 1 GG, Art. 78 Abs. 2 LVerf NRW, § 2 Abs. 1 Satz 1 BauGB) als auch die betroffenen Eigentümer, Unternehmer und Investoren.

Das Deutzer Hafenareal ist bisher auch nicht nach neuem Recht als sogenanntes kartiertes Überschwemmungsgebiet (§ 31 b Abs. 5 WHG) vorläufig gesichert worden. Aufgrund der ordnungsbehördlichen Verordnung zur Festsetzung des Überschwemmungsgebietes des Rheins und seiner Rückstaugebiete im Regierungsbezirk Köln vom 13.07.1998⁸ ist das Areal des Deutzer Hafens jedoch ein Überschwemmungsgebiet alten Rechts (gemäß § 32 WHG a. F. und § 112 LWG NRW a. F.).

Auf der bundesrechtlichen Ebene ist umstritten, ob die strikten und restriktiven Vorschriften des neuen Hochwasserschutzes nur in festgesetzten Überschwem-

mungsgebieten neuen Rechts oder auch in Überschwemmungsgebieten alten Rechts gelten.⁹ Dieser Streit betrifft vor allem das grundsätzliche Bauplanungs- und Bauverbot nach § 31 b Abs. 4 WHG. Im Gegensatz zu den strikten Verboten des geltenden Rechts war der Hochwasserschutz in Überschwemmungsgebieten des früheren Rechts abwägungsunterworfen, also im Rahmen der Bauleitplanung „wegwägbar“. Jedenfalls musste von der Abwägungsunterworfenheit und „Wegwägbarkeit“ des Hochwasserschutzes ausgegangen werden.¹⁰ Hieraus ergab sich dessen rechtliche Schwäche insbesondere gegenüber der kommunalen Bauleitplanung.

¹ Stadt Köln, Dezernat VI – Stadtentwicklung, Planen und Bauen, Amt für Stadtentwicklung und Statistik (Hrsg.): *Rechtsrheinisches Entwicklungskonzept, Standortuntersuchung Deutzer Hafen*. Dezember 2008, S. 39

² Stadt Köln, *Standortuntersuchung Deutzer Hafen* (Fn. 1), S. 39

³ BGBl. I S. 1224

⁴ vgl. dazu Breuer, NuR 2006, 614 (619); Überschwemmungsgebiete können (und müssen eventuell) auch in beplanten Bereichen festgesetzt werden; so zuvor schon BVerwGE 121, 283

⁵ i. d. F. des Gesetzes zur Änderung des GG vom 28.08.2006, BGBl. I S. 2034 (sog. Förderalismusreform I)

⁶ Art. 1 des Entwurfs eines Gesetzes zur Neuregelung des Wasserrechts (Gesetzentwurf der Fraktionen CDU/CSU und SPD), BT-DruckS. 16/12275 vom 17.03.2009

⁷ Richtlinie 2007/60/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23.10.2007 über die Bewertung und das Management von Hochwasserrisiken, ABl. EU, L 288/27 vom 06.11.2007

⁸ ABl. Nr. 28 für den Regierungsbezirk Köln vom 17.03.1998; in Kraft getreten am 20.07.1998

⁹ für die Geltung nur in Überschwemmungsgebieten neuen Rechts Breuer, NuR 2006, 614 (621); ebenso W. Schrödter, in: Schrödter, BauGB, 7. Aufl. 2006, § 1 Rn. 185 c, 185 d; Hünnekens/Arnold, BauR 2006, 1232 (1236); a.A. Berendes, ZfW 2005, 197 (206)

¹⁰ vgl. dazu etwa BayVGh, NVwZ 1995, 924 f.; BayVGh, NVwZ-RR 2005, 171; HessVGh, BRS 58 Nr. 29; NdsOVG, BRS 63 Nr. 63

In Nordrhein-Westfalen ist der Streit über die Rechtsfolgen der altrechtlichen Festsetzungen von Überschwemmungsgebieten jedoch durch die Neufassung des Landeswassergesetzes vom 11.12.2007¹¹ entschieden worden: Die nach früherem Recht erlassenen ordnungsbehördlichen Verordnungen zur Festsetzung von Überschwemmungsgebieten gelten fort. Die Rechtsfolgen solcher altrechtlichen Festsetzungsverordnungen richten sich auf jeden Fall nach neuem Recht (so § 112 Abs. 3 i. V. m. § 113 LWG NRW mit schwer verständlicher Formulierung). Denn § 112 Abs. 3 LWG NRW bestimmt im Anschluss an die angeordnete Fortgeltung der nach früherem Recht erlassenen Festsetzungsverordnungen mit Bezug auf deren Geltung und die Rechtsfolgen in festgesetzten Überschwemmungsgebieten (gemäß § 113 LWG NRW) lapidar: „Soweit getroffene Regelungen von § 113 abweichen, gilt dieser.“ In § 113 Abs. 4 LWG NRW findet sich eine wortgleiche, § 31 b Abs. 4 Satz 1 und 2 WHG wiederholende Regelung des grundsätzlichen Bauplanungsverbots und der eng formulierten Ausnahmen. Entsprechendes gilt für das grundsätzliche Bauverbot und die eng gefassten Genehmigungsvoraussetzungen (§ 31 b Abs. 4 Satz 3 und 4 WHG, § 113 Abs. 2 LWG NRW). Der parlamentarische Gesetzgeber des Landes hat damit das wasserrechtliche Institut der Überschwemmungsgebiete innerhalb des (noch) geltenden Bundesrahmengesetzes (WHG) ausdrücklich dahin ausgefüllt, dass die in Nordrhein-Westfalen festgesetzten Überschwemmungsgebiete alten Rechts bis zu der gebotenen Neufestsetzung gemäß § 31 b Abs. 2 Sätze 3 und 4 WHG (künftig eventuell gemäß § 76 Abs. 2 E-WHG 2009) die strikten und restriktiven Rechtsfolgen des neuen Rechts (insbesondere das grundsätzliche Bauplanungs- und Bauverbot nach § 31 b Abs. 4 WHG) auslösen soll. Diese parlamentsgesetzliche Entscheidung ist auf Landesebene angesichts der bundesrechtlichen Auslegungskontroverse¹² bewusst getroffen worden. Wegen der zeitlich terminierten Neufestsetzungspflicht (bis zum 10.05.2010 oder 10.05.2012, künftig nach dem E-WHG 2009 eventuell bis zum 22.12.2010 oder 22.12.2012) stellt § 112 Abs. 3 i. V. m. § 113 LWG NRW letztlich eine Übergangsregelung mit einer Sicherungsfunktion zu Gunsten des Hochwasserschutzes dar.

Im Hinblick auf die städtebauliche Entwicklung des Deutzer Hafens greift daher die Rechtsfolge des grundsätzlichen Bauplanungsverbots nach § 31 b Abs. 4 Satz 1 WHG (auch nach § 113 Abs. 4 Satz 1 LWG NRW) ein. Danach dürfen in festgesetzten Überschwem-

mungsgebieten durch Bauleitpläne (nach § 113 Abs. 4 Satz 1 LWG NRW: in einem Verfahren nach dem BauGB) grundsätzlich keine neuen Baugebiete ausgewiesen werden. Von diesem Verbot sind kraft Gesetzes Bauleitpläne für Häfen und Werften ausgenommen. Das Gleiche bestimmt für die Zukunft der Entwurf eines neuen WHG (§ 78 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 E-WHG 2009). Hierbei handelt es sich um eine tatbestandliche Exemption wegen der sachnotwendigen Anbindung an das schiffbare Fließgewässer. Unter den Häfen sind nicht nur die künstlichen Wasserbecken zu verstehen, sondern auch die zugehörigen Anlagen zum Be- und Entladen der Schiffe sowie zum Umschlag und zur Lagerung der Frachtgüter.¹³

III. Anwendung der Hochwasserschutzvorschriften auf die Planung für den Ausbau und die Weiterentwicklung des Deutzer Hafens zu einem modernen Logistikstandort

Der Ausbau und die Weiterentwicklung des Deutzer Hafens zu einem modernen Logistikstandort¹⁴ fallen jedenfalls prinzipiell unter die tatbestandliche Exemption aus dem Anwendungsbereich des grundsätzlichen Bauplanungsverbots. Somit gilt das Verbot hierfür nicht. Außerdem wären die planerischen Festsetzungen für den Ausbau und die Weiterentwicklung des Deutzer Hafens keine Ausweisung eines „neuen Baugebiets“, sondern die Bestätigung eines vorgefundenen Baugebiets im unbeplanten Innenbereich (gemäß § 34 BauGB)¹⁵.

¹¹ GVBl. NRW S. 708

¹² vgl. die Nachweise oben in Fn. 9

¹³ Knopp, in: Sieder/Zeitler/Dahme/Knopp, WHG, § 31 b Rn. 62

¹⁴ näher dazu Stadt Köln, Standortuntersuchung Deutzer Hafen (Fn. 1), S. 18 ff.

¹⁵ vgl. dazu Breuer, NuR 2006, 614 (620): Die Auslegungsfrage, was ein „neues Baugebiet“ i. S. des § 31 b Abs. 4 Satz 1 WHG ist, muss anhand des bauplanungsrechtlichen status quo der Bebaubarkeit beurteilt werden; wenn im sog. unbeplanten Innenbereich (§ 34 BauGB) die gewachsenen Baugebiete durch einen Flächennutzungs- oder Bebauungsplan bestätigt werden, wird demnach kein neues Baugebiet ausgewiesen; ebenso Czychowski/Reinhardt, WHG, 9. Aufl. 2007, § 31 b Rn. 60; Hünnekens/Arnold, BauR 2006, 1232 (1236)

Die Sachlogik dieser Rechtslage liegt auf der Hand. In ihr spiegelt sich das typische und unausweichliche Existenzrisiko der Häfen wieder. Der bauplanungsrechtlichen Fortentwicklung des Deutzer Hafens steht daher kein gesetzliches Verbot entgegen. Diese prinzipielle Aussage bezieht sich auf das planungsrechtliche Ob eines fortgeführten und fortentwickelten Hafens. Sie bedeutet nicht, dass der bestehende und nach § 31 b Abs. 4 Satz 1 WHG (ebenso nach § 113 Abs. 4 LWG NRW und § 78 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 E-WHG 2009) privilegierte Hafen in beliebiger Weise fortentwickelt werden dürfte. Vielmehr unterliegt das Wie der baulichen Fortentwicklung den gesetzlichen Anforderungen des Hochwasserschutzes. Dies ergibt sich für einzelne Bauvorhaben und deren Genehmigung aus § 31 b Abs. 4 Satz 3 und 4 WHG (ebenso aus § 113 Abs. 2 LWG NRW und § 78 Abs. 3 E-WHG 2009) und für eine Überplanung im Wege der Bauleitplanung aus § 1 Abs. 6 Nr. 12 BauGB.

IV. Anwendung der Hochwasserschutzvorschriften auf die alternative Planung für die Umnutzung des Deutzer Hafenareals zum Wohn- und Dienstleistungsstandort

1. Das grundsätzliche Bauplanungsverbot: Keine Ausweisung „neuer Baugebiete“

Klärungsbedürftig ist, ob planerische Festsetzungen für die alternativ befürwortete Umnutzung des Deutzer Hafenareals zum Wohn- und Dienstleistungsstandort mit neuen gemischten Nutzungen¹⁶ die Ausweisung eines „neuen Baugebiets“ darstellen würde, also unter das grundsätzliche Bauplanungsverbot (§ 31 b Abs. 4 Satz 1 WHG, § 113 Abs. 4 Satz 1 LWG NRW, auch § 78 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 E-WHG 2009) fiel. Die Auslegung des Rechtsbegriffs „neues Baugebiet“ ist teilweise umstritten.

Fest steht, dass kein neues Baugebiet ausgewiesen wird, wenn ein Bebauungsplan im Wesentlichen die gewachsenen Baugebiete im bisher unbeplanten Innenbereich (§ 34 BauGB) bestätigt.¹⁷ Zu weit dürfte jedoch die Ansicht gehen, mit neuen Baugebieten seien nur Vorhaben auf bisher unbebauten Flächen, also regelmäßig im bisherigen Außenbereich (§ 35 BauGB), gemeint.¹⁸ Gute Gründe sprechen dafür, dass die Umwandlung beplanter oder unbeplanter Brachflächen eines ehemaligen Gewerbegebiets in ein anderes Baugebiet (etwa als Wohn-, Einzelhandels- oder Dienstleistungsstandort)

als städtebauliche Zäsur sowie als Neuanfang mit einem planerischen alioquin zu deuten ist und deshalb ein neues Baugebiet im Sinne des § 31 b Abs. 4 Satz 1 BauGB darstellt.¹⁹

In Fällen der Brache endet mit dem baulichen und gewerblichen Bestand auch der eigentumsrechtliche Bestandsschutz (gemäß Art. 14 Abs. 1 GG). So lässt sich argumentieren, dass die brachgefallenen Flächen der städtebaulichen und planungsrechtlichen Neudisposition anheimfallen und dabei in einem Überschwemmungsgebiet dem grundsätzlichen Bauplanungsverbot nach § 31 b Abs. 4 Satz 1 WHG unterliegen.²⁰

Im Falle des Deutzer Hafens sind einige Grundstücke hafenauffiner Gewerbebetriebe brachgefallen.²¹ Dadurch ist dieser Hafen jedoch nicht insgesamt, also als Baugebiet, zur Brache geworden. Vielmehr hat er seinen städtebaulichen Gebietsstatus und seine Zukunftsfähigkeit als vorhandenes Baugebiet behalten. Seine städtebauliche Wiedererstarkung ist möglich und insofern privilegiert, als der Deutzer Hafen vom grundsätzlichen Bauplanungsverbot nach § 31 b Abs. 4 Satz 1 WHG ausgenommen ist – aber eben als Hafenzone. Eine Zerstückelung dieses Gebietsstatus durch Ausklammerung der brachgefallenen Grundstücke kommt nicht ernsthaft in Betracht. Sie wäre unter städtebaulichen und planungsrechtlichen Gesichtspunkten sach- und sinnwidrig und zudem nicht praktikabel. Somit führt das Faktum der partiellen Brache im vorliegenden Fall nicht weiter. Als Ganzes betrachtet, ist das Gelände des Deutzer Hafens ein vorhandenes Baugebiet, das neu beplant werden soll.

¹⁶ näher dazu *Stadt Köln, Standortuntersuchung Deutzer Hafen* (Fn. 1), S. 25 ff.

¹⁷ vgl. die Nachweise in Fn. 15

¹⁸ so aber Knopp (Fn. 13), § 31 b Rn. 60

¹⁹ so auch Czychowski/Reinhardt (Fn. 15), § 31 b Rn. 60

²⁰ vgl. zum Grund und zu den Grenzen des eigentumsrechtlichen Bestandsschutzes Breuer, *Die Bodennutzung im Konflikt zwischen Städtebau und Eigentumsgarantie*, 1976, S. 142 ff., 146 f., 155 ff., 180 ff., 189 ff., 206 f.

²¹ *Stadt Köln, Standortuntersuchung Deutzer Hafen* (Fn. 1), S. 12 ff.

Gerade diese Erkenntnis führt indessen zu dem tieferliegenden und weiterreichenden Auslegungsproblem hinsichtlich des Rechtsbegriffs „neues Baugebiet“. Im Hinblick auf den rechtlichen Hochwasserschutz ergibt sich das eigentliche Problem aus der Exemption von Häfen und Werften aus dem Bauplanungsverbot. Wo anstelle der privilegierten, aber hochwasseroffenen und im Überschwemmungsgebiet prinzipiell zulässigen Hafennutzung ein anderes Baugebiet mit dem typischen Konflikt- und Schadenspotenzial der städtebaulichen Basisfunktionen ausgewiesen wird (namentlich für einen Wohn-, aber auch für einen Dienstleistungsstandort), wird der Exemptionsbereich verlassen. Vereinfacht ausgedrückt: Bei einer derartigen Umnutzung lässt sich die Exponierung gegenüber dem Hochwasser nicht mehr durch das typische und unausweichliche Existenzrisiko der Häfen erklären und rechtfertigen. Wenn man eine solche Umnutzung gleichwohl als bloße Überplanung eines alten Baugebiets ansähe, würde die spezifische Privilegierung der Häfen zum Einfallstor für die Ausweisung anderweitiger, gesetzlich nicht privilegierter Nutzungen. Diese würden mit ihrer Schaffung ohne Sachgrund dem prinzipiell verbotenen Hochwasserrisiko des festgesetzten Überschwemmungsgebiets ausgesetzt. Mehr noch: Die Ausweisung der anderweitigen Nutzungen lässt befürchten, dass das Hochwasserrisiko in angrenzenden, durchaus schutzbedürftigen Baugebieten erhöht wird, also eine nachteilige Verlagerung des Hochwasserrisikos zu Lasten der angrenzenden Gebiete stattfindet.

In einem solchen Fall sprechen deshalb triftige Gründe für die Annahme eines „neuen“ Baugebiets. Dafür ist entscheidend, dass die Ausweisung der neuen und andersartigen Nutzungen (insbesondere für hafenfremde Wohn- und Dienstleistungszwecke) unter Aspekten des Städtebaus sowie des Hochwasserschutzes ein qualitatives novum und aliud herbeiführt. Einen derartigen Vorgang zu kontrollieren und die planungsbedingte Risikoerhöhung zu vermeiden, ist gerade der Sinn des Bauplanungsverbots nach § 31 b Abs. 4 Satz 1 und 2 WHG (sowie nach § 113 Abs. 4 LWG NRW und § 78 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 E-WHG 2009).

2. Voraussetzungen für Ausnahmen vom grundsätzlichen Bauplanungsverbot

Geht man davon aus, dass die Festsetzung der Umnutzung des Deutzer Hafenareals zum Wohn- und Dienstleistungsstandort mit neuen gemischten Nutzungen die

Ausweisung eines neuen Baugebiets darstellt, so kann diese nur ausnahmsweise mit Genehmigung der oberen Wasserbehörde (Bezirksregierung) zugelassen werden, wenn die neun Voraussetzungen des § 31 b Abs. 4 Satz 2 WHG (ebenso des § 113 Abs. 4 Satz 2 LWG NRW, auch des § 78 Abs. 2 E-WHG 2009) vorliegen. Diese Voraussetzungen müssen kumulativ erfüllt sein. Wenn nur eine von ihnen nicht erfüllt ist, ist eine Ausnahme nicht zulässig, das gesetzliche Bauplanungsverbot also nicht überwindbar.²² Dabei ist zu beachten, dass die rechtsbegrifflichen Ausnahmevoraussetzungen justizierbar sind. Im Streitfall unterliegt ihre letztverbindliche Auslegung und Anwendung mithin der gerichtlichen Entscheidung.²³

- a) Schon die Voraussetzung, dass keine anderen Möglichkeiten der Siedlungsentwicklung bestehen oder geschaffen werden können (alternativlose Siedlungsentwicklung, § 31 b Abs. 4 Satz 2 Nr. 1 WHG, § 113 Abs. 4 Satz 2 Nr. 1 LWG NRW, auch § 78 Abs. 2 Nr. 1 E-WHG 2009), dürfte für das Vorhaben der Umnutzung des Deutzer Hafenareals angesichts der Größe und Standortvielfalt des Kölner Stadtgebiets nur schwer darlegbar sein. Hierfür reicht die Darlegung, dass das fragliche Areal ein städtebaulich interessanter oder attraktiver Standort für eine andersartige, vom Status quo abweichende Nutzung

²² Czychowski/Reinhardt (Fn. 15), § 31 b Rn. 63; Knopp (Fn. 13), § 31 b Rn. 63; Berendes, ZfW 2005, 197 (207); Kotulla, NVwZ 2006, 129 (131).

²³ Breuer, NuR 2006, 614 (619); Czychowski/Reinhardt (Fn. 15), § 31 b Rn. 63; hierzu steht es nur in einem scheinbaren Gegensatz, wenn Knopp (Fn. 13), § 31 b Rn. 64, in der Ausnahmeklausel des § 31 b Abs. 4 Satz 2 WHG ein sog. intendiertes Ermessen i. S. der Rechtsprechung des BVerwG (so z. B. BVerwGE 72, 6; 105, 57) verankert sieht; denn der Text dieser Gesetzesnorm verbindet die unbestimmten und konditionalen Rechtsbegriffe der NRn. 1 - 9 mit dem Wort „kann“ auf der Rechtsfolgeseite („Die zuständige Behörde kann die Ausweisung neuer Baugebiete ausnahmsweise zulassen, wenn ...“); Knopp deutet lediglich das verbleibende Ermessen auf der Rechtsfolgeseite, nicht aber die unbestimmten und konditionalen Rechtsbegriffe, die primär zu prüfen sind und jedenfalls erfüllt sein müssen, bevor das verbleibende Festsetzungsermessen zur Anwendung gelangt; so auch Czychowski/Reinhardt, ebd.

sei,²⁴ jedenfalls nicht aus. Notwendig wäre vielmehr eine substantielle Planbegründung, die aufzeigt, dass die beabsichtigte Umnutzung einem städtebaulichen Vorhaben dient, das aus zwingenden Sachgründen ausschließlich an dem Standort im Überschwemmungsgebiet verwirklicht werden kann oder ausschließlich an diesem Standort eine positive Stadtgestaltung bewirken kann, die an einem anderen Standort nicht erreicht werden könnte. Nur unter solchen Umständen wäre die Stadt Köln, dem gesetzlichen Erfordernis entsprechend, auf die Entwicklung im festgesetzten Überschwemmungsgebiet angewiesen, weil sonst die Entwicklung der Stadt in existentieller Hinsicht abgeschnitten wäre.²⁵ Anders ausgedrückt: Eine Wohn- oder Dienstleistungsnutzung, die auch an einem anderen Standort im Kölner Stadtgebiet verwirklicht werden könnte, vermag diesem Erfordernis nicht zu entsprechen. Insofern wäre die Stadt Köln nämlich nicht darauf angewiesen, eine derartige Nutzung gerade im festgesetzten Überschwemmungsgebiet auszuweisen.

Die bisherigen Planungen zur Umnutzung des Deutzer Hafenareals lassen nicht erkennen, dass im vorliegenden Fall die umschriebenen Voraussetzungen der alternativlosen Siedlungsentwicklung erfüllt wären. Somit ist die erforderliche Angewiesenheit der Stadt Köln auf die Umnutzung im festgesetzten Überschwemmungsgebiet bislang nicht dargelegt. Wenn gleichwohl die Variante der Umnutzung des Deutzer

Hafenareals zum Wohn- und Dienstleistungsstandort weiterverfolgt werden soll, muss die dahingehende Planung ergänzt, konkretisiert und besser begründet werden. Insofern besteht Nachbesserungsbedarf. Dies gilt auch für die Inhalte und Erläuterungen des gegenwärtig präsentierten „städtebaulichen Masterplans“ für die Kölner Innenstadt, insbesondere auf der rechten Rheinseite.²⁶

Erst nach entsprechenden, in Anbetracht des § 31 b Abs. 4 Satz 2 Nr. 1 WHG (wie auch des § 113 Abs. 4 Satz 2 Nr. 1 LWG NRW und des § 78 Abs. 2 Nr. 1 E-WHG 2009) erforderlichen Nachbesserungen lässt sich beurteilen, ob das städtebauliche Vorhaben der Umnutzung im festgesetzten Überschwemmungsgebiet die Voraussetzung der alternativlosen Siedlungsentwicklung erfüllen kann. Mit schlichten Worten: Wer an dem Plan der Umnutzung des Deutzer Ha-

²⁴ Wiedergegeben in: Stadt Köln, Standortuntersuchung Deutzer Hafen (Fn. 1), S. 27 ff., 36 ff.

²⁵ Knopp (Fn. 13), § 31 b Rn. 64; auch Czychowski/Reinhardt (Fn. 15), § 31 b Rn. 64

²⁶ wiedergegeben in: Stadt Köln, Standortuntersuchung Deutzer Hafen (Fn. 1), S. 36 ff. (Exkurs: Städtebaulicher Masterplan Innenstadt Köln, am 27.11.2008 vom Planungsbüro Prof. Albert Speer & Partner (AS & P) vorgestellt, erarbeitet im Auftrag des Vereins „Unternehmer für die Region Köln e.V.“)



fenareals festhalten will, muss in der nächsten Zeit Hausaufgaben erledigen, die bisher nicht bewältigt sind. Die offenen und lösungsbedürftigen Probleme beginnen mit der Darlegung, inwiefern und weshalb die Umnutzung des Deutzer Hafenareals eine alternativlose Siedlungsentwicklung ist, die nur innerhalb des Überschwemmungsgebiets möglich sein soll und sich dadurch auszeichnen müsste, dass die Stadt Köln auf sie angewiesen ist, also ohne diese Umnutzung von ihrer existentiell notwendigen Entwicklung abgeschnitten wäre. Eine dahingehende Planbegründung fehlt bisher. Sie ist jedoch erforderlich.

Angesichts dieses Darlegungsdefizits kann die anvisierte Umnutzung des Deutzer Hafenareals beim derzeitigen Stand der planerischen Überlegungen wegen der Lage im Überschwemmungsgebiet und des bislang fehlenden Nachweises der städtebaulichen Alternativlosigkeit im Sinne des § 31 b Abs. 4 Satz 2 Nr. 1 WHG (wie auch des § 113 Abs. 4 Satz 2 Nr. 1 LWG NRW und des § 78 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 E-WHG 2009) nicht zugelassen werden. Ob und wie die rechtliche Voraussetzung der alternativlosen Siedlungsentwicklung bei einer Nachbesserung der Umnutzungspläne erfüllt werden kann, muss an dieser Stelle offenbleiben. Hierüber ist ein rechtliches Urteil erst möglich, wenn die Befürworter und Planer des Umnutzungsvorhabens die notwendigen, aber gegenwärtig ausstehenden Nachbesserungen vorgenommen und vorgelegt haben. Deren Substanz lässt sich derzeit weder absehen noch einschätzen.

- b) Problematisch erscheint auch, wie die spezifischen Voraussetzungen nicht bestehender oder unerheblicher Hochwasserrisiken (§ 31 b Abs. 4 Rn. 3 - 8 WHG, § 113 Abs. 4 Satz 2 Rn. 3 - 8 LWG NRW, auch § 78 Abs. 2 Rn. 3 - 8 E-WHG 2009) bei der konzipierten Umnutzung erfüllt werden sollen. Jedenfalls lässt eine „uferbegleitende Hochhausgalerie“ oder ein „Hochhauscluster“ entlang des Deutzer Hafenbeckens²⁷ befürchten, dass der Hochwasserabfluss nachteilig beeinflusst (Nr. 4 a. a. O.), die Hochwasserrückhaltung sowie der bestehende Hochwasserschutz beeinträchtigt wird (Rn. 5 und 6 a. a. O.), nachteilige Auswirkungen auf Oberlieger eintreten (Nr. 7 a. a. O.) und die Belange der Hochwasservorsorge nicht hinreichend beachtet werden (Nr. 8 a. a. O.).²⁸ Hinsichtlich der Hochwasserrückhaltung käme es darauf an, inwieweit der Verlust von verlorengelassenem Rückhalteraum umfang-

funktions- und zeitgleich ausgeglichen werden kann (Nr. 5 a. a. O.). Erforderlich und in concreto problematisch erscheint auch, ob die für die Umnutzung vorgesehenen Bauvorhaben die Voraussetzung einer schadenverhütenden Ausführung (Nr. 9 a. a. O., z. B. durch eine Beschränkung der überbaubaren Grundstücksflächen oder durch eine Errichtung baulicher Anlagen auf Stelzen)²⁹ erfüllen.

Die Beschreibung der anvisierten Umnutzung als „uferbegleitende Hochhausgalerie“ oder „Hochhauscluster“ weckt die Sorge vor einer Steigerung der Hochwasserrisiken sowie einer Verschlechterung des Hochwasserschutzes. Auch insoweit lässt das vorgelegte Umnutzungskonzept bisher nähere Darlegungen vermissen. Ob und inwieweit bei der anvisierten Umnutzung eine solche Risikoerhöhung und Schutzeinbuße real zu erwarten ist, hängt von einer Ermittlung und Berechnung des Retentionsraums ab, der zum einen bei der gegenwärtigen Nutzung (in und am Deutzer Hafen) und zum anderen bei der anvisierten Umnutzung des fraglichen Areals (zu einem Wohn- und Dienstleistungsstandort) verbleibt. Dabei spielt die Art und Weise der anvisierten Umnutzung (durch die konkretisierungsbedürftige Bebauung und Nutzung) eine wesentliche Rolle. Zudem ist das unterschiedliche, bei der Umnutzung möglicherweise erhöhte Schadenspotenzial (im Hinblick auf die Wohnbevölkerung sowie die Anbieter und Nachfrager qualifizierter Dienstleistungen) in Rechnung zu stellen. Jedenfalls bedarf es insofern einer vergleichenden und bilanzierenden Betrachtung. In diesem Rahmen ist auch relevant, ob und inwieweit es vorgesehen ist und realistischerweise erwartet werden kann, dass ein partieller Verlust an Retentionsraum durch die Bereitstellung oder Vergrößerung von Rückhalteflächen an anderen, stromaufwärts gelegenen Stellen, aber im räumlichen Zusammenhang mit der Umgestaltung des Deutzer Hafens ausgeglichen oder eventuell sogar übertroffen wird.

²⁷ wiedergegeben in: Stadt Köln, Standortuntersuchung Deutzer Hafen (Fn. 1), S. 36 f. (sog. Städtebaulicher Masterplan Innenstadt Köln, vorgelegt vom Planungsbüro AS & P, vgl. oben Fn. 26)

²⁸ vgl. zum Ganzen Czychowski/Reinhardt (Fn. 15), § 31 b Rn. 66 ff.; Knopp (Fn. 13), § 31 b Rn. 66 ff.

²⁹ allgemein dazu Knopp (Fn. 13), § 31 b Rn. 73; auch Czychowski/Reinhardt (Fn. 15), § 31 b Rn. 72

Insofern reichen indessen pauschale Behauptungen oder vage „Visionen“ nicht aus. Vielmehr bedarf es natur- und ingenieurwissenschaftlicher Ermittlungen und Berechnungen. Auch in dieser Hinsicht obliegt es den Promotoren des Umnutzungsvorhabens, die von Rechts wegen (nämlich nach § 31 b Abs. 4 Satz 2 Rn. 3 - 8 WHG und § 113 Abs. 4 Satz 2 Rn. 3 - 8 LWG NRW, eventuell auch nach § 78 Abs. 2 Rn. 3 - 8 E-WHG 2009) erforderlichen Klärungen und Nachbesserungen des vorgelegten Konzepts zu erarbeiten und der Stadt Köln sowie der Bezirksregierung Köln zu unterbreiten. Erst danach kann beurteilt werden, ob die Umnutzung des Deutzer Hafens zu einem Wohn- und Dienstleistungsstandort mit den spezifischen Voraussetzungen des gesetzlichen Hochwasserschutzes in Einklang gebracht werden kann oder hieran scheitern muss.

3. Vorgaben aus dem Kölner Hochwasserschutzkonzept und früheren Verwaltungsentscheidungen

Die Probleme der hochwasserspezifischen Risiken, die mit der Umnutzung des Deutzer Hafenareals verbunden wären, werden durch die Festsetzungen und Begründungen des Planfeststellungsbeschlusses der Bezirksregierung Köln für Hochwasserschutzmaßnahmen am Rhein auf dem Gebiet der Stadt Köln (Planfeststellungsabschnitt 16, Poll bis Deutz Rheinpark, rechtes Ufer) vom 26.06.2004³⁰ (mit Änderungsplanfeststellungsbeschlüssen vom 17.07.2006, 10.01.2007 und 13.06.2007³¹) verdeutlicht. Aus den Planfeststellungsbeschlüssen ergibt sich, dass die angeordneten Schutzmaßnahmen (insbesondere die Hochwasserschutzmauer) ihre Funktion entsprechend dem zugrundeliegenden Hochwasserschutzkonzept nur im Zusammenhang mit dem festgesetzten und unbeeinträchtigten Überschwemmungsgebiet erfüllen können.

Vor allem der Begründung des Planfeststellungsbeschlusses vom 26.06.2004 zur Höhe und zur Bauweise der Schutzmauer ist zu entnehmen, dass der notwendige Hochwasserschutz für die jenseits der Mauer gelegenen Siedlungsgebiete und Gebäude (z. B. auch Krankenhäuser und Schulen) nur durch die Kombination der ergriffenen Maßnahmen erreicht wird. Die Ausweisung neuer gemischter Nutzungen im Deutzer Hafenareal lässt daher befürchten, dass dessen Funktion als Überschwemmungsgebiet beeinträchtigt und infolgedessen die planfestgestellte Hochwasserschutzmauer ihren Zweck nur noch bedingt und

eingeschränkt erfüllen kann. Eine solche Verschlechterung des Hochwasserschutzes konfliktiert mit den genannten Planfeststellungsbeschlüssen sowie dem Schutzzweck der Verordnung zur Festsetzung des Überschwemmungsgebiets. Wichtig erscheint dabei, dass diese früheren Verwaltungsentscheidungen in ihrem Zusammenhang gelesen und verstanden werden müssen. Das gebotene Schutzniveau lässt sich nur aus diesem Zusammenspiel der vorangegangenen staatlichen Rechtsakte erschließen. Jedenfalls darf das gegenwärtig gewährleistete Schutzniveau bei der künftigen Ausweisung und Ausführung städtebaulicher Vorhaben nicht unterschritten werden.

4. Eventualprüfung: Anforderungen des Hochwasserschutzes im Rahmen der bauplanungsrechtlichen Abwägung

Unterstellt man, dass nicht schon das strikte Bauplanungsverbot nach § 31 b Abs. 4 Satz 1 und 2 (und § 113 Abs. 4 Satz 1 und 2 LWG NRW, eventuell nach § 78 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 und Abs. 2 E-WHG 2009) der vorgesehenen Umnutzung entgegensteht, so ist – hilfsweise – eine Eventualprüfung angezeigt. Sie muss den Anforderungen des Hochwasserschutzes im Rahmen der planerischen Abwägung gelten. In diesem Rahmen sind die materiellrechtlichen Gebote der Erhaltung von Überschwemmungsgebieten als Rückhalteflächen, der subsidiär vorgeschriebenen Ausgleichsmaßnahmen und der eventuellen Wiederherstellung von Rückhalteflächen zu beachten (§ 31 b Abs. 6 WHG, § 113 a LWG NRW, auch § 77 E-WHG 2009).³² Hinzu kommt auf der Ebene der planungsrechtlichen Abwägung das allgemeine Gebot, die Belange des Hochwasserschutzes zu berücksichtigen (§ 1 Abs. 6 Nr. 12 BauGB).³³

Insoweit sind die Belange des Hochwasserschutzes zwar abwägungsunterworfen, aber doch gewichtig und für den Abwägungsvorgang wie für das Abwägungsergebnis wesentlich. Häfen sind zwar keine natürlichen

³⁰ Az.: 54.1.16.2

³¹ Bezirksregierung Köln, jeweils Az.: 54.1.16.2

³² allgemein zum Gebot der Erhaltung und Wiederherstellung von Rückhalteflächen (§ 31 b Abs. 6 WHG) Czychowski/Reinhardt (Fn. 15), § 31 b Rn. 87 ff.; Knopp (Fn. 13), § 31 b Rn. 86 ff.; auch Breuer, NuR 2006, 614 (621 f.) m. w. N.

³³ vgl. dazu W. Schrödter, in: Schrödter (Fn. 9), § 1 Rn. 185 a ff.

Rückhalteflächen mehr. Sie erfüllen jedoch im Hochwasserfall eine Rückhaltefunktion, die prinzipiell erhaltenswert ist und eventuell verbessert werden kann. Insofern kommt das Erhaltungs- wie auch das Wiederherstellungsgebot hinsichtlich der Hochwasserrückhaltung auch auf der Ebene der planerischen Abwägung zum Zuge. Bestehende Möglichkeiten zur Verbesserung des Hochwasserschutzes sind grundsätzlich nach Maßgabe der planungsrechtlichen Abwägung (§ 1 Abs. 7 BauGB) zu nutzen.

Bei alldem ist die Erforderlichkeit der Bauleitplanung nach § 1 Abs. 3 Satz 1 BauGB zu beachten. Hiernach sind die Gemeinden zur Aufstellung von Bauleitplänen verpflichtet, sobald und soweit es für die städtebauliche Entwicklung und Ordnung erforderlich ist. Anerkannt ist, dass das Planungsermessen der Gemeinde sich nach § 1 Abs. 3 Satz 1 BauGB zur strikten, im Wege der Kommunalaufsicht durchsetzbaren Planungspflicht verdichtet, wenn qualifizierte städtebauliche Gründe von besonderem Gewicht vorliegen und nach einer planerischen Steuerung verlangen.³⁴ Diese Voraussetzung ist im Falle der anvisierten Umnutzung des Deutzer Hafenareals erfüllt. Insbesondere gilt dies, wenn man sich an die Begründung hält, mit der die Promotoren

des Umnutzungsvorhabens dafür werben, dass das Deutzer Hafenareal nach dem Vorbild des Rheinauhafens zu einem attraktiven innerstädtischen Wohn- und Dienstleistungsstandort umgewandelt werden sollte. Eine krassere Kehrtwende als der Wandel von einem Hafengebiet mit angrenzender Gewerbe- und Industrienutzung zu einem urbanen und „hochwertigen“ Wohn- und Dienstleistungsstandort ist kaum denkbar. Die Erforderlichkeit der Bauleitplanung, nämlich der Änderung des Flächennutzungsplans der Stadt Köln sowie eines qualifizierten, entsprechend ausgerichteten Bebauungsplans, liegt hier auf der Hand. Allein mittels der Bauleitplanung kann die erforderliche Rechts-, Planungs- und Investitionssicherheit geschaffen werden, auf die alle Beteiligten (und zwar die gegenwärtig im Deutzer Hafen ansässigen Eigentümer und Unternehmer ebenso wie die Promotoren und Interessenten der Umnutzung) angewiesen sind. Der unbefriedigende Ist-Zustand des Deutzer Hafens und die dort derzeit anzutreffenden Leerstände beruhen ersichtlich nicht

³⁴ BVerwG, NVwZ 2004, 220; W. Schrödter, in: Schrödter (Fn. 9), § 1 Rn. 33; Krautzberger, in: Battis/Krautzberger/Löhr, BauGB, 10. Aufl. 2007, § 1 Rn. 27



zuletzt darauf, dass seit Jahren die unterschiedlichen Zielvorstellungen und Konzepte hinsichtlich der städtebaulichen Entwicklung dieses Areals walten. Hierdurch ist eine missliche Rechts- und Planungsunsicherheit ausgelöst worden. Die so entstandene städtebauliche Hängepartie kann nur im Wege der Bauleitplanung beendet und einer rechtssicheren Lösung zugeführt werden.

Hiermit korrespondiert die Einsicht, dass die anvisierte Umnutzung des Deutzer Hafenareals als Vorgang der städtebaulichen Umsteuerung nicht mittels einzelner Baugenehmigungen im unbeplanten Innenbereich nach § 34 BauGB realisierbar ist. Die planeretzende Regelung des § 34 BauGB, insbesondere das Postulat des Einfügens in die Eigenart der näheren Umgebung (§ 34 Abs. 1 Satz 1 BauGB) vermag nur bodenrechtlich relevante Spannungen durch struktursprengende Vorhaben abzuwehren, nicht aber eine positive und harmonische Gebietsstruktur sicherzustellen.³⁵ Erst recht ist sie kein Instrument der städtebaulichen Umsteuerung zu einem neuen Gebietstyp. Die förmliche, rechtsverbindliche und transparente, mit obligatorischer Bürgerbeteiligung verbundene Bauleitplanung kann auch nicht durch ein informelles „Stadtentwicklungskonzept“ ersetzt werden. Die Ungeeignetheit des § 34 BauGB

zur städtebaulichen Umsteuerung kann deshalb nicht dadurch behoben werden, dass die Stadt Köln ihrer bauplanungsrechtlichen, auf diese Vorschrift gestützten Genehmigungspraxis ein informelles und als solches nicht rechtsverbindliches „Stadtentwicklungskonzept“ zugrunde legt. Im Gegenteil: Hierdurch würde die gebotene Rechts-, Planungs- und Investitionssicherheit untergraben.

V. Fazit

Während das Konzept zum Ausbau und zur Weiterentwicklung des Logistikzentrums Deutzer Hafen den Anforderungen des Hochwasserschutzes prinzipiell entspricht, stößt die alternativ erwogene Umnutzung des Hafenareals zum Wohn- und Dienstleistungsstandort auf gravierende, bisher ungelöste Rechtsprobleme des Hochwasserschutzes wie auch des geltenden Bauplanungsrechts.

³⁵ *Grundlegend: BVerwGE 55, 369 (387); vgl. auch Rieger, in: Schrödter (Fn. 9), § 34 Rn. 31 ff.; Krautzberger, in: Battis/Krautzberger/Löhr (Fn. 34), § 34 Rn. 15 ff., insbes. 18*

Handlungsoptionen des Planungsrechts zur Entwicklung des Deutzer Hafenareals für neue gemischte Nutzungen?

Manfred Haesemann

CBH Rechtsanwälte Cornelius Bartenbach Haesemann & Partner, Köln

Bei dem einleitenden Vortrag von Herrn Vogt hatte ich den Eindruck, dass wir in der Hochwasserschutzzentrale bei der Weiterentwicklung der Häfen einen Gesprächspartner haben, der mit ganz viel Sensibilität das Thema angehen kann. Und ich glaube, dass hierbei viel Sensibilität erforderlich ist. Meine erste juristische Erfahrung mit Hochwasser sammelte ich, als ich prominente Bürger in Richtung Neuss/Düsseldorf davor bewahren sollte, ihre Aussicht durch neue Deiche zu verlieren. Die besten Gutachter Europas wurden beauftragt zu belegen, dass die Jahrhundertprognose niemals dazu führen könnte, solche hohen Deiche zu benötigen. Als ich dann stolz die Gutachten präsentiert hatte, kam es dann zwei Monate später zum Jahrhunderthochwasser und ich konnte die Gutachten wegwerfen. Seitdem weiß ich, dass man diese Dinge außerordentlich ernst nehmen muss.

Vielleicht noch ein zweites vorab: Seit vielen Jahren begleite ich die Entwicklung des Neusser Hafens mit ganz ähnlichen Problemen. Dort vertrete ich die Eigentümerfamilie Werhahn. Dieser gehören zum einen verschiedene Mühlenbetriebe, zum anderen aber auch citynahe Lagerhäuser, die vielleicht als der ‚zweitgrößte Schrottplatz der Republik‘ bezeichnet werden können, also auch ähnlich wie in Köln mindergenutzt sind. Wir sind dort letztlich mittels Rahmenplanung vorgegangen. Wir haben praktisch ein halbes Jahrzehnt damit verbracht, mit den Eigentümern und den Trägern öffentlicher Belange zu sprechen. Am Ende haben wir im Rat einstimmig einen Rahmenplan zustande gebracht, auf dessen Grundlage dieser Hafen entwickelt wird.

Was für grundsätzliche Handlungsoptionen haben wir also? Zum einen die Durchführung eines Bauleitplan-



verfahrens – Änderung des Flächennutzungsplans und Aufstellung eines Bebauungsplans. Zum anderen gibt es natürlich die Möglichkeit, Vorhaben im Innenbereich nach § 34 BauGB zu genehmigen. Darüber hinaus gibt es aber noch etwas anderes, nämlich das, was wir in Neuss gemacht haben – das städtebauliche Entwicklungskonzept.

Wir haben heute Morgen sehr viel über die wasserrechtlichen Hindernisse gehört. Dazu will ich ganz wenig sagen. Der Flächennutzungsplan stellt ja eigentlich nur sehr wenig Sondergebiet ‚Hafen‘ dar, der Rest ist GI und der östlichere Teil ist GE. Erstaunlicherweise befindet sich im GI – wenn überhaupt – nur eine einzige GI-Nutzung. Andersrum befindet sich im GE dann die Ellmühle, die wieder eher ins GI gehört. Alles also sehr diffus. Das Schöne an Flächennutzungsplänen ist ja, dass sie Genehmigungen im Bereich des § 34 BauGB nicht entgegen stehen.

Die Raumordnung ist hier bislang jedoch überhaupt nicht diskutiert worden. Bebauungspläne sind nur wirksam, wenn sie der Raumordnung entsprechen. Das Land hat mehrere Gesetze vorgelegt und überall geht es natürlich auch um Hochwasserschutz: Das Landesentwicklungsprogramm beinhaltet ausdrücklich den Schutz vor Hochwässern. Zudem haben wir das gesetzliche Postulat, die vorhandenen Binnenhäfen für einen leistungsfähigen und bedarfsgerechten Güterverkehr zu erhalten und auszubauen. Im Landesentwicklungsplan steht, dass in der Gebietsentwicklungsplanung innerhalb der natürlichen Überschwemmungsbereiche keine weitere Inanspruchnahme von Freiraum zu Gunsten von Siedlungserweiterung erfolgen darf. Außerdem gibt es den Regionalplan, in dem die Bezirksregierung vorschreibt: „Die Häfen Köln-Niehl, Köln-Deutz sind zu leistungsfähigen Schnittstellen des Güterverkehrs auszubauen [...], Innerhalb der GIB Köln-Niehl und Köln-Deutz soll den hafenwirtschaftlichen Nutzungen Vorrang eingeräumt werden.“ Wenn man überhaupt in ein Bebauungsplanverfahren hineinkommen will, muss man den vorhandenen Sachstand mit der Bezirksregierung ändern. Darüber hinaus haben wir das neue Konzept der Landesregierung, die einen wirklich harten und engen Kurs gegen die Umwidmung von Hafenflächen fährt, auch wenn dieses keinen Gesetzescharakter hat.

Ich habe – was Bebauungspläne anbelangt – große Bedenken, ob wir die wasserrechtliche Seite wirklich in den Griff kriegen können. Vor allen Dingen auch, weil

die Bezirksregierung immer am längeren Hebel sitzt. Wir haben aber nicht nur die wasserrechtlichen Hindernisse. Wir haben ja auch die Belange des Güterverkehrs und der Wirtschaft, die ja über die Logistik mit dem Hafen verbunden ist, zu bewältigen. Und was uns in Neuss noch viel mehr als das Wasser beschäftigt hat, das sind die Emissionen. Wenn die Ellmühle erst mal weg ist, hat man einen riesigen Schritt in die richtige Richtung gemacht und deutlich geminderte Emissionskonflikte zu bewältigen – obwohl dort ja vor kurzem nochmals deutlich investiert wurde. Wir haben aber auch den Rhein. Auf der Deutzer Seite sind wir noch nicht an den Schwierigkeiten vorbei, denn die Bundeswasserstraße mit den Emissionen ist kein einfacher Fall, ebenso wie die Südbrücke oder die Severinsbrücke. Auch Gerüche in der Nähe von Mühlen können ein Thema sein.

Für eine Bauleitplanung halte ich im Ergebnis die Ausgangslage also für sehr ungünstig. Es gibt hier wirklich schwierige Hindernisse, die sich aus der Landes- und Regionalplanung, vor allem im Hochwasserschutz und im Emissionsschutz, ergeben. Man wird es also bei der Entwicklung zu einer anderen Nutzung und der Bauleitplanung mit neuen Baugebieten mit neuem Gebietscharakter sehr schwer haben, mit der Landes- und Bezirksregierung auf einen Nenner zu kommen. Wenn man es hinbekäme, dass die bestehenden Nutzungen im Hafen verblieben, hätte man es natürlich auch mit den Schutzansprüchen der Nachbarn zu tun. Und wenn die Nachbarn erst einmal betroffen sind, wird der Bebauungsplan von A bis Z, nicht nur bezüglich der Nachbarbelange, überprüft. Ohne Einvernehmen der Beteiligten, ob Nutzer oder Eigentümer, würde ich das für wirklich schwierig halten.

Dann haben wir aber noch eine Option, nämlich § 34 BauGB – manchmal ja ein Mittel, um schrittweise den Gebietscharakter zu verändern. Was wir an Status quo haben, ist tatsächlich ausgesprochen diffus. Wir unterscheiden bei § 34 BauGB zwei Fälle: In dem einen können wir einen Gebietscharakter nach der Baunutzungsverordnung identifizieren – also Mischgebiet, Wohngebiet, Kerngebiet usw. Das dürfte hier schwer fallen, denn wir haben hier sehr unterschiedliche Nutzungen. Man wird also weder sagen können, dass es sich hier faktisch um das Sondergebiet ‚Hafen‘ noch um GI oder GE handelt. Und so befinden wir uns also im zweiten Fall nach § 34 Abs. 1 BauGB, in dem wir die Chance haben, für jedes einzelne Bauprojekt, was sich im Hafen ergeben könnte – und das fängt bei hafen- und werftaffinen

Dingen an und endet vielleicht bei der Wohnbebauung – je nach Emissionsbelastung und je nach der in der Umgebung vorhandenen Bebauung über die Zulässigkeit zu entscheiden.

Die Wasserrechtler – und damit die Bezirksregierung – sitzen aber auch im Fall des § 34 BauGB mit am Tisch. Die Vorschriften sind allerdings überwindbar und ich wäre da guter Hoffnung, dass man je nach Bauweise – etwa durch das Aufständern der Gebäude – zu vernünftigen Ergebnissen kommen könnte. Das zweitplatzierte Team des Agenda4-Wettbewerbs hat einen Entwurf präsentiert, der Hafennutzungen, sogenannte Logistik-Cubes und Bürobereiche umfasste und den man möglicherweise auch nach der jetzigen Rechtslage realisieren könnte.

Die städtebaulichen Entwicklungskonzepte sind vom Bundesgesetzgeber dahingehend aufgewertet worden, als dass sie jetzt in die Belange des § 1 Abs. 6 Nr. 11 BauGB aufgenommen worden sind – als ein Instrument, das in der Bauleitplanung besteht und sozusagen ein Testverfahren für die Bauleitplanung darstellen kann. Genau wie bei einem Bebauungsplan führt man alle Belange zusammen und ermittelt wirklich bis in die Tiefe alles, was später bei der Bauleitplanung gegeneinander abzuwägen ist. Man beteiligt auch die Öffentlichkeit sowie die Träger öffentlicher Belange, sucht Einvernehmen bei den Eigentümern sowie Nutzern herbeizuführen und löst die Nutzungskonflikte. Angesichts der Schwierigkeit der Aufgabe bin ich der Auffassung, dass wir so tun müssen, als ob wir einen Bebauungsplan machen. Wir müssen ein perfektes Entwicklungskonzept erarbeiten – wohlwissend, dass wir dieses später nicht Bebauungsplan nennen dürfen und es auch nicht die Rechtswirkung eines Bebauungsplans hat. Es bereitet aber all das, was Sie erreichen wollen, im weitestmöglichen Umfang vor.

Auf Basis des Entwicklungskonzepts können Sie zudem perfekt klären, ob sich ein Vorhaben gemäß § 34 BauGB in die Eigenart der näheren Umgebung einfügt. Es könnte ja sein, dass man peu à peu eine Umwandlung des Gebietes in die Richtung erreichen möchte, welche die Politik als Ziel der Gesamtentwicklung vorgibt. Ich habe es mehrfach erlebt, dass man über § 34 BauGB Stück für Stück zu einer anderen, moderneren, Mindernutzung vermeidenden Entwicklung gelangt.

Wenn das Ergebnis der höchstrichterlichen Rechtsprechung sein sollte, dass man in diesem Gebiet auch Bebauungspläne aufstellen darf, dann kann man sich ja auch sehr gut vorstellen, dies in Teilbereichen auf der Basis des städtebaulichen Entwicklungskonzepts zu tun. Möglicherweise kann man hier mit ‚Mini-Bebauungsplänen‘ arbeiten – in einem solch kritischen Fall muss man alle Instrumente, die uns der Gesetzgeber an die Hand gibt, kombinieren. Gerade in den Randbereichen, wo auch die benachbarten Nutzungen den Gebietscharakter mit beeinflussen, sind Teilbebauungspläne denkbar, wenn das Wasserrecht und insbesondere die Raumordnung dies zulassen.

Im Ergebnis würde ich also zu einem städtebaulichen Entwicklungskonzept raten. Hier haben wir die Möglichkeit, das Gebiet auf alle städtebaulichen und wasserrechtlichen Konflikte hin zu untersuchen und Lösungen zu entwickeln, und zwar ohne die drohenden Verbotschranken des formellen Bauleitplanverfahrens. Wenn sich dann herausstellt, dass wir in Teilbereichen doch Bauleitplanverfahren durchführen können, sind die Grundvoraussetzungen dafür schon geschaffen. Und selbst wenn wir keinen Plan hinkriegen, hat das Entwicklungskonzept immerhin den Vorteil, dass wir die Einzelbaugenehmigungen nach § 34 BauGB planvoll steuern und den Hafen zumindest schrittweise auf ein Erscheinungsbild hin orientieren können, wie es zu einer Metropole wie Köln passt. Der derzeitige Zustand des Deutzer Hafens ist dabei städtebaulich ein Hemmnis.

Ich glaube, dass es mit ebenso realistischem wie visionärem Herangehen an die zum großen Teil schon erkannten Probleme möglich ist, ein Konzept zu erarbeiten, das sowohl den Hafen- und Hochwassergesichtspunkten, wie aber auch dem Erscheinungsbild einer modernen Metropole Rechnung trägt.



Verkehrliche und immissionsschutzrechtliche Rahmenbedingungen der Hafenentwicklung

Klaus Harzendorf

Leiter des Amtes für Straßen und Verkehrstechnik der Stadt Köln

Im Folgenden werden die verkehrlichen Aspekte – und nur die verkehrlichen Aspekte – der zwei unterschiedlichen Nutzungskonzepte des Deutzer Hafens dargestellt und aus verkehrlicher Sicht eine erste Wertung abgegeben.

Der Rhein, auch als Verkehrsweg, spielt in Köln schon seit vielen Jahrhunderten eine Schlüsselrolle für die wirtschaftliche Entwicklung der Stadt. Am bekanntesten ist das im Mittelalter erfundene Stapelrecht in Köln. Dieses Stapelrecht hat im Mittelalter zu einem wirtschaftlichen Aufschwung geführt. Daher ist es nicht verwunderlich, dass Köln über viele, genauer gesagt sechs Häfen verfügt. Sie haben auch heute noch eine hohe Bedeutung und sehr unterschiedliche Funktionen. Die Funktionalitäten reichen vom Freizeithafen bis zum hochleistungsfähigen Containerterminal. Im linksrheinischen Norden

beginnt es mit dem Ölhafen, in dem im Wesentlichen petrochemische Produkte umgeschlagen werden. Es schließt sich der Niehler Hafen mit einer Mischnutzung als Container- und Massenguthafen an. Der Mülheimer Hafen ist der nördlichste rechtsrheinische Hafen in Köln mit einer Werft und einem Schutzhafen neben kleineren Betrieben. Der Rheinauhafen im linksrheinischen Zentrum hat mittlerweile ausschließlich Freizeitfunktion. Fast gegenüberliegend auf der rechten Rheinseite liegt der Deutzer Hafen, in dem Massengüter umgeschlagen werden. Der Godorfer Hafen wird zurzeit zu einem Massen- und Containerhafen entwickelt. Darüber hinaus verfügt Köln über etliche Kaimauern mit Anlegemöglichkeiten auch um Köln herum. Das bedeutet, dass große Teile des Rheinufers heute noch als Umschlagstellen genutzt werden.



Hafen bedeutet aus verkehrlicher Sicht, dass nicht nur Güter aus- und in Schiffe verladen werden, sondern dass auch ein Güterumschlag zwischen schienengebundenen Verkehrsmitteln, Kraftfahrzeugen und Schiffen stattfindet. Ein funktionsfähiger Hafen muss nicht nur wasserseitig gut erschlossen sein, sondern auch landseitig sowohl von der Straße als auch von der Schiene her. Daher habe ich zu Beginn analysiert, welche Qualitäten bzw. umgekehrt ausgedrückt – welche Probleme der Deutzer Hafen diesbezüglich hat.

Schienenseitig sind zwei Systeme zu benennen. Zum einen die Linie 7 der KVB, die den Hafen im Personenverkehr gut erschließt. Für den Hafen wesentlich wichtiger ist das Gütergleis. Beidseitig des Hafenbeckens liegen unmittelbar an der Kaimauer Gleise. Insofern ist die Erschließung ausgezeichnet. Dieses Gleis führt allerdings durch die alte Ortslage von Poll und kreuzt ebenerdig die Siegburger Straße, um dann im Rangierbahnhof Kalk mit dem internationalen Schienennetz verbunden zu werden. Seeseitig sind die Verhältnisse ideal, weil unmittelbar vom Rhein ohne Schwierigkeiten in den Hafen ein- und ausgefahren werden kann. Das Hafenbecken selbst ist sehr opulent. Straßenseitig ist die Anbindung bis fast an den Hafen heran ideal. Der autobahnähnlich ausgebaute östliche Zubringer stößt in unmittelbarer Nähe des Hafens auf die Siegburger Straße. Die Verbindung Siegburger Straße / Poller Kirchweg / Am Schnellert ist für die Lkw-Andienung des Hafens ausreichend.

Dennoch gibt es einige kritische Punkte: Im Norden überbrückt die unter Denkmalschutz stehende Drehbrücke mit einer Höhenbegrenzung von 4,20 m und einer maximalen Lastaufnahme von 7,5 t das Hafenbecken. Dieser Weg ist für große Teile des Hafenverkehrs verschlossen.

Im Süden des Hafengeländes sind zwei Brückenbauwerke im Zuge der Eisenbahnstrecke zu erwähnen:

- das Brückenbauwerk über die Siegburger Straße (Abb. 1). Hier besteht eine Höhenbegrenzung auf 3,80 m und ein Durchfahrtsverbot für Fahrzeuge mit einem Gesamtgewicht $\geq 7,5$ t.
- das Eisenbahnbrückenbauwerk über den Poller Kirchweg kann nur von Fahrzeugen unterquert werden, die nicht höher als 4,00 m sind.

Kritisch zu bewerten ist die Führung des Hafengleises mitten durch die alten Wohnlagen von Poll, da entsprechend hohe Lärmemissionen entstehen. Ebenfalls kritisch zu betrachten ist die höhengleiche Quering der Bahn mit der Siegburger Straße in der Ortslage. Die technische Sicherung ist überarbeitungsbedürftig.



Abb. 1

Zentral ist die Frage, wie sich bei den unterschiedlichen Nutzungskonzepten der Verkehr entwickeln wird. Heute entsteht im Hafen ein Kraftfahrzeugverkehr der Größenordnung von 3.500 Kfz pro 24 Stunden. Wenn die Variante Wohnen / Büro realisiert wird, steigt die Kfz-Menge auf 8.000 Kfz pro 24 Stunden (+130 %). Wenn alle heute nicht oder mindergenutzten Grundstücke vollständig entsprechend der heutigen Hafennutzung genutzt werden, steigt der Kraftfahrzeugverkehr auf 4.500 Kfz pro 24 Stunden (+30 %). In den Abbildungen 2 bis 4 ist die Verteilung der Verkehre auf das Straßennetz dargestellt. Um die Veränderungen der Verkehrsverteilung gegenüber heute plakativ darstellen zu können, sind sogenannte Differenzbelastungsbilder dargestellt. In Abbildung 2 ist die Differenz zwischen der Analyse Kfz-Belastung und der Kfz-Belastung des Planfall Wohnen und Büro dargestellt. In Abbildung 2 ist die gesperrte Drehbrücke unterstellt worden. Daher müssen die Straßen Alfred-Schütte-Allee und Am Schnellert den größten Teil der Zusatzverkehre aufnehmen. Im Bereich der Siegburger Straße stellt sich die Situation weniger kritisch dar, weil ein Discounter, der sich zwischen Siegburger Straße und Poller Kirchweg angesiedelt hat, beim unterstellten Konzept umgesiedelt werden müsste und entsprechende Entlastungen der Straße angenommen werden können.

In Abbildung 3 ist das gleiche Differenzennetz unterstellt worden. Die Drehbrücke ist wieder für Kfz-Verkehr geöffnet. Diese wiedereröffnete Verkehrsbeziehung zieht sehr viel Verkehr an und entlastet neben der Ortslage Poll die Straßen Am Schnellert / Poller Kirchweg und Siegburger Straße.

In Abbildung 4 ist das Differenzenbild zwischen der Analyse und dem Planfall Gewerbe- bzw. intensive Hafennutzung abgebildet. In diesem Fall wird die gesperrte Drehbrücke unterstellt. Es ist erkennbar, dass es nur sehr geringfügige Verkehrszunahmen auf den Straßen im Umfeld des Hafens gibt.

Heute werden im Hafen pro Jahr 5.500 Eisenbahngüterwagen be- oder entladen. Im Mittel führt das zu vier Zugfahrten pro Werktag. Im Falle Wohnen und Gewerbe entfällt dieser Verkehr komplett. Bei intensiver Hafennutzung ist im Mittel mit einer Zugfahrt pro Tag mehr zu rechnen.

Heute werden pro Jahr ca. 345 Schiffe be- oder entladen. Das bedeutet, es werden pro Werktag etwas mehr als ein Schiff be- oder entladen. Bei 30 % Verkehrszunahme wären das dann statistisch gesehen 1,5 Schiffsladungen.

Welche Schlüsse lassen sich aus den geschilderten Zusammenhängen ziehen?

Die wichtigste Aussage ist, dass aus verkehrlicher Sicht beide Szenarien realisierbar sind. Es sind beide auch mit einem überschaubaren finanziellen Aufwand und ohne große Störungen für die Wohnbevölkerungen realisierbar. Wobei die Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur beim Szenario Wohnen / Gewerbe um einiges höher ausfallen als beim Szenario Hafenvollausnutzung.

Wenn der Weg in Richtung Wohnen und Gewerbe beschritten werden soll, sind einige Rahmenbedingungen zu beachten. Die heutigen Hafennutzer müssen zwingend einen geeigneten Raum in Köln oder im Umland finden, weil ansonsten wichtige Ver- und Entsorgungsleistungen in Köln nicht mehr gesichert werden können. Um aus ökologischer und ökonomischer Sicht sinnvoll arbeiten zu können, sind für die heutigen Nutzer Anschlussmöglichkeiten zum Rhein, zur Schiene und zur Straße zwingend. Solche Flächen sind in Köln sehr rar. Daher wird der Umstrukturierungsprozess nur langfristig umsetzbar sein. Ich gehe davon aus, dass in den nächsten Jahren und Jahrzehnten Umstrukturierungsprozesse in der Kölner Wirtschaft und Industrie anstehen, die letztlich zu einer geringeren Flächeninanspruchnahme führen. Dies wird auch Betriebe betreffen, die über einen Anschluss an den Rhein verfügen. Diese frei werdenden Flächen sollten dann für die heutigen Hafennutzer des Deutzer Hafens zur Verfügung gestellt werden.



Abb. 2



Abb. 3



Abb. 4

Verkehrliche und immissionsschutzrechtliche Rahmenbedingungen der Hafenentwicklung

Dr. Werner Pook

Geschäftsführer der ADU cologne – Institut für Immissionsschutz GmbH, Köln

Bei städtebaulichen Planungen ist es nie zu früh, sich der Frage des Immissionsschutzes zu stellen. Früher oder später muss nachgewiesen werden, dass gesetzliche Bestimmungen eingehalten werden.

Gesetze, Verwaltungsvorschriften, Verordnungen und Normen

Wir haben Gesetze, Verwaltungsvorschriften, Verordnungen und Normen und über allen trohnt das Bundesimmissionsschutzgesetz (BImSchG), welches gerade u.a. durch die Umsetzung der EU-Umgebungslärmrichtlinie in deutsches Recht (§ 47 a-f BImSchG) ergänzt worden ist. Dies ist bei Abwägungen in der Bauleitplanung neuerdings zu beachten. Insbesondere in den Ballungsräumen sind bereits jetzt Aktionspläne aufzustellen, die bei Pegeln von Straßen- und Schienenlärm ansetzen, die im innerstädtischen Bereich, z.B. im Rheinauhafen, aber auch im Deutzer Hafen vorkommen.

Es gibt wichtige Verwaltungsvorschriften wie die TA Lärm und die TA Luft, die zu beachten sind, sowie weitere Verordnungen wie zum Beispiel die 16. BImSchV, die den Lärmschutz an Verkehrswegen, die wesentlich geändert werden, behandelt oder die 22. BImSchV, die sog. „Feinstaubverordnung“. Bezüglich der 22. BImSchV ist jedoch neben dem Thema Feinstaub zu beachten, dass uns die Stickoxidbelastung als zunehmendes Problem beschäftigen wird. Zusätzlich sind in der Bauleitplanung Normen zu beachten, wie die DIN 18005 „Schallschutz im Städtebau“.

Was ist zu untersuchen und welche Informationen liegen vor?

Immissionsschutzrechtlich zu beurteilen sind die Einwirkungen von außen auf das Plangebiet Deutzer Hafen, dann die Auswirkungen der Planungen auf die Umgebung und insbesondere bei verschiedenen empfindlichen

Nutzungen im Plangebiet die Einwirkungen der Nutzungen untereinander.

Zum jetzigen Zeitpunkt gibt es keine gesamtheitliche Betrachtung für den Deutzer Hafen, es sind lediglich fragmenthafte Informationen meist älteren Datums sowohl über die Auswirkungen wie auch über die Einwirkungen vorhanden. Das hängt damit zusammen, dass sich die Nutzungen über viele Jahre, Jahrzehnte hinweg entwickelt haben und es oftmals alte, d.h. nicht an die heutigen gesetzlichen Bestimmungen angepasste Genehmigungen gibt, bzw. Genehmigungen nur für verschiedene Teilflächen des Hafens vorhanden sind.



Bedingt ist dies auch durch die vorhandene Mindernutzungen und der Diskrepanz zwischen der ursprünglich genehmigten Nutzung und dem derzeitigen Zustand. Beispielsweise gibt es nach BImSchG planfestgestellte Anlagen, die momentan aber gar nicht betrieben werden, wobei sich hier die Frage stellt, ob diese planfestgestellten Genehmigungen heute überhaupt noch Gültigkeit haben oder schon verfallen sind.

Es muss aus diesen Gründen eine umfassende Bestandsaufnahme durchgeführt werden, um den momentanen und den genehmigten Zustand aus der Sicht des Immissionsschutzes her eindeutig beschreiben zu können. Um die Einwirkungen von außen hat man sich bisher wenig gekümmert, da die Immissionsempfindlichkeit im Hafengebiet derzeit gering bzw. die einzuhaltenden Richtwerte sehr hoch sind.

Auswirkungen auf die Umgebung

Am Beispiel eine Neugenehmigung für einen Recyclingbetrieb im Deutzer Hafen zeigen sich exemplarisch die momentan zu beachtenden Immissionsempfindlichkeiten, das heißt die vorhandenen Immissionsorte, die für diese Genehmigung zu betrachten waren:

- Wir haben nur einen Immissionsort im Hafengebiet selbst, eine Gewerbegebietsempfindlichkeit (IO 01 in Abb. 1).
- Außerhalb des Hafengebietes liegen drei Immissionsorte (IO 02 bis IO 04 in einem Gewerbegebiet und ein Immissionsort (IO 05) liegt in einem besonderen Wohngebiet. Besondere Wohngebiete werden beim Immissionsschutz bezogen auf Anlagenlärm so behandelt, dass im Tagzeitraum die Richtwerte für ein Mischgebiet (MI) von 60 dB(A) und im Nachtzeitraum die Richtwerte für ein Allgemeines Wohngebiet (WA) von 40 dB(A) gemäß TA Lärm angesetzt werden.

Im Teil des Hafens, das als Industriegebiet (GI in Abb. 2) ausgewiesen ist, ist eine Immissionsempfindlichkeit im Tagzeitraum von 70 dB(A) für Dauerschallpegel vor den Aufenthaltsraumfenstern zulässig. Dieser Wert gilt auch im Nachtzeitraum, da hier im Allgemeinen keine Wohnnutzung zulässig ist.

Im Gewerbegebiet (GE) sind die Richtwerte geringer und differenzierter. Zum Beispiel für Hausmeisterwohnungen sind die Richtwerte für den Tag 65 dB(A) und

im Nachtzeitraum 50 dB(A), das heißt nachts also 20 dB geringer als in einem Industriegebiet.

Es gibt lärmintensive Nutzungen, wie z.B. einen Schrotthandel im Süden des GI-Gebietes, die in relativ geringen Entfernungen zu Wohngebieten liegen. Die geringe Entfernung zu Wohngebieten bedeutete auch, dass bei wesentlicher Nutzungsänderung der Immissionsschutz für den Gewerbelärm auf Grundlage der TA Lärm besonders überprüft werden muss.

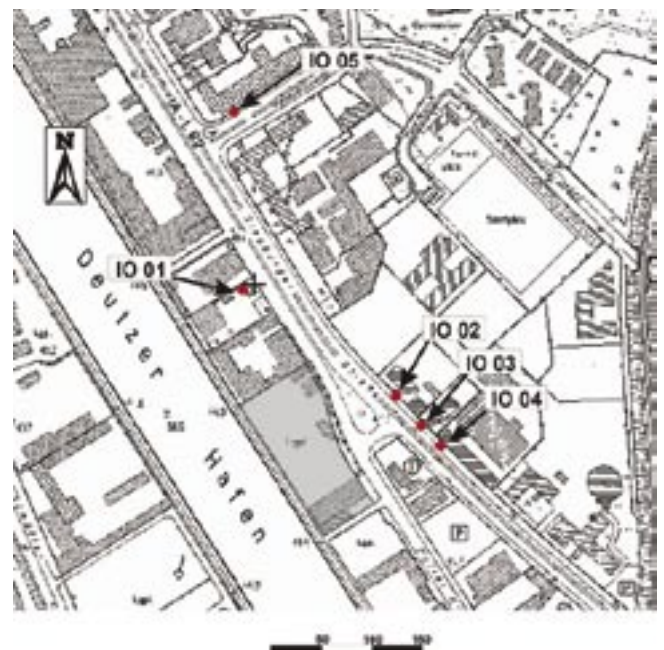


Abb. 1

Zwischenergebnis Auswirkungen

Als Zwischenergebnis der Recherche zu den vorhandenen Nutzungen bezogen auf den Lärm ist davon auszugehen, dass die Richtwerte an den nächstgelegenen Immissionsorten durch den Bestand an Gewerbe- und Freizeitlärmimmissionen, Freizeitlärm durch die Eventfirma Essigfabrik, bereits ausgeschöpft sind. Bei einer wesentlichen Änderung von Nutzungen sind Lärmschutzmaßnahmen bereits jetzt vorzusehen.

Neue Nutzungen auf derzeit mindergenutzten Flächen werden nur eine Genehmigung erhalten können, wenn die Lärmimmissionen jeweils 6 dB, bei einer Anhäufung von lärmintensiven Nutzungen sogar bis 10 dB unter den Richtwerten liegen.

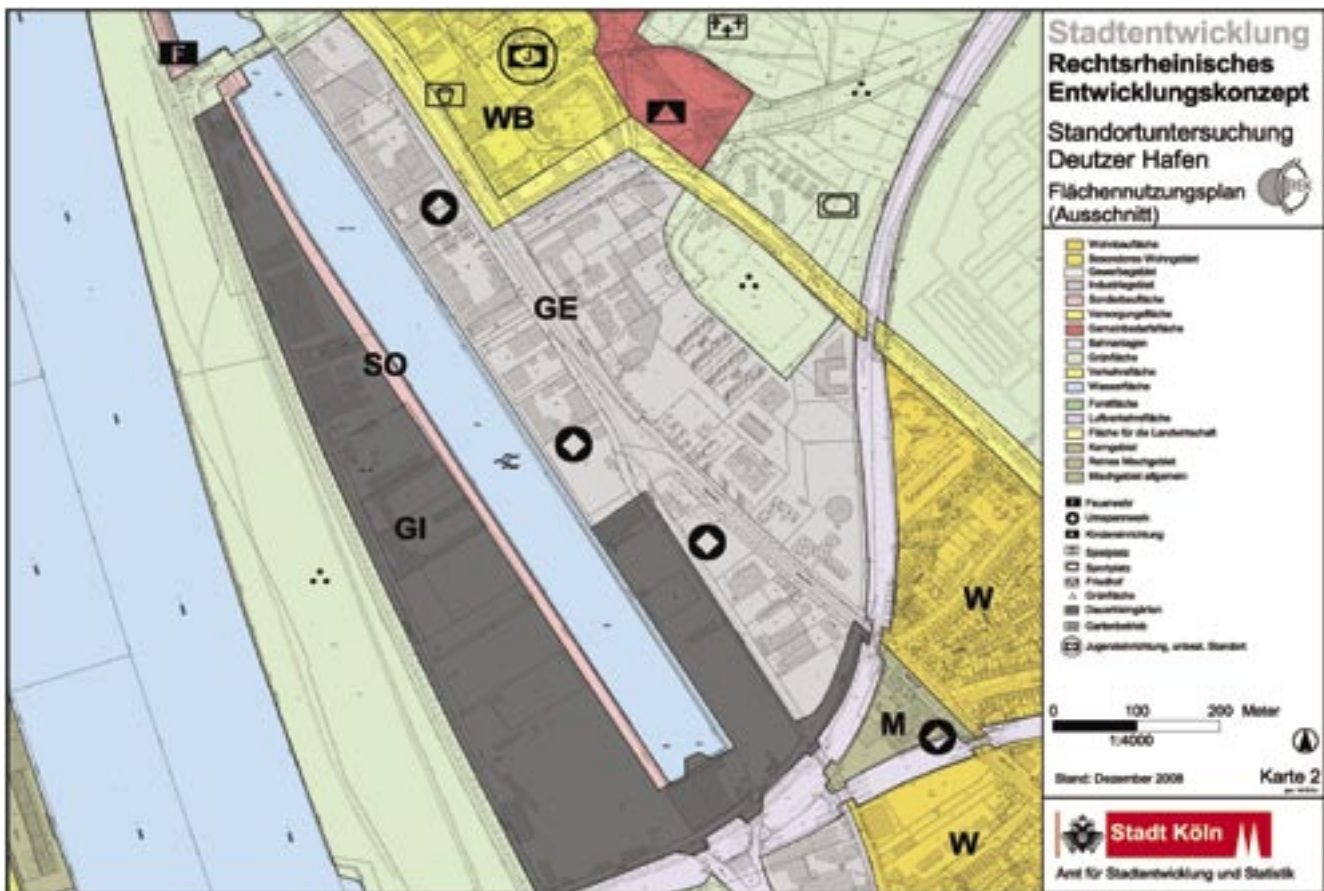


Abb. 2

Die nutzungsgerechte Ausweitung auf der Hafenfläche führt schon zu Lärmschutzmaßnahmen, wobei die Richtwerte der TA Lärm einen halben Meter vor dem geöffneten Fenster von Aufenthaltsräumen einzuhalten sind und damit passive Lärmschutzmaßnahmen nicht zielführend sind. Da der Verkehrslärm auf öffentlichen Verkehrswegen vom Pegel her der größere Emittent ist und damit zu höheren Immissionen führt, hat man sich daran gewöhnt, Schallschutzmaßnahmen an der Fassade des Betroffenen vorzusehen, das ist bei Gewerbelärm und Anlagenlärm nicht zulässig. Mögliche Alternativen beim Anlagenlärm sind also nur aktive Schallschutzmaßnahmen oder bei einer neuen Wohnbebauung die Grundrissgestaltung entsprechend auszuführen, da die Richtwerte nur bei den Aufenthaltsräume nach DIN 4109, das sind Wohnzimmer, Schlafzimmer und Kinderzimmer, einzuhalten sind, allerdings zählen Küchen – soweit sie keine Wohnküchen sind –, Nebenräume und Bäder nicht als Immissionsorte und haben auch keinen Schutzanspruch. Bei der Planung von (genehmigungspflichtigen) Anlagen auf den Brachflächen liefert der Abstandserlass, der im Oktober 2007 novelliert worden ist, wichtige Informationen.

Auch die Schiffe sind hinsichtlich Lärm einzubeziehen, wobei die Luftschadstoffe hier sicherlich größere Auswirkungen haben könnten.

Einwirkungen von außen

Bei den Einwirkungen haben wir mit der nördlichen Severinsbrücke und der südlichen Eisenbahnbrücke zwei wesentliche Emittenten (Abb. 3).

Die Severinsbrücke ist eine Stahlhängebrücke. Aus bisherigen Bauleitplanungen (Rheinauhafen, Weichserhof) wissen wir, dass sie gegenüber der Straße an Land ein potenziertes Emissionsverhalten hat und demzufolge zu verstärkten Immissionen führt.

Das wird noch übertroffen durch die südliche Eisenbahnbrücke, eine 1908 errichtete Stahlbrücke mit weiten schwingfähigen Abständen zwischen den Pfeilern, die ausschließlich von Güterzügen (tags und insbesondere nachts) befahren wird.



Abb. 3

Güterzüge sind eine sehr lärmintensive Verkehrsart, insbesondere wenn diese bis zu 600 Meter langen Züge – wie im vorliegenden Fall – vermehrt zur Nachtzeit (zwischen 22 und 6 Uhr) fahren. Beim Bebauungsplanverfahren Rheinauhafen haben wir Lärmmessungen durchgeführt, um zu erfahren, wie groß der Unterschied zwischen der normalen ebenerdigen Schallemission und der Emission von Zügen auf dieser Brücke ist. Die Differenz beträgt 14 dB!

Bei der Bebauung Rheinauhafen hat das dazu geführt, dass die angedachte und gewünschte Wohnnutzung im südlichen Bereich aus Immissionsschutzgründen nicht zu realisieren war und sich nur auf den mittleren Bereich konzentrieren konnte

Zwischenergebnis Einwirkungen

Bevor man sich also über Wohnbebauung im Plangebiet Gedanken macht, müssen die Schienenverkehrslärmimmissionen und die Straßenverkehrslärmimmissionen ermittelt werden. Aus den Planungen Rheinauhafen und Weichserhof ist bekannt, dass die Rheinbrücken neben der Rheinuferstraße wesentliche Verkehrslärmemittenten sind.

Die Verkehrslärmimmissionen durch die Rheinbrücken schränken die Möglichkeit Aufenthaltsräume von Wohnungen zum Rhein hin auszurichten ein. Im Nahbereich der Südbrücke werden nachts die Werte weit über 60 dB(A) Dauerschallpegel gehen. 60 dB(A) nachts ist der sogenannte Sanierungswert, die nach der EU-Umgebungslärmrichtlinie und den damit verbundenen Aktionsplänen eine Aktion auslöst

In der Abwägung wird man sich damit auseinandersetzen müssen, wie dieser Konflikt zu behandeln bzw. zu umgehen ist. Die Möglichkeiten einer Minderung der Schallemission der Rheinbrücken sollte untersucht werden, ist aber meines Erachtens äußerst schwierig.

Diese beiden Emittenten sind im vorliegenden Masterplan mit Wohnbebauung nicht berücksichtigt worden. Die Wohnbebauung ist unbeeinflusst von der Eisenbahnbrücke bis in den Süden angedacht worden.

Empfehlung für die weitere Vorgehensweise

Als nächster Schritt ist also eine detaillierte Untersuchung der Einwirkungen notwendig mit einer flächhaften Darstellung aller Lärmarten im Plangebiet durch farbige Lärmkarten getrennt für den Tag- und Nachtzeitraum. Hieraus lassen sich sofort Konsequenzen für eine angedachte Wohnnutzung erkennen.

Die Eingangsdaten – insbesondere des Anlagenlärms – sind mit möglichst allen Beteiligten (Mieter, Betreiber, Eigentümer, umliegenden Bewohner) in Hinblick auf konkrete Planungsabsichten, Wünsche und Ängste zu erörtern.

Es müsste eine Machbarkeitsstudie unter Berücksichtigung der bestehenden Immissionsempfindlichkeiten erstellt werden. Aus diesen Untersuchungen lassen sich als Synthese die Möglichkeiten für eine weitere Entwicklung des Deutzer Hafens aus der Sicht des Immissionsschutzes ableiten. Eine geeignete Vorgehensweise erscheint uns ein „Städtebauliches Entwicklungskonzept“, wie auch schon ausführlich im vorangegangenen Vortrag von Herrn Rechtsanwalt Haesemann erläutert wurde.

Zur zukünftigen planungsrechtlichen Behandlung des Deutzer Hafens

Plenumsdiskussion und Rückfragen an die Referenten

Diskussionsbeiträge von:

Prof. Dr. Rüdiger Breuer

Köhler & Klett Rechtsanwälte, Köln

Manfred Haesemann

CBH Rechtsanwälte Cornelius Bartenbach Haesemann & Partner, Köln

Klaus Harzendorf

Leiter des Amtes für Straßen und Verkehrstechnik der Stadt Köln

Prof. Dr. Remo Laschet

LLR Legerlotz Laschet Rechtsanwälte, Köln/Brüssel/Helsinki

Dr. Werner Pook

Geschäftsführer der ADU cologne – Institut für Immissionsschutz GmbH, Köln

Reinhard Vogt

Stadtentwässerungsbetriebe Köln, AöR

Moderation:

Elke Frauns

bürofrauns, Münster

Plenum:

Eine Frage zu den Immissionen bzw. Emissionen, Herr Pook: Können Sie etwas zum Thema Staub im Deutzer Hafen sagen?

Dr. Werner Pook:

Dazu liegen mir keine detaillierten Aussagen vor. Allerdings werden Staubemissionen – ich habe ja auch das Verfahren zum Godorfer Hafen mit betreut – oftmals überschätzt, insbesondere was den groben Staub etwa von Halden angeht. Feinstaub und noch feinere Stäube sind heute viel eher das Thema, und diese werden nicht durch den Mühlenbetrieb im Deutzer Hafen emittiert.

Plenum:

Ich möchte vorschlagen, dieses komplexe und interessante Gebiet des Deutzer Hafens – sowohl in seiner jetzigen Situation, als auch in möglichen weiteren Entwicklungsstufen – in einem wasserbaulichen Versuchsmodell zu untersuchen. Sobald man eine Vorstellung davon hat, wie eine zukünftige Bebauung des Deutzer Hafens aussehen könnte, könnte man diese im Modell umsetzen und sagen, wo mehr Hochwasser gestaut und der Abfluss behindert wird und welche Rückwirkung die geplante Bebauung insgesamt hat. Wenn man die Situation an die Bundesanstalt für Wasserbau in Karlsruhe herantrüge, könnte man daraus vielleicht ein



Forschungsvorhaben entwickeln, dass vielleicht sogar gratis zu haben wäre.

Reinhard Vogt:

Damit laufen Sie bei mir natürlich offene Türen ein. Ich bin gleichzeitig auch Geschäftsführer des Hochwasserkompetenzzentrums und ich weiß, dass daran durchaus auch bei unseren Mitgliedern Interesse besteht. Natürlich müssen zu diesem Zeitpunkt einige Aspekte feststehen – etwa wie die Bebauung aussehen soll – aber dann kann man natürlich die entsprechenden Untersuchungen im Labor durchführen.

Plenum:

Mir scheint es darauf hinauszulaufen, dass das städtebauliche Entwicklungskonzept die einzig tragbare Lösung für das Verfahren ist. Mich interessiert aber dabei, wie transparent dieses Verfahren ist. Es ist ja nicht rechtlich gesichert, sondern kann im eigenen Ermessen durchgeführt werden. Die Transparenz scheint mir aber – besonders in Köln – das wichtigste zu sein. Und deshalb lautet die Frage: Wie ist die Beteiligung der Öffentlichkeit in diesem Zusammenhang gewährleistet?

Manfred Haesemann:

Ich habe verstanden, dass die Stadt Köln – wie dieses Symposium ja zeigt – in aller Öffentlichkeit diskutieren möchte, was an dieser schwierigen Stelle in Köln geschieht. Und ein städtebauliches Entwicklungskonzept sieht sehr wohl die gleiche Öffentlichkeitsbeteiligung vor, die im ersten Stadium des Bebauungsplanverfahrens auch vorgeschrieben ist, nämlich eine frühzeitige Bürgerbeteiligung. Wenn man mit dem Entwicklungskonzept später auch etwas anfangen möchte, dann ist das obligatorisch. In einem evtl. folgenden Bebauungsplanverfahren kann diese Öffentlichkeitsbeteiligung einen ganzen Verfahrensschritt sparen. Sie gilt dann nämlich schon als vorweggenommener Teil der späteren Bauleitplanung. Wenn die Stadt also die Mühe auf sich nimmt, in dieser Tiefe, die ja häufig die Tiefe von normalen Bebauungsplanverfahren überschreitet, an die Sache heranzugehen, wird sie natürlich auch die in Köln erprobte frühzeitige Bürgerbeteiligung durchführen.

Sobald die notwendigen Machbarkeitsstudien vorliegen, sollte man an die Öffentlichkeit gehen und alle betroffenen Bürger zur Diskussion einladen. Es ist bei langwierigeren städtebaulichen Entwicklungskonzepten

eben auch durchaus nicht unüblich, mehrere Beteiligungsschritte vorzunehmen je nach Reife und Stand des Verfahrens.

Elke Frauns:

Herr Haesemann, Sie kennen ja Köln. Ich frage deshalb einmal direkt nach: Was glauben Sie, wie lange die Entwicklung eines städtebaulichen Entwicklungskonzepts dauern würde? Handelt es sich dabei nicht wieder um ein langfristiges Vertragen?

Manfred Haesemann:

Die Frage, wie lange dieser Prozess dauern wird, ist wirklich schwer zu beantworten. Ich würde aber auch vor übertriebener Eile warnen. Es gibt Mietverträge, die noch eine ganze Weile laufen. Ich glaube nicht, dass unbedingt Hast besteht. Es müssen jedoch Entscheidungen getroffen werden, wohin die Reise gehen soll. Für den Prozess selbst braucht man sicherlich ein paar Jahre, insbesondere wenn man sich gründlich mit den – gerade doch hier extrem vielfältigen – Ansprüchen von Eigentümern, Nutzern, Stadt, IHK, Bezirksregierung usw. auseinandersetzt.

Prof. Dr. Rüdiger Breuer:

Ich habe gewisse Bedenken gegen den Vorschlag, über § 34 BauGB die städtebauliche Entwicklung zu lenken oder zu steuern. Mir ist bekannt, dass in vielen deutschen Städten dieser Weg – oder besser Irrweg – beschritten worden ist. Wenn eine städtebauliche Steuerung erfolgen soll, gilt das Gebot der Bauleitplanung. Die Bauleitplanung ist dann erforderlich, und man muss den Weg über die Bauleitplanung gehen. Sie kann weder durch Einzelgenehmigungen nach § 34 BauGB noch durch ein Entwicklungskonzept, also eine nicht förmliche Verfahrensweise, ersetzt werden.

Deshalb möchte ich nachdrücklich dafür plädieren – bei aller notwendigen Vordiskussion über Entwicklungsplanung – doch bitte den Weg über die Bauleitplanung zu nehmen. So ist es vom Gesetz vorgeschrieben. Und wenn später irgendwelche Konflikte auftreten sollten, dann wird jeder Richter danach fragen, ob man die städtebaulichen Voraussetzungen, insbesondere diejenigen der Bauleitplanung, beachtet hat, ob ein Bebauungsplan vorliegt, wo er erforderlich ist, und ob spätere Genehmigungen im Einklang mit der Bauleitplanung stehen.

Plenum:

Ich möchte zum einen darauf hinweisen, dass man doch bei der Bewertung der Emissionen unbedingt von verschiedenen Entwicklungsszenarien und nicht vom Status quo ausgehen müsste. Zum anderen möchte ich noch auf die politische und juristische Belastbarkeit dieser Option ‚Entwicklungskonzept‘ zu sprechen kommen. Ich bin überzeugt davon, dass Stadtentwicklungsplanung für eine Großstadt und gerade für solche Großprojekte wesentlich ist. Wenn man ein Entwicklungskonzept erarbeitet, braucht man politische Zielsetzungen, die natürlich der Rat stecken muss. Wenn der Rat aber Ziele beschließen würde, die der bisherigen Entwicklung nicht entsprächen, würden diese ja der Regional- und Landesplanung entgegen stehen. Ich weiß nicht, ob der Stadtrat – auch angesichts der vielen vertraglichen Bindungen, die auch immer wieder vorgebracht werden – überhaupt Spielraum hätte, solche grundsätzlich abweichenden Ziele zu definieren, wenn er nicht doch ganz offen ein sauberes bauleitplanerisches Verfahren, abgestützt durch entwicklungsplanerische Zielformulierungen, durchführen würde. Ist die Option ‚Städtebauliches Entwicklungskonzept‘ also juristisch und politisch überhaupt machbar?

Prof. Dr. Remo Laschet:

Wie auch immer das Verfahren am Ende aussehen wird, ob es die Bauleitplanung ist oder das städtebauliche Entwicklungskonzept, über eines muss man sich doch klar sein: Alle an einem solchen Projekt Beteiligten müssen einbezogen werden. Und es muss natürlich eine politische Entscheidung geben: Welches Konzept verfolgt eigentlich die Stadt Köln bzw. die Häfen und Güterverkehr Köln AG mit ihren Häfen? Das ist eine grundsätzliche politische und hafenlogistische Entscheidung. Man muss sich ganz ernsthaft mit der Frage befassen, was denn mit den derzeitigen Anrainern passiert, die selbstverständlich in alle Verfahren ganz intensiv einbezogen werden müssen.

Sollte bei meinem Vortrag der Eindruck entstanden sein, als sei das alles ein ‚Home Run‘, der vielleicht im nächsten Jahr erledigt sein könnte, so muss ich sagen, dass dies natürlich nicht die Botschaft sein sollte. Die Botschaft ist in allererster Linie, dass es eine Vision gibt – eine Vision, die realisierbar ist. Dass dafür natürlich über viele Jahre dicke Bretter gebohrt werden müssen, ist selbstverständlich angesichts des prominenten Standortes und der damit zusammenhängenden Fragen, die wir heute diskutiert haben. Das ist völlig klar.

Vielleicht muss es aber nicht gerade vom heutigen Tag an 35 Jahre dauern wie bei der ersten Idee, den Rheinauhafen zu entwickeln.

Manfred Haesemann:

Mir liegt eigentlich nur daran, einen nicht vorhandenen Widerspruch aufzuklären. Ich glaube, dass die Machbarkeitsstudie, wie die Architekten das immer nennen und welche die Juristen dann städtebauliches Entwicklungskonzept nennen, weil viele fachplanerische Dinge noch einfließen, die Mutter des ganzen Verfahrens ist. Wo dies auch nur irgendwie gesetzlich möglich ist, sollte man Bebauungspläne aufstellen. Da sind wir uns, so glaube ich, einig. Wenn im Bereich des § 34 BauGB ein Problem festgestellt wird, das ohne einen Plan an einer bestimmten Stelle dieses Hafens bodenordnungsrechtlich nicht zu bewältigen ist, verlangt die Rechtsprechung einen Bebauungsplan. Wir haben eine sehr erfahrene Stadtverwaltung, die das handhaben kann.

Für mich sieht die Reihenfolge also folgendermaßen aus: Ich erstelle das städtebauliche Entwicklungskonzept, um alle Probleme, die sich an diesem Standort ergeben, vollständig zu analysieren und zu gewichten. Darauf aufbauend, in Teilen oder im Ganzen, ist dann wie vom Gesetz vorgegeben vorzugehen – mit einem Bebauungsplanverfahren oder einem Verfahren gemäß § 34 BauGB. Aus dem städtebaulichen Entwicklungskonzept ergibt sich nicht die Genehmigungsfähigkeit eines Vorhabens. Ebenso wenig wie der Flächennutzungsplan kann das städtebauliche Entwicklungskonzept die Genehmigung nach § 34 BauGB herbeiführen.

Bei allen Verfahren, die ich miterlebt habe, ergibt sich, was die Transparenz anbelangt, kein Unterschied. Ich habe eher den Eindruck, dass im städtebaulichen Entwicklungsverfahren die Bürgerbeteiligung ernster genommen wird, weil eine breite Diskussion mit allen Beteiligten geführt wird.

Plenum:

Ich würde gerne wissen, ob denn die Definition des bestehenden Baugebietes letztendlich auch durch das Wasserhaushaltsgesetz abgedeckt ist.

Prof. Dr. Rüdiger Breuer:

Wir haben natürlich ein juristisches Problem, weil bauplanungsrechtliche Fragen heutzutage nicht nur im Baugesetzbuch geregelt, sondern maßgebliche Regelungen auch im Wasserhaushaltsgesetz zu finden sind. Das ist

oft kritisiert worden. Besser wäre es sicherlich gewesen, diese Frage in einem Gesetz – am besten im BauGB – zu regeln.

Was ein Baugebiet ist, ist in der Baunutzungsverordnung definiert – § 1 Abs. 2. Gehen wir einmal davon aus, dass es sich hier um ein Gebiet handelt, das nach planungsrechtlichen und evtl. nach bauplanerischen Kriterien festgelegt ist. Die entscheidende Frage ist in der Tat, ob ein Baugebiet neu oder alt ist. Nur das neue Baugebiet darf nach dem prinzipiellen Verbot nicht festgesetzt werden. Trotzdem ist die Diskussion, die wir hier geführt haben, nicht zu vermeiden, und sie ist auch schon an anderer Stelle geführt worden.

Der Gesetzgeber wollte ja im Interesse des Hochwasserschutzes den Status quo sichern, nach Möglichkeit auch Verbesserungen erreichen. Nur dort, wo schon ein Gebiet der Bebauung anheim gegeben und damit dem Hochwasserschutz verloren gegangen ist, soll es altes Baugebiet sein. Alles, was nicht in dieser Weise bereits durch bauliche Planungen oder tatsächliche Bebauung belegt ist, ist neu zur Disposition gestellt. Wenn Sie dort eine Bebauung zulassen wollen, ist das ein neues Baugebiet. So viel ist von der Logik des Gesetzes her klar. Allerdings haben Sie gemerkt, dass auch die Juristen unterschiedlicher Auffassung sind.

Die Situation, die wir hier haben, zeigt aber, dass man doch wesentlich subtiler prüfen muss, wo eigentlich nach dem systematischen und vermutlichen Willen des Gesetzgebers die Bebauung hingenommen wird und wo sie auf der anderen Seite im Interesse des Hochwasserschutzes verhindert werden soll. Diese Diskussion können wir Ihnen nicht ersparen. Mir scheint wichtig zu sein, dass man im Vorhinein, also bei der planerischen Entscheidung, die Risiken und die unterschiedlichen Definitionen kennt, um nach Möglichkeit auf der sicheren Seite zu bleiben. Und deshalb ist mir auch so sehr daran gelegen, auf den Weg der Bauleitplanung zu verweisen, denn Bauleitplanung hat eine gestalterische Aufgabe. Sie hat nicht nur die Aufgabe, rechtliche Hürden und Barrieren zu beachten, sondern sie soll bewusst etwas gestalten.

Als Juristen haben wir hier zwei Aufgaben zu erfüllen: Erstens müssen wir die ‚lästigen Juristen‘ spielen, die auf die rechtlichen Prämissen und Verbote hinweisen. Zweitens haben wir dann die Aufgabe, im Rahmen des geltenden Rechts Gestaltungsmöglichkeiten aufzuzei-

gen. Ich wollte nicht alleine mit strikten Verboten argumentieren, sondern zunächst einmal die Rahmenbedingungen juristischer Art aufzeigen, um dann sinnvoll mit Ihnen diskutieren zu können, welche Gestaltungsmöglichkeiten uns denn verbleiben. Die Diskussion muss fortgesetzt werden. Vorhandene Planvorstellungen müssen nachgebessert werden, damit sie im Rahmen des geltenden Rechts möglichst sowohl die städtebauliche Entwicklung gedeihlich voranbringen, als auch dem Hochwasserschutz genügen.

Plenum:

Das nächste Hochwasser wird sich wenig darum scheeren, ob es ein neu ausgewiesenes oder alt ausgewiesenes Gebiet überschwemmen wird. Folglich werden wir uns mit der Tatsache auseinandersetzen müssen, innenstadtnahe Retentionsräume zu planen. Wie diese jetzt vom Zuschnitt oder der Lage beschaffen sein werden, darüber können wir irgendwann einmal diskutieren. Nichtsdestotrotz fehlt mir in der Gesamtdiskussion ein bisschen die Auseinandersetzung mit dem Thema Retentionsflächen im Innenstadtbereich. Denn hier geht es ja nicht darum, ein notwendiges Übel unterzubringen und das möglichst so, dass man noch viel Platz zum Bauen übrig hat. Wir müssen den Rhein-Raum in Köln auch als Potenzialraum für die Stadtentwicklung begreifen – nicht nur deswegen, weil man hier Bauflächen ausweisen kann, sondern weil er ein wichtiger weicher Standortfaktor ist. Wir haben uns mit diesem Thema im Projekt Rheinboulevard auseinandergesetzt. Ich bin der Ansicht, auch bei diesem Symposium sollte man sich innovativ und kreativ mit der Frage auseinandersetzen, wie wir Retentionsflächen so gestalten können, dass sie zur Qualität in der Innenstadt beitragen. Wir haben hier am Hafen mit den Poller Wiesen eine der wichtigsten Grünflächen der Stadt, die informell von den Bürgern jedes Jahr kräftig genutzt werden.

Reinhard Vogt:

Ich sehe das natürlich ähnlich, gerade im Hinblick auf den Freizeitwert der Poller Wiesen. Aber ich habe noch einen anderen Punkt, den ich ganz gerne in diesem Zusammenhang mit einbringen wollte: Haben Sie einmal darüber nachgedacht, welche Schadstoffbelastung entsteht, wenn das Stückgut im Deutzer Hafen bei Hochwasser überflutet wird? Hier ist auf jeden Fall ein verbesserter Hochwasserschutz notwendig.

Plenum:

Vielleicht sollte man den Deutzer Hafen einmal in vier

Quadranten aufteilen. Meiner Ansicht nach ist unter Berücksichtigung der Lärmemissionen der Eisenbahnbrücke – die irgendwann nach Modernisierung des Wagenparks möglicherweise zurück gehen – der Nordwestquadrant der interessanteste für die Stadtentwicklung.

Ein ganz grundlegender Aspekt scheint mir jedoch zu bedenken sein. Die Frage ist ja, ob damals das Überschwemmungsgebiet rational abgegrenzt worden ist oder ob man einfach den Hafen als Überschwemmungsgebiet genommen hat? In diesem Fall würde es sich ja lohnen, darüber nachzudenken, wo dieses Überschwemmungsgebiet denn wirklich notwendig ist und wo es auch Alternativen gibt. Früher war immer mal die Rede von dem nie gebauten Worringer Hafen als Retentionsfläche. Aber das ist nur eine der Möglichkeiten zu überlegen, ob denn der Hafen Deutz nun von der Größe und der Lage her ein sinnvolles Überschwemmungsgebiet ist oder ob man nicht nach Alternativen dafür suchen sollte. Mit einem Bebauungsplan braucht man dort überhaupt nicht anzufangen, denn der ist von Anfang an tot – jedenfalls, wenn der Bebauungsplan etwas anderes festsetzt als die jetzige Nutzung.

Reinhard Vogt:

Ich weiß natürlich, wie das gesetzliche Überschwemmungsgebiet 1998 entstanden ist. Ich habe seinerzeit der Bezirksregierung die 100-jährliche Überschwemmungslinie zur Verfügung gestellt, auf deren Grundlage diese dann das gesetzliche Überschwemmungsgebiet festgestellt hat. In bebauten Gebieten wurde das 100-jährliche Hochwasser nur nachrichtlich dargestellt.

Plenum:

Als Unternehmer am Deutzer Hafen sehe ich, was sich durch die Millionen, die östlich der Siegburger Straße investiert worden sind, dort in den letzten 30, 40 Jahren entwickelt hat. Im Deutzer Hafen hat sich in der gleichen Zeit überhaupt nichts bewegt.

Sicher war einmal Leben im Deutzer Hafen – ich denke an die Holzindustrie – aber davon hat sich der Hafen weit weg entwickelt. Es sind ja nicht nur die Brachflächen, sondern auch Mindernutzungen: Als ich das Grundstück der Essigfabrik kaufen wollte, wurde mir gesagt: „Da ist eine Hafennutzung mit verbunden, das geht nicht. Wir müssen diese Hafennutzung auch gewährleisten.“ Die HGK hat dann ihr Vorkaufsrecht für dieses Grundstück in Anspruch genommen und eine Umnutzung bewirkt. Die Essigfabrik ist heute keine

Essigfabrik, sondern eine Disko mit erheblichen Lärmemissionen. Es ist also eine willkürliche Entwicklung nach § 34 vorgenommen worden.

Was sich östlich der Siegburger Straße etabliert hat, hat eine erhebliche Steuerkraft entwickelt. Auch vis-à-vis auf der anderen Rheinseite ist dies nun gelungen. Die HGK hat völlig versäumt, im Deutzer Hafen erfolgreich zu agieren. Es wäre ja nie aufgefallen, wenn es Nutzungen gewesen wären, die nicht feindlich gegenüber uns aufgebaut worden wären. Von Investoren, die Deutz schöner, nicht hässlicher machen wollen. Wie kann denn ein 20-30 m hoher Schrotthaufen bei Hochwasser von heute auf morgen geräumt werden? Das ist doch alles nur Theorie.

Plenum:

Herr Vogt, Sie haben das Wort ‚Vorlandvertiefung‘ benutzt. Heißt das, dass die Poller Wiesen abgegraben werden sollen?

Reinhard Vogt:

Bei den Poller Wiesen, die ungefähr ab einem Wasserstand von 4,30 m überflutet werden und wo das Wasser bei ungefähr 7m am Deich- bzw. Dammfuß ankommt, kann man sich sicherlich noch eine Vorlandvertiefung vorstellen. Das heißt nicht, dass man die gesamten Wiesen abgraben muss, aber warum soll man nicht eine Geländemodellierung durchführen. Eine Rasenansaat ist sicherlich nicht das große Problem, es würde jedoch eine Menge an Abfluss- und Retentionsraum bringen. Insofern haben Sie mich schon richtig verstanden: Eine gewisse Abgrabung ja, aber nicht so, dass sich dort der Fluss ganz ausbreitet und die Poller Wiesen immer überflutet. Das wäre ganz gegen meine Intention.

Plenum:

Herr Breuer, Sie haben gesagt, dass wenn es nachweisbar wäre, dass in anderen Bereichen der Stadt Köln eine solche Entwicklung, wie sie hier auf dem Deutzer Hafengebiet städtebaulich denkbar wäre, nicht möglich sei, dies einen Ausnahmetatbestand von den von Ihnen vorgetragenen juristischen Schwierigkeiten darstellen könnte. Könnten Sie sich vorstellen, dass die Situation gegenüber dem Kern der Altstadt und dem Rheinauhafen einen Lagewert begründet, der an anderen Orten in Köln nicht reproduzierbar ist, der Köln einen Standortvorteil gegenüber den Konkurrenzstandorten verschafft und der einfach nur an dieser Lagestelle produzierbar ist?

Prof. Dr. Rüdiger Breuer:

Vorstellen kann ich mir dies durchaus. Man muss jedoch zunächst einmal nachdrücklich darauf hinweisen, dass in einem Überschwemmungsgebiet ein neues Baugebiet nur ausgewiesen werden darf, wenn neun Voraussetzungen erfüllt sind. Und die erste Voraussetzung besteht eben darin, dass die Bebauung und Besiedelung an diesem Standort alternativlos ist, dass es also im Stadtgebiet keine andere Möglichkeit gibt, eben diese Nutzung zu verwirklichen. Diejenigen, die die Umwandlung befürworten, müssten daher darlegen, dass sie ein städtebauliches Projekt verwirklichen wollen, das für die Stadt Köln insgesamt und insbesondere an der Rheinschiene von so herausgehobener Bedeutung ist, dass man dieses Entwicklungsprojekt an anderer Stelle nicht verwirklichen könnte. In den Planunterlagen, die ich bisher gesehen habe, war dies nicht der Fall.

Die derzeitige Situation im Deutzer Hafen macht deutlich, welch verheerende Folgen es hat, wenn man eine städtebauliche Entwicklung über § 34 BauGB handhabt. Wir haben in Deutschland viele Städte, in denen die Entwicklung tatsächlich so gelaufen ist. Berühmtestes Beispiel ist das Frankfurter Westend. Dort sind in den 1960er Jahren die Bankenhochhäuser auf der Basis des § 34 BauGB verwirklicht worden.

Vorhin ist die Frage aufgekommen, ob man nicht Retentionsräume in einem größeren Rahmen betrachten muss. Das würde ich klar befürworten. Allerdings setzt das wieder eine Bauleitplanung voraus, die ausgehend vom Flächennutzungsplan in die Bebauungspläne hineinreicht. Ich könnte mir durchaus vorstellen, dass man eine Gesamtbilanz aufmacht und fragt: Welche Retentionsräume haben wir jetzt? Wo liegen Defizite? Wo haben wir evtl. noch Möglichkeiten, zusätzlichen Retentionsraum zu schaffen? Man kann also die Bebauung auf der einen Seite und die Schaffung von Retentionsräumen auf der anderen Seite bilanzieren. Man kann zu einem Ausgleich kommen. Dieser Gedanke wird durch das moderne Naturschutzrecht nahegelegt. Ich würde mir das auch im Hochwasserbereich so vorstellen. Aber nochmal: Das geht vernünftig nur über die Bauleitplanung, denn Sie brauchen auch Rechtssicherheit. Sie brauchen Rechtssicherheit für denjenigen, der baut, und Sie brauchen Rechtssicherheit für die Allgemeinheit und den Hochwasserschutz.

Reinhard Vogt:

Ich sehe Retentionsraumgewinn immer im ganz großen Rahmen. Ich arbeite in der internationalen Kommission zum Schutz des Rheins und wir suchen nach Retentionsraummöglichkeiten, wo es nur geht. Mit dem Hochwassermanagement-Risikoplan, der bis zum Jahr 2015 bzw. 2013 erstellt werden muss, wird man sich auch dieser Problematik zuwenden. Ich kenne aber auch im Augenblick schon Retentionsräume im Kölner Stadtgebiet, die sich ohne Weiteres eignen würden, als Retentionsraumausgleich zu dienen. Im Zusammenhang mit dem Deutzer Hafen weiteren Retentionsraum zu schaffen wäre eine gute Möglichkeit, eine win-win-Situation für alle zu erreichen.



Plenum:

Eine Frage an Herrn Harzendorf: Sie gehen von einer Steigerung von 30 Prozent bei der Logistik aus. Jetzt wissen wir, dass der Deutzer Hafen um die 4,5 bis 5,5 Prozent der gesamten Hafenleistung umschlägt. Eine Steigerung von 30 Prozent wäre jetzt nicht besonders viel, verglichen zu den anderen Häfen. Wenn wir den Deutzer Hafen wirklich weiter ausbauen wollen, vielleicht sogar hin zu einer Verdopplung der Kapazitäten, ab wann wäre das Ganze aus verkehrlicher Sicht nicht mehr vertretbar?

Manfred Haesemann:

Natürlich ist denkbar, dass man die Nutzung des Deutzer Hafens über unser Szenario hinaus weiter intensiviert. Wenn das passiert, dann ist die Frage, welche Lärmemissionen daraus resultieren. Das betrifft dann im Wesentlichen natürlich den Bereich Siegburger Straße und das müsste dann im Detail untersucht werden, was wir bislang aber nicht getan haben. Irgendwann wäre dann mit Lärm und möglicherweise auch mit Stickoxiden die Grenze erreicht. Das sehe ich im Moment allerdings nicht so kritisch. Bezüglich der Leistungsfähigkeit der Straßen sehe ich keine großen Probleme, da der östliche Zubringer ja fast bis an den Hafen heranreicht. Ohne jetzt konkret sagen zu können, was erforderlich wäre, glaube ich, dass dies lösbar und mit Sicherheit nicht das größte Problem sein wird.

Plenum:

Wir gehören zu den Nutzern der Hafenfläche. Ganz gleich, was sich als Ergebnis ergeben wird, ist es für uns sehr hinderlich – auch bei Investitionsmaßnahmen oder der Kapitalbeschaffung – dass es einfach kein klares Bild über die nächsten zehn Jahre oder das Ende des Mietvertrags hinaus gibt. Insofern ist es ja schön, wenn es vorwärts geht. Die Juristen sind sich ja dahingehend einig, dass es wichtig ist, welche Position die Bezirksregierung bezieht. Wenn ich das richtig verstanden habe, hat die Bezirksregierung bis Mai oder Dezember 2010 zu entscheiden, ob es sich hier um ein Überschwemmungsgebiet handelt, was ja dann die Frage nach altem oder neuem Recht hinfällig machen würde. Gibt es irgendeine Möglichkeit, dass dies ein bisschen schneller geschieht? Oder der andere Fall: Was ist denn, wenn das bis Mai 2010 noch immer nicht festgelegt wurde?

Prof. Dr. Remo Laschet:

Tatsächlich muss natürlich die Stadt und die Mehrheitseignerin des größten Grundstücksbesitzers eine

Entscheidung treffen. Wir Juristen können das begleiten und darauf hinweisen, welche Fragen es im Zusammenhang mit einer solchen Entwicklung zu bedenken gibt. Dass diese Fragen nicht einfach und trivial sind, liegt auf der Hand und sieht man an den Diskussionen. Während man heute Morgen vielleicht noch den Eindruck hatte, kaum Handlungsspielraum zu besitzen, so habe ich jetzt bei der Diskussion zumindest den Eindruck, dass ein Weg gewiesen ist, den man möglicherweise beschreiten kann. Ich glaube, dass wir in allererster Linie das aufgreifen müssen, was David Ben Gurion einmal gesagt hat: ‚Wer nicht an Wunder glaubt, ist kein Realist‘. Und der Realist muss sich mit den Fragen auseinandersetzen, die nun zu beantworten sind.

Prof. Dr. Rüdiger Breuer:

Die Frage ist ja, ob der Bürger einen Anspruch auf Planung hat. Die Festsetzung eines Überschwemmungsgebietes wäre meines Erachtens eine Planungsmaßnahme, auf die der Bürger jedenfalls nach herkömmlichem Rechtsverständnis keinen Anspruch hat. Einen Anspruch auf eine Rechtsverordnung – die eine solche Festsetzung ja letztlich darstellt – kann man sich als herkömmlich denkender Jurist schwer vorstellen. Trotzdem ist die von Ihnen gestellte Frage ernst zu nehmen. Ich möchte zunächst einmal hervorheben, dass ich auch in meinem Referat nur eine juristische Tendenzaussage getroffen habe. Wer das Gebiet als Hafen weiterentwickeln möchte, hat es leichter im Hinblick auf die Anforderungen des Hochwasserschutzes. Wer hingegen eine Umnutzung beabsichtigt, steht vor hohen Hürden, die überwunden werden müssen. Was dazu bisher vorliegt, überzeugt mich nicht, kann aber nachgebessert werden.

Die Rolle der Bezirksregierung ist so zu definieren, dass sie nicht Träger der Bauleitplanung ist, wohl aber durch staatliches Recht Vorgaben zu setzen und im Übrigen eine Kontrolle gegenüber der Kommune, also gegenüber der Stadt Köln, vorzunehmen hat. Es betrübt mich selbst, dass die Bezirksregierung bisher ihrer Festsetzungsaufgabe nicht nachgekommen ist, obwohl eine solche Festsetzung sowohl für die Stadt Köln als auch für die Eigentümer, die Unternehmer und die Interessenten, die dort investieren möchten, wünschenswert gewesen wäre.

Sollte die Verwaltung nicht tätig werden, dann bleibt es bei der derzeitigen Rechtslage: Wir haben ein Überschwemmungsgebiet, das als alte Rechtsverordnung durchaus juristisch relevant ist. Wir haben zudem die

Vorgaben des Baurechts und des Wasserrechts. Ich denke, der rechtliche Rahmen wird auf jeden Fall so bleiben, so dass man zur Not im Rahmen dieses Spielraums weiterarbeiten muss. Das schließt nicht aus, einmal an die Bezirksregierung heranzutreten, was ich hiermit auch anregen möchte.

Reinhard Vogt:

Ich bin der Ansicht, dass die Zusammenarbeit zwischen der Bezirksregierung und dem Hochwasserschutz sehr gut ist. Das sollte man nutzen. Mitarbeiter des Regierungspräsidenten könnten in der Planungsgruppe mitwirken. Der Forderung des Hochwasserschutzkonzepts von 1996, gesetzliche Überschwemmungsgebiete neu festzusetzen, ist der Regierungspräsident damals ja nachgekommen und ich wüsste nicht, warum er diesmal entsprechenden Wünschen nicht entgegenkommen sollte.

Manfred Haesemann:

Die Bezirksregierung kommt uns ja immer in mehreren Gestalten entgegen – manchmal konfrontativ, manchmal aber auch sehr kooperativ. Sie ist nicht nur Wasserschutzbehörde, sondern betreibt vor allem auch Raumordnung. Ob man nun Bebauungspläne oder ein städtebauliches Entwicklungskonzept macht, ist egal. Man wird sich entscheiden müssen, was der für das gesamte Gebiet realistischere Weg ist. Indem man aber ein Verfahren beginnt, kann man über die Trägerbeteiligung die Bezirksregierung mit an den Tisch holen.

Ich bin mir aber sicher, dass überhaupt nichts zustande kommen wird, wenn wir nicht fachlich und sachlich die Raumplanung und das Wasser in Harmonie mit den noch zu definierenden Zielen der Stadt Köln bringen. Der Dialog mit der Bezirksregierung ist also enorm wichtig. Den B-Plan halte ich im Moment fast für eine Frühgeburt. Ich glaube, wir müssen etwas Grundlegenderes zur Vorbereitung entwickeln. Wir sehen es ja alle, was sich östlich der Siegburger Straße getan hat. Und diese Entwicklung – ich glaube, auch das ist Konsens in Köln – ist es doch genau, die darauf drängt, dass man jetzt die Tabuzone Deutzer Hafen endlich angeht. Dieses Symposium, die Diskussion im Rat und auch die Standortuntersuchung sehe ich als wirklich gelungene Schritte auf ein Ziel hin, welche jetzt, meiner Meinung nach, auch bald in ein Verfahren münden müssen.

Damit wäre der Prozess eröffnet. Er wird seine Zeit brauchen. Aber er würde auch bald Signale an die jetzigen

Nutzer des Hafens wie auch an die Nachbarn geben, in welche Richtung es in einem offenen, transparenten Prozess weitergehen wird, wo man durchaus Realismus, aber auch Kreativität zeigen muss, um zu erträglichen Lösungen für die Stadt zu kommen. Dabei nutzt niemandem übertriebene Eile, sondern es muss gründlich gearbeitet werden. Und meine Erfahrung ist – ich möchte da keine Illusionen wecken –, dass dafür schon ein paar Jahre einzukalkulieren sind.

Plenum:

Herr Harzendorf, Sie haben vorhin das Szenario erläutert, dass täglich mehr als 5.500 Autos über die Drehbrücke fahren würden, wenn im Deutzer Hafen ein Mischgebiet entwickelt würde. Dabei fände auch eine Verlagerung des Verkehrs von der Siegburger Straße zur Alfred-Schütte-Allee und zum Schnellert statt. Indem man jedoch verkehrsleitende Maßnahmen einleitet, kann man durchaus sicherstellen, dass die Siegburger Straße weiterhin genutzt und der Deutzer Hafen nicht als Umgehungsroute genutzt wird. Denn das ist ja auch nicht Sinn der Sache, dass ein Gebiet entwickelt wird, egal ob es um ein reines Gewerbegebiet oder ein Mischgebiet geht, und dann alle Autos dort durchfahren sollen.

Klaus Harzendorf:

Es gibt verschiedene Effekte, die stattfinden werden. Im Szenario ‚Wohnen/Gewerbe‘ verdoppelt sich der Verkehr gegenüber heute. Das führt natürlich auf der Alfred-Schütte-Allee zu mehr gebietsbezogenem Verkehr – der Hauptmenge an Verkehr, mit dem dort zu rechnen ist. Zweitens kommt dazu, dass es eben Verkehre gibt, die ansonsten quer durch die alte Ortslage Poll fahren. Da ist die Frage, ob das wirklich eine gute Alternative ist. Meiner Ansicht nach nicht, dann doch lieber über die Alfred-Schütte-Allee. Wenn wir diese Beziehung offen lassen, dann gibt es eben auch Verkehr, der sich vom Poller Kirchweg, aber in der Verlängerung auch von der Siegburger Straße, auf diese Achse verlagert.

Ich persönlich halte es für besser, die Drehbrücke zu nutzen. Natürlich ist auch denkbar, wenn man das nicht möchte, im Bereich des Hafens eine weitere Überbrückung zu schaffen. Das ist allerdings dann auch eine Frage des Geldes, insofern habe ich in solche Richtungen jetzt gar nicht gedacht. Unter dem Gesichtspunkt, jetzt möglichst wenig zu ändern, schien mir die beschriebene Lösung günstig.

Plenum:

Es wird aus wassertechnischer Sicht, aus rechtlicher Sicht und aus Nutzersicht immer pauschal über den Deutzer Hafen gesprochen. Ich meine, man sollte doch dazu kommen, die unterschiedlichen Potenziale von Teilgebieten zu sehen. Es gibt doch viele Hinweise, beispielsweise die unterschiedliche Rechtslage, die nahelegen, dass man nicht immer nur von dem Deutzer Hafen als einem großen Gebiet redet. Einerseits ist es sicherlich wichtig, eine Gesamtperspektive aufzuzeigen, die für den gesamten Bezirk relevant ist. Ich glaube jedoch andererseits, dass man dann auch relativ schnell in eine juristische und verkehrliche Analyse der einzelnen Teilgebiete einsteigen sollte, um zu sinnvollen städtebaulichen Lösungen zu kommen.

Elke Frauns:

Ich würde nun gerne zur Schlussrunde kommen. Wie sähen denn aus Ihrer Sicht als Zwischenfazit die nächsten Schritte aus?

Manfred Haesemann:

Ich bin der Meinung, dass das optimale Instrument das städtebauliche Entwicklungskonzept ist, um all das, was

wir heute besprochen haben, zu bündeln, zu analysieren, zusammenzutragen und dann am Ende eben auch zu bewerten. Erst wenn man alle Fakten und alle zu berücksichtigenden Interessen zusammen hat, kann man die politische Entscheidung treffen.

Es drängt sich dabei geradezu auf, dass man unterschiedliche Teile bzw. räumliche Sektoren unterschiedlich behandelt. Diese aber heute zu besprechen, habe ich mir nicht zugetraut. Man muss ja nur an die immisionsschutzrechtlichen Ansprüche der verschiedenen räumlichen Teile des Hafens denken, die bisher nicht im Detail ermittelt wurden. Es kann durchaus sein, dass wir in der Lage sind, in Teilen Bebauungspläne aufzustellen, in denen wir wesentlich weniger Probleme haben als in anderen. Dieser ganz große Bebauungsplan über das ganze Gebiet scheint mir nicht die richtige Taktik zu sein.

Prof. Dr. Remo Laschet:

Ich schließe mich dem Wunsch nach einer Bestandsaufnahme an, in welcher Art des Verfahrens auch immer. Ich finde die Idee des städtebaulichen Entwicklungskonzepts, da ja auch anderweitig schon erprobt, ganz sym-



pathisch. Ob diese Aufteilung in Teilbereiche realistisch ist, würde ich im Moment hinterfragen, weil natürlich auch die Situation, die wir momentan im Hafen haben, zu berücksichtigen ist. Wenn man beispielsweise die Überlegungen im Süden beginnt, wird man die Wechselwirkungen zur Tätigkeit der Mühle im Norden berücksichtigen müssen. Zum Teil haben wir auch Wechselwirkungen über die Siegburger Straße hinaus.

Das Entscheidende aus meiner Sicht ist, die Grundvoraussetzungen zusammenzutragen, die Politik möglichst schnell in die Lage zu versetzen, einen positiven Beschluss zu fällen, und dann in Ruhe zu entscheiden, welches Verfahren man wählt, damit dieses mit Erfolg zu Ende geführt werden kann.

Dr. Werner Pook:

Dem kann ich mich im Grunde anschließen, das habe ich auch in meinem Vortrag versucht darzulegen. Allen Entscheidungen, die fundiert sein sollen, müssen validierte Eingangsdaten zugrunde liegen. Das heißt, man muss beispielsweise über die Emissionssituation Bescheid wissen, um dann zonieren zu können oder eben

zu sehen, dass dies keinen Sinn macht. Erst wenn man diese Informationen hat, kann man sich Gedanken über die künftigen Nutzungsmöglichkeiten machen.

Prof. Dr. Rüdiger Breuer:

Wenn man versucht, ein grundsätzliches städtebauliches Problem über § 34 BauGB zu handhaben, entstehen die Probleme, die jetzt mehrfach besprochen worden sind. Vor einer Zonierung, also einer Aufteilung in Teilgebiete, halte ich die grundsätzliche Entscheidung für notwendig, was eigentlich mit diesem Areal um den Deutzer Hafen herum passieren soll. Ich möchte davor warnen, über § 34 BauGB noch einige Jahre weiterzumachen, das schafft sicherlich nicht die nötige Investitionssicherheit.

Ich möchte noch einmal die grundsätzliche Entscheidung über die Bauleitplanung anmahnen. Dazu müssen dann – je nachdem, ob der Hafen ausgebaut werden soll oder ob eine Umnutzung stattfinden soll – die rechtlichen Voraussetzungen bedacht werden. Eine Grundsatzentscheidung innerhalb von einem oder zwei Jahren zu treffen, scheint mir doch geboten zu sein.

Anforderungen der Logistik an den Hafenstandort Köln

Prof. Dr. Alex Vastag

Abteilungsleiter Verkehrslogistik am Fraunhofer-Institut für Materialfluss und Logistik (IML), Dortmund

Binnenhäfen stellen heute ganz wichtige Verkehrsknoten dar. Sie sind Brechungsstellen der Transportströme und gleichzeitig Verknüpfungspunkte der Verkehrsträger Binnenschiff, Bahn und Straße.

Weiterhin haben Binnenhäfen eine wichtige logistische Aufgabe. Sie übernehmen heute nicht mehr nur klassische hafenaffine Aufgaben. Es gibt Binnenhäfen, die weniger als die Hälfte rein hafenaffine Nutzungen aufweisen. Sie sind heute vielmehr zu Logistikzentren ausgebaut, an denen sich verschiedene Arten von Dienstleistern ansiedeln. In anderen Bereichen haben sich Binnenhäfen zu Industriestandorten entwickelt, wo beispielsweise die Petrochemie, die Montanindustrie oder die Baustoffindustrie mit Schüttgütern aktiv sind.

Um die logistischen Aufgaben von Binnenhäfen heute zu beschreiben, ist also eine übergreifende Sichtweise notwendig.



Qualitätsmerkmale von Binnenhäfen

Eine der wichtigsten Anforderung bei der Bewertung von Binnenhäfen als logistische Knoten der Schifffahrt ist die Qualität der Verkehrsanbindung an das Hinterland. Historisch betrachtet haben die meisten Binnenhäfen sehr gute Anbindungen an die Straße und an die Schiene und können dadurch ihre logistischen Funktionen im guten Maße darstellen.

Weitere Kriterien bei der Qualitätsbeschreibung von Häfen sind die Kosten des Terminalumschlages, um im Wettbewerb zu bestehen sowie die Lade- und Löschleistung von Umschlagsaktivitäten, um den Durchsatz zu erhöhen.

Hinzu kommen zusätzliche Serviceleistungen wie Kühlhäuser, Gefahrgutumschlag oder diverse Wartungs- und Reparaturleistungen, die immer häufiger von Binnenhäfen als logistische Zusatzleistungen um den eigentlichen Hafenumschlag angeboten werden.

Mindestens genauso wichtig ist die aktive Bereitstellung von Flächen für Unternehmensansiedlungen für möglichst hafenaffine Aktivitäten, um in diesem Bereich Wachstum zu generieren und in Zukunft in adäquater Weise logistische Leistungen durchführen zu können. Die Flächenbereitstellung beinhaltet auch die notwendige Planungssicherheit, um langfristige Entscheidungen treffen zu können

Zahlen zur Entwicklung von Binnenhäfen

Konkrete Zahlen zu Zeiten der momentanen Absatzkrieze zu nennen ist etwas schwierig. Die vergangene Entwicklung lässt sich besser an langfristig orientierten Zahlen beschreiben. Zumal sich aus meiner Sicht diese Entwicklung mittel bis langfristig wieder so einstellen wird.

Das Wachstum in der Binnenschifffahrt ist enorm. So wuchs der Containerumschlag 2007 in deutschen Binnenhäfen um 1,6 % bzw. 2,26 Mio. t. Weiterhin wurden 2007 insgesamt 2,3 % mehr Güter mit dem Binnenschiff befördert als im Jahr zuvor. Ebenso wuchsen im ersten Halbjahr 2008 die Containerverkehre über 4,2 % gegenüber dem Vorjahreszeitraum. Schließlich lag das Wachstum im Hinterlandverkehr von Hamburg mit dem Binnenschiff im ersten Halbjahr 2008 bei 9,8 %. Dies liegt vor allem daran, dass die Wachstumsmengen von den Seehäfen wie Rotterdam und Hamburg nicht mehr aufgenommen werden konnten und diese so verstärkt im Hinterland umgeschlagen worden sind. Davon haben die Binnenhäfen wie Duisburg und sicherlich auch Köln im starken Maße profitiert.

Logistiktrends und Binnenhäfen

Betrachtet man die Auswirkungen allgemeiner Logistiktrends auf Binnenhäfen, so lassen sich diese in Chancen und Risiken unterteilen.

Bei den Chancen sind zunächst einmal das steigende Transportvolumina und die steigende Transportentfernung durch ‚Global-sourcing‘ zu nennen. Das Wirtschaftswachstum auf weltwirtschaftlicher Ebene wird sich durch die internationale Verflechtung weiterhin positiv entwickeln. Das bietet große Chancen für die Häfen insgesamt.

Ein weiteres Plus der Häfen ist das überdurchschnittlich starke Wachstum im Containerverkehr, welches bereits über Jahre andauert. Des Weiteren wird die trimodale Verknüpfung, ein Alleinstellungsmerkmal der Binnenhäfen im Standortwettbewerb, zukünftig im stärkeren Maße gefragt sein. Ein höherer Anteil von Schiff und Bahn am Modal Split ist zum einen politisch gewollt. Zum anderen ist das Binnenschiff der einzige Verkehrsträger mit wesentlichen Kapazitätspotenzialen und zugleich ein wichtiger Bestandteil einer green logistics.

Ein weiteres potenzielles Wachstumsfeld für das Binnenschiff (und die Bahn) sind die stark steigenden Entsorgungsverkehre.

Es sind auch Risiken aus logistischer Sicht zu sehen:

Bei den Risiken ist an erste Stelle der Güterstruktureffekt zu nennen. Die Bedeutung der Massengü-

ter nimmt ab, große Stückgüter werden weniger. Gleichzeitig steigt die Bedeutung hochwertiger Güter, kleinere Sendungsgrößen werden mehr. Insbesondere werden Container stärker in Anspruch genommen. Verschärft wird die ‚Atomisierung‘ der Sendungsgrößen durch E-commerce und E-Logistics.

Die Anforderungen der Verlager und Speditionen an Transportgeschwindigkeit und Zuverlässigkeit nehmen zu – es muss schneller gehen. Das Binnenschiff muss ertüchtigt werden, um auch in Konkurrenz zur Bahn und teilweise zum Lkw agieren zu können und den Anforderungen ‚just in time‘ gerecht zu werden.

Es müssen Komplettangebote gefördert werden. Dem Unternehmen müssen zukünftig komplette Dienstleistungspakete angeboten werden und nicht nur der reine Umschlag, nicht nur der reine Transport. Gefragt sind komplette Logistikketten, ein sogenanntes Supply Chain Management. Der Kunde muss zukünftig die Möglichkeit haben, seine kompletten Logistikleistungen auszulagern („outsourcing“).

Aus den genannten Chancen und Risiken lassen sich die zukünftige Entwicklungsmöglichkeiten der Binnenhäfen ableiten. Es ist davon auszugehen, dass es eine weitere Erhöhung des Umschlagsvolumens in Binnenhäfen und KV-Terminals geben wird. Allerdings wird eine stärkere Bündelung der Güter erforderlich sein, um die Transporte mit dem Binnenschiff effektiver und schneller zu gestalten.

Insbesondere wird die Verlagerung der Verteilfunktion von den Seehäfen in die Binnenhäfen weiter zunehmen. Binnenhäfen werden bestimmte Aufgaben von Seehäfen in zunehmenden Maße übernehmen, weil denen die Kapazitäten fehlen oder weil für einige Aufgaben die Nähe zum Meer nicht unbedingt erforderlich ist. Zu nennen sind hier unter anderem die Lagerung von Containern, die Vorhaltung eines Leercontainerdepots oder ein Container-Reparatur- und Wartungs-Service.

Es gibt also vielfältige Entwicklungsmöglichkeiten, um die Stellung der Binnenhäfen zu stärken.

Erfolgsbedingungen für die Stärkung von Binnenhäfen

Wenn Binnenhäfen an diesen Wachstumsmöglichkeiten partizipieren wollen, müssen sie bestimmte Vorausset-

zungen mitbringen. Von zentraler Bedeutung ist die trimodale Anbindung der Hinterland-Hubs. Weiterhin müssen Binnenhäfen für einen vorauseilenden Informationsfluss über eine gemeinsame IT-Plattform besser vernetzt werden.

Die Vernetzung der Verkehrsträger (Multimodalität) muss eine wichtige Rolle spielen, um die Koordination der Transportkette zu verbessern und die organisatorischen Abwicklung der Transporte schneller zu gestalten.

Zu guter Letzt müssen auch die Marketingaktivitäten von den Binnenhäfen verstärkt werden. Bei vielen Verladern besitzt das Binnenschiff heute keine hohe Bedeutung. Es besteht ein großer Nachholbedarf bei der Außendarstellung, um den kombinierten Verkehr attraktiver zu machen.

Folgen und Nutzen

Binnenhäfen müssen den Effektivitätsgrad von Transporten erhöhen, um schneller und kostengünstiger zu agieren. Die Wachstumschancen für die KV-Terminals sind vorhanden und werden auch in Anspruch genommen.

Es wird in stärkerem Maße, auch durch politischen Druck, eine Verlagerung der Güter von der Straße auf das Binnenschiff und die Schiene erfolgen. Wenn wir von CO₂-Reduktion und ressourceneffizienten Logistiksystemen reden, ist das Binnenschiff an erster Stelle zu nennen. Die Schiene wird hierbei organisatorische Probleme haben, um mitzukommen.

Wenn es die Häfen schaffen, einen besseren Service für die Kunden zu generieren, beispielsweise durch kürzere Lagerzeiten der Güter in den Terminals, kann dies zu einer aktiven Verbesserung der Binnenhäfen beitragen.

Entwicklungsbeispiele von Binnenhäfen

Ein positives Beispiel für die Entwicklung von Binnenhäfen ist die Kooperation der Häfen Neuss und Düsseldorf, die das IML aktiv begleitet hat. In Düsseldorf wurde, ähnlich wie in Köln, mit den gleichen Argumenten über die zukünftige Nutzung der dortigen Häfen wie Medienhafen, Yachthafen oder Prominiermeile, diskutiert. Durch die Kooperation mit Neuss ist es uns damals gelungen, bestimmte Mengen- und Flächenverluste

auszugleichen. Durch diese Kooperation ist ein großer Hafen entstanden, der im letzten Jahr etwa 8 % Wachstum hatte, also ein enormes Wachstum erzielt hat. Es ist uns dort gelungen, die Anforderungen der einzelnen Vertreter durch ein kontinuierliches aufeinander Zugehen unter einen Hut zu bekommen. Wenn einem etwas weggenommen worden ist, hat er es an einer anderen Stelle wieder hinzu bekommen. Wir haben zunächst Stärken und Schwächen beider Häfen analysiert und anschließend für beide Häfen gemeinsame neue Marktsegmente, neue Logistikdienstleistungen entwickelt. Bestimmte Flächen die weggefallen sind, haben wir im Rahmen der langfristigen Entwicklungsleitlinie gemeinsam festgelegt und gezeigt, wie man durch Synergieeffekte sich an anderer Stelle verbessern kann.

In einem anderen Beispiel, Ludwigshafen-Mannheim, hat dies nicht geklappt. Es wurden Entwicklungschancen vertan, weil die Positionen der Akteure viel zu weit voneinander entfernt waren. Dort wäre eine ähnliche Entwicklung wie in Neuss-Düsseldorf erreichbar gewesen. Aber wenn das aufeinander Zugehen fehlt, können Synergien eben nicht genutzt werden.

Ein kleineres positives Beispiel in einer ähnlichen Größenordnung wie der Deutzer Hafen ist der Mainhafen in Hanau. Dort haben wir es durch eine strukturierte Vorgehensweise geschafft, Handlungsoptionen zu entwickeln und den Hafen zu stärken.

Ein größeres Beispiel ist der Duisburger Hafen Duisport. Auch hier hat sich gezeigt, dass verschiedene Interessen unter einen Hut gebracht werden können, wenn man die Hemmnisse den langfristigen Entwicklungschancen gegenüber stellt. Wir haben für den Duisburger Hafen langfristige Entwicklungslinien aufgestellt mit dem Ziel, ihn als See-Hinterland-Hafen auszubauen.

Allgemeines Fazit

Die Transportlogistik ist eine Wachstumsbranche. Mit der Intensivierung der Arbeitsteilung in Europa und der Welt, insbesondere in den stark wachsenden Märkten Asiens bleibt die Globalisierung Haupteinflussfaktor für die Entwicklung des Güterverkehrs in Europa. Die Güterverkehrsnachfrage wird mittelfristig wieder so steigen, wie die Prognosen dies vor ein, zwei Jahren langfristig dargestellt haben.

Es existieren zahlreiche Möglichkeiten zur Stärkung der Binnenhäfen. Dazu ist in vielen Bereichen allerdings die Sicherung und in einigen Bereichen auch der Ausbau der Verkehrsinfrastrukturen erforderlich.

Weiterhin muss es vermehrt zu Kooperationen zwischen den Beteiligten der Transportkette kommen, um die Möglichkeiten besser auszuschöpfen. Letztlich sind ganzheitliche Transportkonzepte erforderlich, um die erwarteten Mengen zu bewältigen.

Die folgenden Aspekte für eine Entwicklung des Deutzer Hafens basieren auf Erfahrungen aus 10 bis 15 Binnenhafen-Projekten der letzten Jahre.

Handlungsoptionen Deutzer Hafen:

- Kurzfristig als erster Schritt muss für die im Hafen ansässigen Unternehmen Planungssicherheit geschaffen werden. Sie müssen für ihre zukünftige Gestaltung zumindest mittelfristig eine Sicherheit haben. Es muss ein realisierbares Lösungskonzept zusammen mit den privaten Eigentümern über eine gemeinsame Entwicklung des Hafengeländes aufgestellt werden.
- Wenn der Druck anderer Nutzungen auf den Deutzer Hafen wirklich so steigen wird, dann muss man langfristig denken, und den Unternehmen adäquate alternative Standorte anbieten, um die Arbeitsplätze zu erhalten. Für diesen Fall sind mittelfristig, so gut wie es geht, gemeinsam Alternativstandorte zu suchen und den Unternehmen anzubieten.
- Das Ziel muss ein tragfähiges und zukuntorientiertes Gesamtkonzept für die Häfen in Köln sein. Die langfristige Entwicklung der Häfen in Köln inklusive des Deutzer Hafens muss von der HGK für alle Beteiligten offengelegt werden. Hieraus muss unter anderem hervorgehen, wo ein gezielter Ausbau der Infrastruktur in den Kölner Häfen erforderlich ist und welchen Stellenwert der Deutzer Hafen einnimmt.
- Köln muss mit dem zweitgrößten deutschen Binnenhafen und seinem hervorragenden Verkehrsnetz seine Logistikkreisläufefunktion erhalten. Diese Funktion Kölns ist zu stärken und nicht unnötig zu schwächen. Hierzu ist ein tragfähiges, zukuntorientiertes und von allen Beteiligten getragenes Gesamtkonzept notwendig, um mittelfristig zu einer gemeinschaftlichen Lösung zu kommen.

Die Bedeutung des Deutzer Hafens für die Wirtschaftsregion Köln

Dr. Rolf Bender

Sprecher des Vorstandes der Häfen und Güterverkehr Köln AG

Prognosen zur Güterverkehrsleistung bis zum Jahre 2025

Die Exportabhängigkeit der deutschen Wirtschaft begründet eine enorme Bedeutung des Güterverkehrs. Diese Entwicklung wird sich – bei einem langfristig erwarteten Exportwachstum von rund drei Prozent jährlich – auch in Zukunft fortsetzen.

Zunehmende Spezialisierung und Arbeitsteilung werden zu einem weiteren Anstieg des internationalen Handels führen. In der Folge werden immer mehr Waren und Güter über immer größere Distanzen transportiert. Damit ist eine starke Erhöhung des Bedarfs an Logistik- und Transportdienstleistungen zu erwarten.

Die Zunahme des Welthandels und damit des Güterverkehrs als Folge der Globalisierung und internationalen

Arbeitsteilung sind und bleiben die zentralen Herausforderungen für unsere Häfen. Mit Blick auf das Jahr 2025 ist weiter davon auszugehen, dass der Welthandel und der Güterverkehr dynamisch wachsen werden (Abb. 1). In Deutschland ist zwischen 2004 bis 2025 mit einer Zunahme der Güterverkehrsleistung um 71 % zu rechnen¹. Vor diesem Hintergrund kommt einem leistungsfähigen Transport- und Logistiksystem als Motor für Wachstum und Beschäftigung eine hohe Bedeutung zu.

Zuwachskapazitäten der Wasserstraßen

Trotz Erhöhung der Zahl der Fahrbahnen, Einsatz von Verkehrsmanagementsystemen und Tempolimits wird der Verkehrsfluss durch die Vielzahl der Lastkraftwagen behindert. Auf 10 % des transeuropäischen Verkehrsnetzes staut sich jeden Tag der Verkehr, besonders in den Ballungsgebieten².



Gegenwärtig ist das Schienennetz aufgrund der Zunahme des Verkehrs in den letzten Jahren und dem schlechten Zustand des Netzes nicht geeignet, weitere Zuwächse in großem Umfang zu verkraften. Rund 20 % des Eisenbahnnetzes gelten als Engpässe².



Abb. 1

Einzig die Wasserstraßen weisen noch gute Zuwachskapazitäten auf. Im Rahmen eines integrierten Verkehrskonzepts kommt deshalb den See- und Binnenhäfen als zentrale Verknüpfungspunkte zwischen den Verkehrsträgern eine große Bedeutung zu. Sie gehören zum Rückgrat der globalisierten Wirtschaft und sind Drehscheibe für den Warenaustausch innerhalb des Europäischen Binnenmarktes. Für die verladende Wirtschaft sind sie unverzichtbarer Teil der Logistikkette.



Abb. 2

Hafensituation in Nordrhein-Westfalen

Auf NRW entfällt gut ein Drittel des gesamten deutschen Güteraufkommens (447 Mio. t). Rund 70 % dieses Güteraufkommens hat Quelle oder Ziel im Einzugsbereich eines Hafens³. Deshalb sind Häfen zur Bewältigung des Güteraufkommens in NRW unverzichtbar.

Der Neubau von Häfen wird häufig an planungsrechtlichen Hindernissen scheitern, die in der berechtigten Achtung der Anwohnerbelange und des Naturschutzes begründet sind. Deshalb muss eine städtebauliche Umnutzung von bestehenden Häfen unbedingt vermieden werden.

Hafensituation in Köln

Der Hafenstandort Köln bietet auf Grund seiner geografischen Lage im Herzen Europas und seiner Anbindung an den Rhein sowie die europäischen Eisenbahn- und Autobahnnetze hervorragende Voraussetzungen, um Hub- bzw. Drehscheibenfunktionen für maritime und kontinentale Containerverkehre zu erfüllen. Mit einer leistungsfähigen Industrie und einer Vielzahl von kleinen und mittelständischen Unternehmen im Einzugsgebiet der Kölner Häfen haben Köln und die dahinter liegenden Regionen darüber hinaus ein eigenes ausbaufähiges Nachfragepotenzial für den Transport und den Umschlag von Gütern über die Wasserstraße.

¹ Prognose der deutschlandweiten Verkehrsverflechtung für 2025, Intraplan Consult u. a., München / Freiburg 2007, im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung

² Für ein mobiles Europa – Nachhaltige Mobilität für unseren Kontinent, Halbzeitbilanz zum Verkehrsweißbuch der Europäischen Kommission von 2001, Mitteilung der Europ. Kommission, 2006

³ Fortschreibung des Wasserstraßenverkehrs- und Hafenkonzeptes Nordrhein-Westfalen, Ministerium für Bauen und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen, 2008

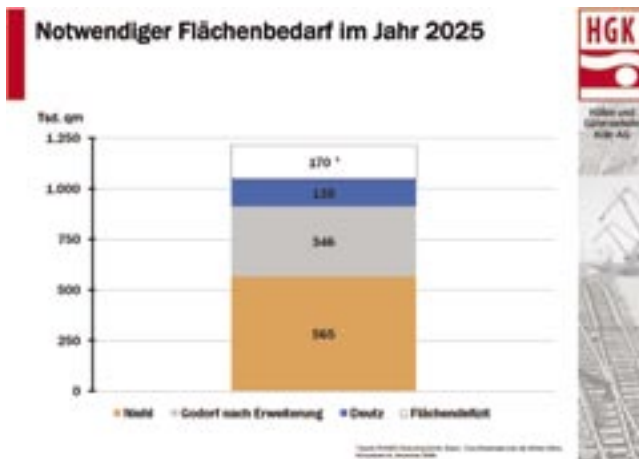


Abb. 3



Abb. 4: Stadtverträgliche Kohlen-Umschlaganlage im Frankfurter Hafen

Nach dem Ausbau des Hafens Köln-Godorf, des Bahn-Terminals Köln Eifeltor und der Errichtung des Bahn-Terminals im Kölner Norden werden im Jahr 2025 immer noch 170.000 m² Logistikfläche fehlen.⁴

Bedeutung des Deutzer Hafens

Der Hafen Köln-Deutz ist von seiner flächenmäßigen Ausdehnung (Wasserfläche 123.700 m², Landfläche 233.909 m²) der derzeit zweitgrößte der HGK Logistik-Standorte. Im Deutzer Hafen sind 15 Unternehmen ansässig, die mittelbar und unmittelbar rund 300 Arbeitsplätze generieren.

Der Deutzer Hafen ist auf rund 150 km der einzige öffentliche, rechtsrheinische Hafen zwischen Düsseldorf und Neuwied und verfügt über eine direkte Anbindung an die Industriezentren im Bergischen Land, Siegerland, Ruhrgebiet und Sauerland.

Er ist für alle Verkehrsträger nutzbar und durch einen unmittelbaren Eisenbahnzugang und kurze Wege zu den Autobahnen A 3, A 4 und A 59 mit den europäischen Magistralen verbunden.

Hafenkonzeption der HGK

Für die Kölner Häfen in ihrer Gesamtheit wird die HGK folgende Konzeption umsetzen:

- Niehl: Zunehmende Nutzung als Containerumschlagplatz im Kölner Norden
- Godorf: Erweiterung zum multifunktionalen Umschlagplatz im Kölner Süden
- Deutz: Entwicklung zum modernen, stadtverträglichen Umschlagplatz für Massengut, Stückgut und Lagerlogistik (Beispiel für eine stadtverträgliche Kohlen-Umschlaganlage in Frankfurt, s. Abb. 4)

⁴ Zukunftsperspektiven der Kölner Häfen, Planco Consulting GmbH, Essen, 2008



Bedeutung einer Bürostandortentwicklung im Deutzer Hafen für die Metropolfunktion Kölns

Jens Hoppe

Geschäftsführer der Atisreal GmbH, Köln

Köln hat durch die jüngsten Entwicklungen, insbesondere im Rheinauhafen, international viel Beachtung gefunden. Die Nachfrage nach neuwertigen Büroflächen in Köln hält weiter an. Trotz einer Leerstandsquote von 8 % haben wir eine Nachfrage am Markt, insbesondere in der Größenordnung über 5.000 m², der kein ausreichendes Angebot gegenüber steht. Das beziehe ich jetzt nicht auf Projekte, die langfristiger Natur sind, sondern auf den Bestand und die bereits im Bau befindlichen Objekte. Innerhalb der nächsten 12 bis 18 Monate gibt es in Köln gerade noch 25 Objekte, die zusammenhängend diese Flächen bieten. Umso zentraler man dabei sucht, desto weniger Objekte bleiben übrig, so dass in der Innenstadt vielleicht noch zehn Objekte zur Verfügung stehen.

Im Fall des Rheinauhafens (vgl. Abb. 1) gab es die Befürchtung, dass andere Standorte unter der Entwicklung leiden könnten. Das ist nicht der Fall. Der Mediapark beispielsweise hat die gleiche stabile Vermittlungsquote wie vor Jahren. Durch den Rheinauhafen hat die Stadt sicherlich dazugewonnen. Um diesen Vergleich nochmals zu bemühen: Momentan befindet sich Köln, was die Immobilienbranche betrifft, sicherlich in der ersten Bundesliga. Es ist jedoch ganz wichtig, den Standort Köln durch städtebauliche Akzente auch darin zu halten. Dazu reicht der Rheinauhafen auf Dauer nicht. Auf längere Sicht bietet der Deutzer Hafen sicherlich Potenzial dazu.

In Köln haben wir relativ moderate Leerstände. Die durchschnittliche Leerstandsquote in den Hafengebieten ist zudem deutlich geringer als die in der Gesamtbetrachtung der Märkte, auch deutlich geringer als in der City von Köln. Bezüglich der Mietpreise gibt es zwei wichtige Feststellungen: Köln hat eine sehr geringe Volatilität. Wenn man also in guten und in schlechten Zeiten die Topmieten miteinander vergleicht, ergibt sich vielleicht eine Spanne von 10 bis 15 %. Wenn man

das gleiche in Frankfurt tun würde, ergäbe sich eine Abweichung von fast 40 %. Wir haben hier also eine relativ hohe Stabilität. Der durchschnittliche Mietzins ist auch im bundesweiten Vergleich moderat. Im Höchst- und im Durchschnittsmietbereich gibt es keine besonders hohen Ausschläge. Köln hat insgesamt das Potenzial, bei den Mieten eine deutliche Steigerung zu erfahren, auch wenn das derzeit durch die gesamtwirtschaftliche Lage nicht möglich ist. Dafür muss man sich dann aber auch von der charmantesten Seite zeigen, was das Angebot betrifft. Ein besonderes Aushängeschild von Köln ist das breite Branchenspektrum.

Die Key-Facts sind: Es gibt ein Defizit an verfügbaren hochwertigen Büroflächen in zentralen Lagen. Desweiteren haben wir in Köln statistisch belegbar unterdurchschnittliche Leerstandsquoten und überdurchschnittliche Mieten und Kaufpreise in Wasserlagen. Die Toplagen sind natürlich die City, der Rheinauhafen und Deutz im Allgemeinen. Köln ist im Focus von Entwicklern und Investoren und gehört zu den Top-6-Standorten Deutschlands.

Vielleicht darf man nicht außen vor lassen, dass es noch andere zentrale Entwicklungsprojekte gibt, deren Konkurrenz man sich stellen muss: Breslauer Platz, MesseCity sowie MaxCologne. Letzteres, das ehemalige Lufthansa-Gebäude, ist sicherlich das markanteste Produkt, das mit insgesamt 40.000 m² aufwarten wird und das man wirklich als First-Class-Immobilie auch für Köln platzieren kann. An diesem national wie international bekannten Standort trifft der Rhein auf eine sehr zentrale Deutzer Lage. Die Nachbarschaft des Deutzer Hafens – Deutz-Süd – als weiteres Beispielprojekt hat insgesamt eine Gesamtfläche im Bestand von 70.000 m². Herausragend hier ist das Projekt der STRABAG (vgl. Abb. 2) mit einer guten Vorvermietungsquote. Hier wurde sensibel auf den Markt reagiert, sukzessive gebaut und erfolgreich nach Mietern gesucht.

Zum Vergleich möchte ich Ihnen in einem kleinen Exkurs das Volumen anderer Hafenprojekte in Deutschland vorstellen: Die Hafencity Hamburg umfasst auf 155 ha, 1,8 Mio. m² gemischt genutzte Flächen, 800.000 m² Bürofläche und 12.000 Wohneinheiten. Weiteres Potenzial gibt es dort reichlich, es folgt eine Landzunge nach der anderen, man spricht sogar von Landgewinnung. Der Medienhafen Düsseldorf umfasst 800.000 m² gemischte Nutzungen mit Erweiterungspotenzial. Beim Rheinauhafen, dem absoluten Prestigeprojekt Kölns, sprechen wir über 90.000 m² Büronutzungen. Es ist bemerkenswert, welchen Prestigewert dieser Hafen für die Gesamtstadt im Verhältnis zur geringen Fläche hat.

Mit der Entwicklung des Deutzer Hafens ergeben sich nun Chancen, sich weiter als dynamische Immobilienmetropole zu zeigen und diesen Status langfristig zu

sichern. Hier bietet sich auch die Chance, auf beiden Seiten des Rheins die Arbeits- und Aufenthaltsqualität zu erhöhen und dabei die hohe Nachfrage nach Wasserragen zu nutzen. Die Risiken sind heute alle besprochen worden und ich denke, dass auch das wesentliche Informationen sind. Man sollte den Hafen in Deutz auch nicht überschätzen.

Es ist in jedem Fall wichtig, dass das Timing stimmt. Im Moment gibt es keine große Konkurrenz. Die Frage, ob wir auch hier einen Topmietzins wie im Rheinauhafen erreichen können, möchte ich heute noch nicht beantworten, dazu müsste man das Gesamtkonzept kennen. Unterm Strich bleibt jedoch trotzdem die Aussage, dass der Deutzer Hafen die Zukunft Kölns im Immobilienbereich prägen kann und es sonst kaum noch Entwicklungsgebiete mit einem solchen Potenzial gibt.



„Key Facts“ des Kölner Büroimmobilienmarktes

- Ausgewogenes Verhältnis von Angebot und Nachfrage
 - Stabile Vermietungsleistung
 - Moderate Leerstandsquote
 - Geringe Volatilität hinsichtlich Miethöhe
 - Gesunder Branchenmix auf der Nachfrageseite
- Defizit an verfügbaren hochwertigen Büroflächen (modern bzw. im Bau)
 - Hoher Anteil an älteren Bestandsobjekten
 - Chancen für Refurbishments und Neubauten
 - Sinkende Neubauaktivitäten
- Unterdurchschnittlich niedrige Leerstandsquoten und überdurchschnittlich hohe Mieten und Kaufpreise in Wasserlagen
- Top Bürolagen: City, Rheinauhafen, Deutz
- Köln liegt im Fokus von Entwicklern und Investoren
- Köln gehört zu den Top 6 Standorten Deutschlands

Die Umnutzung des exponierten Deutzer Hafenareals eignet sich hervorragend für die Ansiedlung hochwertiger Dienstleistungs- und Wohnungsnutzungen.

Fazit Standort Deutzer Hafen

- Langfristiger Planungshorizont, mind. 15-20 Jahre
- Chancen:
 - Nachhaltiger Fokus auf Köln als dynamische Immobilienmetropole
 - Stadtbild prägende städtebauliche Maßnahme
 - Erhöhung der Arbeits-, Wohn- und Aufenthaltsqualität
 - Hohe Nachfrage nach Wasserlagen
- Risiken:
 - Schwierigkeiten bei der rechtlichen Durchführbarkeit
 - Gesamtkosten der Entwicklung, insbesondere der Infrastrukturmaßnahmen
 - Nachhaltige Vermarktungsfähigkeit durch nicht marktgerechte Kalkulationsgrundlagen
 - Verunsicherung von Investoren durch langwierige, ergebnislose Prozesse
- Rahmendaten für Planungs- und Kalkulationssicherheit festlegen
 - Rechtliche Grundlagen
 - Infrastrukturelles Gesamtkonzept
 - Verbindliche Bauleitplanung
 - Realistische Zeitachsen
 - Nutzungsdefinition der Baufelder
 - Einzelvergabe von Baufeldern / Wettbewerb
 - Bauverpflichtungen aussprechen
 - Architekten zulassen

Atisreal
Die Immobilien des Deutzer Hafens

Rheinauhafen Köln




Gesamt BGF:	210.000 m²
Büro:	90.000 m²
Wohnen:	60.000 m²
Kunst / Kultur / Gastronomie:	60.000 m²

Abb. 1

Atisreal
Die Immobilien des Deutzer Hafens

Nachbarschaft Deutzer Hafen

Siegburger Straße 229





„Büro-Campus-Deutz“

Eigentümer:	STRABAG Real Estate GmbH Köln	
Baujahr:	1. BA 2005,	7.500 m²
	2. BA 2008,	7.500 m²
	3. BA geplant,	10.500 m²
Gesamtfläche:	ca. 25.500 m²	

Abb. 2

Bedeutung einer Bürostandortentwicklung im Deutzer Hafen für die Metropolfunktion Kölns

Karl Breuer

Sales Manager der Microsoft Deutschland GmbH, Köln

Ich möchte Ihnen aus Sicht eines Gewerbemieters erläutern, wie wir das Projekt unserer Ansiedlung im Rheinauhafen erlebt haben und warum Erfahrungen, die wir gemeinsam mit den Projektentwicklern, der Stadt, unseren Partnern und Kunden gemacht haben, ein Vorbild für andere Projekte in der Stadt sein könnten.

Dazu muss man verstehen, wie unser Unternehmen funktioniert. Wir sind ein US-amerikanisches Unternehmen und treffen unsere Entscheidungen in enger Absprache mit unserer Muttergesellschaft in den USA. Wir kommen aus dem Produktgeschäft, Office oder Windows kennen Sie wahrscheinlich alle. Was Sie jedoch vielleicht nicht wissen ist, dass wir signifikante Anteile unserer Umsätze mittlerweile mit viel komplexeren Pro-

dukten, etwa Serverprodukten, machen. Hier sehen wir einen großen Wachstumsmarkt und aufgrund dieses Lösungsgeschäfts ist für uns die regionale Präsenz zu unseren Kunden wie auch zu unseren Partnern immer wichtiger. Dieses Lösungsgeschäft erfordert intensive Nähe und gutes Verständnis des Geschäfts unserer Kunden.

Wir wachsen, und zwar sowohl im Umsatz als auch hinsichtlich unserer Mitarbeiterzahlen. Unsere Niederlassungen umfassen sieben Standorte. Der größte dieser Standorte ist Unterschleißheim/München, hinzu kommen Niederlassungen in Bad Homburg, Böblingen, Walldorf, Köln, Berlin und Hamburg. Außerdem gibt es noch Entwicklerstandorte, z. B. das Forschungszentrum



in Aachen. Insgesamt beschäftigen wir in Deutschland ca. 2.500 Mitarbeiter.

Unser Geschäft funktioniert über Partner, und das ist einer der wesentlichen Gründe, warum der Standort Köln für uns eine besondere Bedeutung hat. Wir haben allein in Deutschland rund 33.000 Partnerfirmen mit etwa 125.000 Mitarbeitern. Wir selbst sind viel zu wenige Mitarbeiter, um die großen Kundenmengen zu adressieren, die wir mit Software bedienen, und vor allen Dingen auch, um die Integrationsleistungen anbieten zu können, die auf der Plattform unserer Software geleistet werden müssen. Irgendjemand muss die Software, die wir auf den Markt bringen, implementieren, muss die Hardware dazu liefern, den Betrieb sicherstellen und die Software anpassen. Damit ergibt sich ein enormer Multiplikationseffekt. Wenn man das rein von der Beschäftigungspolitik her ansieht, so kommen auf einen Microsoft-Mitarbeiter ca. 50 Mitarbeiter in Partnerfirmen. Unsere Politik war immer, unsere Mitarbeiterzahlen nie in eine Größe wachsen zu lassen, die unseren Partnern das Geschäft wegnimmt. Wir haben beispielsweise 300 Mitarbeiter, die sich mit Software-Implementierung in Deutschland befassen – das ist nichts gemessen an der Mitarbeiterzahl, die unsere Partner dagegen stellen. Für jeden Euro Umsatz, den Microsoft erwirtschaftet, verdienen unsere Partnerfirmen knapp 7 Euro mit Dienstleistungen, zusätzlicher Software und Hardware. Würde dieser ‚Partnerkanal‘ nicht funktionieren, dann hätten auch wir ein Umsatzproblem.

Als nun die Diskussion aufkam, unseren Vertrag in Neuss zu verlängern oder uns einen neuen Standort zu suchen, da wurden auch Aspekte dieser Art diskutiert. Wir wollten uns irgendwo zwischen Neuss, Düsseldorf oder Köln und Bonn ansiedeln und haben uns Objekte angeschaut. Wir wollten unsere Anforderungen als Softwarefirma auch nachher im Projekt realisiert sehen und das Spektakuläre an unserem ‚RheinartOffice‘ im Rheinauhafen ist, dass das wirklich geklappt hat. Unser spezielles Geschäft hat sich hier in einem Immobilienstandort niedergeschlagen.

Wichtig waren natürlich auch Preis und Attraktivität des Standortes. Das mag sich vielleicht ein bisschen naiv anhören, aber ‚attraktiv‘ hat mehrere Aspekte: Die Lage muss gut sein, damit Kunden gerne kommen. Die Mitarbeiter müssen motiviert sein, damit sie gerne zur Arbeit kommen. Das sind alles Aspekte, die mit einer Rolle gespielt haben. Und so haben wir ein Projekt ge-

startet, das auch von der Frage getragen war, ob eigentlich München mit seiner großen Anzahl an Mitarbeitern der bessere Standort ist oder Köln. Als Kölner ist die Antwort, so glaube ich, klar. Wenn man auf die Zahlen guckt, sieht man, dass wir rein von der Wirtschaftsleistung her in NRW das größte Potenzial haben. Das ist einfach ein Faktum. Die Tatsache, dass wir in München so viele Mitarbeiter haben, hat damit zu tun, dass unsere gesamten Support- und zentralisierten Funktionen in München sitzen. Das reine Vertriebspotenzial ist jedoch im Rheinland bzw. der Rheinschiene beträchtlich. Die Investition lohnt sich also.

Traditionell haben wir immer in den Randlagen unsere Offices gesucht, diesmal sollte es jedoch eine prominente zentrale Lage sein. Das hier ist das erste Office, das wirklich im Zentrum liegt. Natürlich musste es eng an Flugzeug und Bahn angebunden, auch mit dem Auto gut erreichbar sein und über entsprechende Stellplätze verfügen. Hinzu kamen spezielle Anforderungen an die Gebäudeinfrastruktur, z. B. Doppelboden mit Klimatisierung, eine für Großraumbüros geeignete abgehängte, gut gedämpfte Decke, und natürlich die Größe des Gebäudes. Es sollten nicht viele Geschosse sein, sondern aus Gründen der Kommunikation sollte es eher in die Breite statt in die Höhe gehen. Außerdem spielte die Mietlaufzeit eine Rolle.

Von anfänglich 250 Objekten haben wir 60 konkreter betrachtet, vier in die engere Wahl genommen und uns schließlich für eines entschieden. Das sieht einfach aus, ist aber ziemlich schwierig, weil solch ein Projekt ungeheuer viele Facetten hat. So findet sicher die Hälfte unserer Mitarbeiter die Entscheidung, nach Köln zu gehen, fahrttechnisch nicht unbedingt optimal. Also muss man sich überlegen, wie man damit umgeht. Es macht keinen Sinn, einen Mitarbeiter vier Stunden anfahren zu lassen, im Stau hin, im Stau zurück. Also haben wir eine optionale Home-Office-Regelung für etwa ein Drittel der Mitarbeiter eingeführt. Aufgrund unserer Infrastruktur können wir dies tun, ohne Gefahr zu laufen, diese Leute nicht richtig einbinden zu können. Natürlich ist auch die Kundensicht wichtig: Gefällt es unseren Kunden, nach Köln zu kommen, oder würden diese lieber nach Düsseldorf bzw. ins Ruhrgebiet fahren?

Mit dem Projekt haben wir 2006 begonnen und sind im September 2008 eingezogen. Um unseren Kunden die schöne Lage, aber natürlich auch unsere Technologie präsentieren zu können, haben wir die fünfte Etage



Abb. 1



Abb. 2



Abb. 3

zum ‚Executive Briefing Center‘ inklusive Dachterrasse ausgebaut und im April in Anwesenheit von Steve Ballmer feierlich eröffnet. Für uns ist der Rheinauhafen mit seiner innerstädtischen Lage und einer wunderbaren Mischung aus Wohnen und Arbeiten außerordentlich gelungen, nicht zu vergessen die historischen Speicherhäuser oder das Kunsthaus Rhenania. Sie können sich nicht vorstellen, was es für uns bedeutet, in den Rheinauhafen gezogen zu sein, sowohl für unsere Mitarbeiter als für unsere Kunden, die gerne unsere neue Niederlassung sehen wollen und uns dann natürlich auch zuhören, wenn wir ihnen erzählen, welche Businessherausforderungen wir mit unserer Software lösen können.

Wir haben zwölf Partner im Gebäude. Es spielt eine ganz große Rolle, ob Sie mit den Leuten Remote-Kontakt haben oder ob Sie mit ihnen direkt sprechen. Hinzu kommt noch, dass wir alle gleichzeitig ins das Gebäude eingezogen sind, was eine Art Gemeinschaftsgefühl hervorgerufen hat. Das ist ein wichtiger Faktor und erklärt auch, warum bei den weiteren Projekten Microsoft Campus Süd und West, über die wir nachdenken bzw. mit den Investoren diskutieren, unsere Partnerfirmen eine so große Rolle spielen. Wir haben rund 120 Partnern hier Flächen zu bieten, in der diese direkte Kommunikation grundsätzlich möglich ist. Das alles, um in der Synergie des Herstellers mit seinen Partnern unseren Kunden Mehrwerte bieten zu können. Die Lage der Immobilie und die Art und Weise, wie diese sich in die Stadt integriert, spielt dabei eine ganz wesentliche Rolle.

Unser Ziel ist es, unseren Kunden das modernste Office Nordrhein-Westfalens zu zeigen. Wenn Sie uns heute

besuchen und sich anschauen, mit welcher Präsentationstechnik wir arbeiten, wie wir telefonieren, wie wir unsere Reisekosten um 70 % reduzieren konnten, indem wir nicht mehr reisen, sondern über Videokonferenzen und Live-Meetings miteinander kommunizieren, werden Sie uns Recht geben. Gemeinsam mit Innenarchitekten und Spezialisten, die wir gezielt engagiert haben, sind hier einige wirklich bahnbrechende Ideen verwirklicht worden. Wir freuen uns darüber, dass das gut bei unseren Kunden, Partnern und Mitarbeitern ankommt.

In diesem Projekt haben wir gelernt, dass im Idealfall die Bedürfnisse des Mieters realisiert sind, bevor er einzieht. Das heißt, Sie bauen ein Objekt und haben die Bedürfnisse des Mieters bereits so berücksichtigt, dass dieser sich sofort darin wohlfühlt, und nicht, dass Sie ein Objekt bauen und dann jemanden suchen, der dort hineinpasst. Das ist ein Idealfall, der ganz selten in dieser sowohl zeitlichen als auch räumlichen Kongruenz realisiert worden ist. Eine enge Verzahnung mit den Know-how-Trägern ist sehr wichtig, also eine frühzeitige Einbeziehung von kreativen und professionellen Leuten, die sowohl bei der Gebäuderealisierung als auch bei der Ausstattung mitwirken. Das führt zu neuen Ideen und bahnbrechenden Herangehensweisen in der Abbildung des Immobilienstandortes.

Natürlich gab es die Diskussion, ob wir dieses Investment auch in der Wirtschaftskrise tätigen sollten. Wir haben uns entschlossen, das zu tun, weil wir wissen, dass es wieder bergauf gehen wird. Dann werden die Anforderungen unserer Kunden und Partner weiter wachsen und genau dazu brauchen wir diesen Standort im Rheinauhafen Köln.

Chancen und Möglichkeiten einer Wohnstandortentwicklung im Deutzer Hafen im Rahmen des Kölner Wohnungsmarktes

Ulrich Pfeiffer

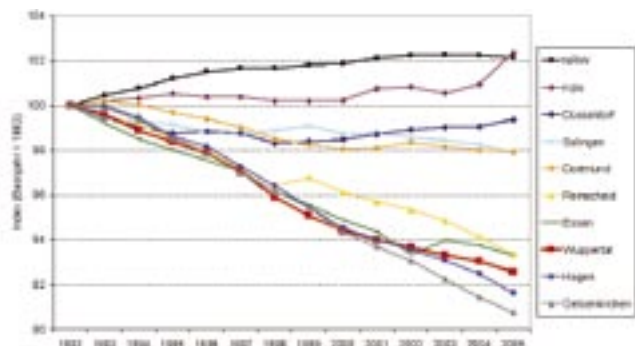
Aufsichtsratsvorsitzender der empirica ag, Berlin; Geschäftsführer der empirica GmbH, Bonn

1. Zur Wohnungsmarktentwicklung von Köln

Köln erlebte seit Beginn der 1990er Jahre ein leichtes Bevölkerungswachstum. Gemessen an den Unschärfen eines Wohnungsmarktes kann man von weitgehender Konstanz sprechen. Demgegenüber war die Bevölkerungsentwicklung in Dortmund oder Düsseldorf deutlich schwächer.

Wir wissen, dass die Zahl der Haushalte, die statistisch nicht erfasst wird, deutlich rascher gestiegen ist, weil es in allen Großstädten Deutschlands zu einem Rückgang der Haushaltgröße kommt. Dennoch traten in Köln keine größeren Marktspannungen auf. Die Angebotsentwicklung konnte mit den Nachfragesteigerungen Schritt halten und hat den unvermeidbaren ständig auftretenden Wohnungsschwund kompensiert. Auch die Kaufpreise für Wohneigentum sind in der Tendenz eher leicht gefallen.

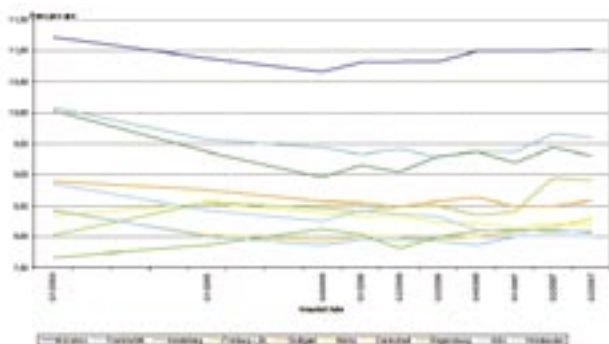
Abb. 1: Bevölkerungsentwicklung im Vergleich 1992 bis 2005



Quelle: Statistisches Bundesamt

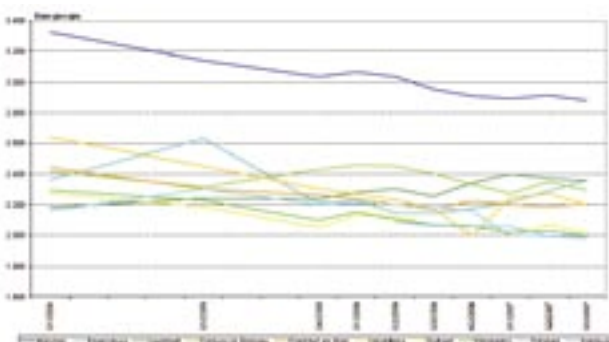
Was die Preisstruktur angeht, so ergeben sich zwischen Köln insgesamt und Köln-Deutz nur geringe Unterschiede. In Köln-Deutz ist das kleine 1- bis 2%-Spitzenpreis-segment schwächer vertreten als in Köln insgesamt. Am Markt für Wohneigentum fehlen jedoch deutlich Angebote im höherwertigen Segment – zumindest im oberen Drittel.

Abb. 2: Mietpreisentwicklung – Top 10



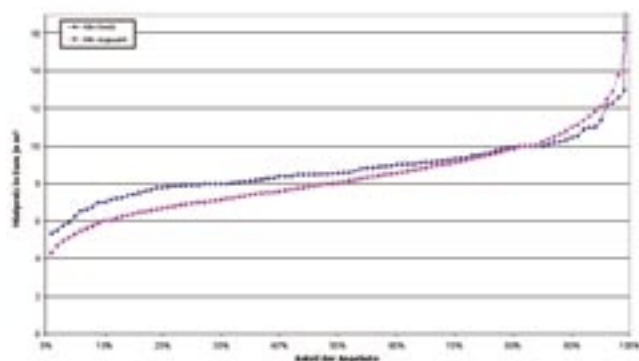
Quelle: empirica Miet- und Kaufpreisindex (IDN Immodaten)

Abb. 3: Kaufpreisentwicklung – Top 10



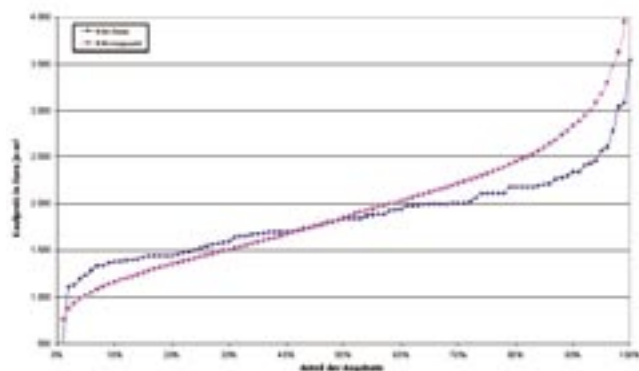
Quelle: empirica Miet- und Kaufpreisindex (IDN Immodaten)

Abb. 4: Mietpreise Köln (Kreisfreie Stadt) und Köln-Deutz, 2008



Quelle: empirica-Preisdatenbank (IDN Immodaten GmbH)

Abb. 5: Kaufpreise Köln (Kreisfreie Stadt) und Köln-Deutz, 2008



Quelle: empirica-Preisdatenbank (IDN Immodaten GmbH)

Abb. 6: Köln – Wanderungen mit dem Umland

Jahr	Insgesamt	Alter (von ... bis unter ... Jahre)						
		0 - 18	18 - 25	25 - 30	30 - 40	40 - 50	50 - 65	65 u. älter
2001-2005*	-3.409	-1.300	913	213	-1.601	-747	-459	-428
2003	-3.457	-1.256	805	73	-1.678	-670	-291	-440
2004	-2.924	-1.431	1.350	496	-1.526	-846	-490	-477
2005	-2.870	-1.145	977	393	-1.250	-749	-581	-515
2006	-2.427	-1.008	1.001	404	-1.297	-599	-447	-481

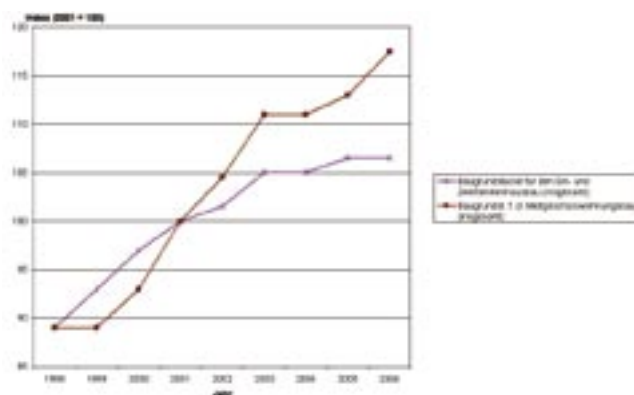
* Jahresdurchschnitt

Quelle: Amt für Stadtentwicklung und Statistik - Statistisches Informationssystem

Entgegen einer häufig geäußerten Meinung gibt es keinen Trend der Wanderungsbewegungen zurück in die Stadt. Es kommt tatsächlich zu einer ständigen leichten Abwanderung in Größenordnungen von 2.000 bis 3.000 Personen.

Dies ist nicht beunruhigend, zeigt aber, wenn man die räumliche Ausdehnung der Stadt Köln nimmt, dass es durchaus noch Potenzial gäbe, Menschen in den Grenzen der Stadt zu halten. Das Baulandangebot und die Standortqualitäten in Köln erfüllen nicht die Wünsche aller Nachfrager. Hier bleibt darauf zu verweisen, dass es der Stadt Dortmund seit Ende der 1990er Jahre bis in die jüngste Vergangenheit gelungen ist, durch eine aggressive Baulandpolitik eine leichte Zuwanderung zu erreichen. Der Trend zur Suburbanisierung ist nicht naturgegeben und entspricht nicht unveränderbaren Präferenzen der Nachfrager. Hinter dem Trend der Urbanisierung steht i.d.R. ein unzureichendes Angebot in der Kernstadt. Meist sind die Preise relativ zur Qualität hoch, so dass Haushalte aufgrund der Zahlungsfähigkeit häufig ins Umland ausweichen, um preiswertere Angebote zu finden. Diese Aussage wird auch durch die hohen Preissteigerungen für Baugrundstücke in der Stadt Köln bestätigt.

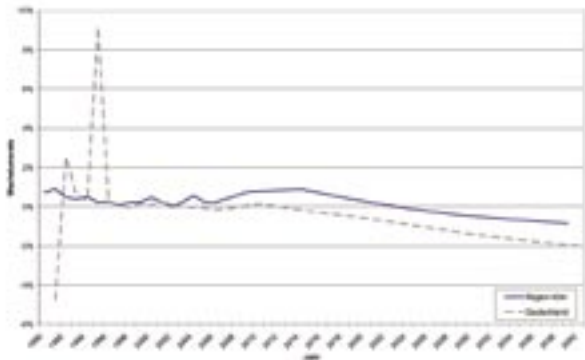
Abb. 7: Preisentwicklung Baugrundstücke in Köln



Quelle: Gutachterausschuss Stadt Köln

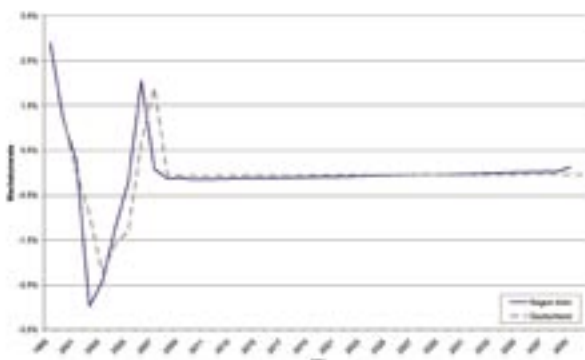
empirica erwartet für die Region Köln ein langfristig leichtes Bevölkerungswachstum gestützt auf eine solide überregional verflochtene Wirtschaft, deren Angebote auf weitgehend expandierenden Märkten abgesetzt werden. Dementsprechend wird auch die Beschäftigung wachsen.

Abb. 8: Bevölkerungswachstum in der Region Köln und Deutschland – Prognose



Quelle: empirica Bevölkerungsprognose

Abb. 9: Anstieg der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten in der Region Köln und Deutschland – Prognose



Quelle: empirica Beschäftigtenprognose

Welcher Anteil dieses regionalen Wachstums in der Stadt Köln verbleibt, wird weitgehend durch die künftige Baulandpolitik und die Stadtentwicklungspolitik bestimmt. Künftig wird sich der Wettbewerb der Städte und Regionen um knappen Nachwuchs verschärfen. Es wird zu einem immer wichtigeren Standortfaktor, attraktive Arbeits- und Wohnmöglichkeiten für gut ausgebildete jüngere Menschen und Familien zu bieten. Köln hat seine Möglichkeiten in diesem Wettbewerb in der Vergangenheit völlig unzureichend ausgeschöpft. Eine Stadt wie Dortmund war hier deutlich aktiver, was allein daran sichtbar wird, dass in Dortmund mit knapp 600.000 Einwohnern fast genau so viele Eigenheime gebaut wurden wie in Köln mit einer Millionenbevölkerung. Hier gilt es frühzeitig im Interesse der Entwicklung Kölns, Weichen so zu stellen, dass alle Standortpotenziale und alle Attraktivitätsmöglichkeiten ausgeschöpft

werden, um das Arbeitsangebot zu erhöhen und die demographische Grundlage für eine möglichst günstige Wirtschaftsentwicklung zu legen. Dies mag aus der heutigen Sicht noch etwas übertrieben erscheinen. Tatsächlich ist, was die demographische Entwicklung angeht, die Zeitenwende beim Nachwuchs schon jetzt eingetreten. Nach 2025 kommt eine zweite Zeitenwende, weil dann die Babyboomgeneration in Pension gehen wird. Dies wird in den einzelnen Stadtregionen umso weniger zu Spannungen und Belastungen führen, je größer der attraktive und hoch qualifizierte Nachwuchs ist, der in der Stadt gebunden und gehalten werden kann.

2. Methoden der Baulandmobilisierung

Eine möglichst maximale Mobilisierung von Bauland setzt voraus, aus dem Bestand möglichst große Recyclingflächen zu mobilisieren, die unterschiedliche Nachfragergruppen ansprechen, weil sie über unterschiedliche Wertigkeiten, Lagen und Images verfügen. Eine solche Strategie ist sehr differenziert. Es geht auf der einen Seite um das Schließen von Baulücken. Es geht darum untergenutzte Flächen ihrer Wertigkeit entsprechend neu zu nutzen. Es geht darum, Brachflächen zu mobilisieren, aber auch neues Bauland zu erschließen, weil die Gesamtnachfrage im Bestand nicht befriedigt werden kann. Wichtig ist, dass bei dieser Qualitäts- und Lagedifferenzierung gleichzeitig die realen Preise möglichst nicht steigen, sondern zumindest in den vermehrbaren Lagen real sinken.

Im Zuge dieser Strategie wird es auch wahrscheinlich werden, dass nicht mehr benötigte Wohnungen abgerissen werden. Je günstiger die wirtschaftliche Entwicklung in Köln ist, umso stärker steigen die Ansprüche der Nachfrager. Vor allem Haushalte mit höheren Einkommen werden nicht immer im vorhandenen Bestand das vorfinden, was ihren Ansprüchen entspricht. Sie werden Neubauten finanzieren, auch wenn dadurch Leerstände in unattraktiven Beständen wachsen. Das Entstehen von Wohnungsreserven und Leerständen darf auf keinen Fall als Anlass genommen werden, die Bereitstellung von Bauland zu reduzieren oder einzustellen oder auch nur drastisch zu reduzieren. Es geht darum, dass sich die differenzierteren Wohnwünsche zu günstigen Preisen und Kosten realisieren lassen. Dies würde allein schon aus sozialen Gründen erforderlich. Ohne Neubau würden vor allem die unteren Einkommensschichten ihre Wohnsituation nicht verbessern können. Köln muss für einen ausgeglichenen Wohnungsmarkt mit einer hinrei-

chenden Fluktuationsreserve sorgen. Wenn in diesem Prozess die Nachfrage sich von weniger attraktiven Beständen wegverlagert, ist dies hinzunehmen. Die Kunden entscheiden über die Wertigkeit von Wohnungen und nicht die Stadtplaner.

Man muss immer wieder betonen, dass diese Strategie sehr diversifizierte Angebote hervorbringen muss. Dabei geht es immer mehr auch darum, Standorte und Stadtteile, in denen bisher noch qualitative Defizite gegenüber dem Durchschnitt oder auch gegenüber anderen Stadtteilen bestehen, möglichst aufzuwerten. In den letzten 10 bis 15 Jahren sind viel zu starke Segregationstendenzen entstanden und haben zu einseitig zusammengesetzten Nachbarschaften geführt. Gleichzeitig geht der Bestand an Sozialwohnungen zurück, d.h. die direkten Interventionsmöglichkeiten der Kommune nehmen ab. An deren Stelle müssen Marktbeeinflussungen durch Bodenvorratspolitik, durch Planungspolitik und durch die Gestaltung der relativen Attraktivität von Standorten sowie ihrer Mischung des Wohnungsangebots entstehen.

3. Künftige Nutzung des Geländes des Deutzer Hafens

Die Stadtbereiche um den Deutzer Hafen sind durch einen weitgehend soliden und vielfach kleinteiligen Bestand, teilweise auch durch Wohnungsbestände von Wohnungsunternehmen charakterisiert. Es fehlen herausragende Lagen. Nach Süden hin grenzt das Hafengebiet an erhebliche Flächenreserven.

Die Lage des Geländes des Deutzer Hafens ist äußerst attraktiv, was hier nicht näher ausgeführt werden muss. Der Standort eignet sich für Wohnnutzung, aber auch für Büroinvestitionen, Hotels und spezielle Dienstleistungen. Angesichts der Größe des Geländes würde in jedem Fall eine Mischnutzung optimal sein, wobei die durchaus bestehenden Belastungen zu einer sorgfältigen Wohnstandortwahl führen sollten, die z.B. durch Lärmbelastungen nicht nur schwach betroffen sind.

Methodisch erfordert die Entscheidung eine umfassende Kosten-Nutzen-Analyse. Dabei ist zwischen einer privatwirtschaftlichen Rentabilität und einer stadtwirtschaftlichen oder volkswirtschaftlichen Rentabilität zu entscheiden. In der privatwirtschaftlichen Rentabilität geht es um die Kosten des Grundstückserwerbs und die Verlagerungskosten der gegenwärtigen Nutzung

einschließlich der privaten Infrastruktur und der Erschließungsbeiträge, denen der Barwert der künftigen Erträge in den neu errichteten Gebäuden gegenübersteht. Hier gibt es eine erhebliche Bandbreite in der Rentabilität der privatwirtschaftlichen Investitionen. Mit hoher Wahrscheinlichkeit werden die privatwirtschaftlichen Investitionen am Standort direkt kaum rentabel sein. Dies ist kein Argument gegen eine entsprechende Umnutzung. Allerdings zeigt die Erfahrung, dass solche Entwicklungen ganz erheblich durch die Qualität der städtebaulichen Lösungen, den Entscheidungs- und Investitionsprozessen beeinflusst werden. Hochwertige architektonische Lösungen können zu einer eigenen Standortqualität führen. Das neue Gebiet kann aufgrund seiner ästhetischen und baulichen Qualitäten sofort zu einem knappen, nicht mehr vermehrbaren Gut werden. Nur ein Beispiel dafür ist Chelsea Harbour in London – eine Entwicklung in einer ähnlichen Situation. Hier war für den Start des Projektes entscheidend, dass ein sehr attraktiv gestaltetes Hochhaus mit Luxuswohnungen und Blick über die Themse zu einem Magneten wurde. Dies bedeutet keinen Hinweis zur Nachahmung, sondern dient der Illustration. Die Bedeutung der Architektur für die Wertigkeit des neuen Standortes und dem Erfolg des neuen Standortes darf nicht unterschätzt werden.



Neben den privatwirtschaftlichen Kosten und Erträgen müssen die volkswirtschaftlichen Erträge berücksichtigt werden. Einmal führt eine solche bedeutsame Recyclinginvestition zu einem allgemeinen Wachstumseffekt in der Stadt, der schwer quantifiziert werden kann, der jedoch bei den politischen Entscheidungen zu berücksichtigen ist. Nicht zuletzt hat sich gezeigt, dass attraktive Großprojekte für die Ausstrahlung einer Stadt und ihre Attraktivität im Standortwettbewerb eine erhebliche Bedeutung haben. Selbst wenn mögliche Zuwanderer oder mögliche Unternehmen, die einen Standort suchen, sich nicht unmittelbar an diesem Standort niederlassen, prägt die Entwicklung das Image der Stadt. Städte brauchen in einer Mediengesellschaft aufregende und anregende Projekte. Köln muss Teil einer öffentlichen Diskussion bleiben. Projekte wie ein Recycling des Deutzer Hafens eignen sich zur Imagebildung und als Leuchtturmprojekte in einer Konkurrenzsituation.

Ein möglichst zügig realisiertes Recyclingprojekt hat schon im Vorfeld, vor allem wenn die politischen und planerischen Kontroversen in Grenzen gehalten werden, automatisch Ausstrahlungseffekte auf die unmittelbare

und weitere Nachbarschaft. Die Immobilien in diesen Standorten erfahren eine Aufwertung.

Hinweis: empirica hat eine Kosten-Nutzen-Analyse für die Tieferlegung der Rheinuferstraße in Düsseldorf vorgenommen. Im Rahmen eines Auftrages der Europäischen Investitionsbank wurden insgesamt rund 20 europäische Projekte evaluiert. Dabei erwies sich die Tieferlegung der Rheinuferstraße als volkswirtschaftlich und stadtwirtschaftlich höchst rentabel, weil vor allem die positiven Wertentwicklungen von Immobilien in der Innenstadt und die Erschließungseffekte gegenüber dem Düsseldorfer Hafengebiet zu hohen Vermögenswerten geführt haben – unabhängig von der konsumtiven Nutzung, die durch den besseren Zugang zum Rheinufer und durch die bessere Abwicklung vom Verkehr entstand. Ein erfolgreiches Deutzer-Hafen-Projekt wird automatisch die Wertigkeit und Attraktivität des gesamten Einzugsbereiches erhöhen. Neuerschließungen von bisher unbebauten Grundstücken werden zu einem höherwertigen Wohnungsbau führen und den gesamten weiteren Einzugsbereich insgesamt aufwerten. Wenn es der Stadt gelingt, größere Flächen als



Durchgangseigentümer zu erwerben, können hier auch qualitative und preisliche Mischungen erzielt werden. Die Kosten am Hafengelände selbst werden dazu führen, dass sich am Standort direkt nur Haushalte mit höheren Einkommen durchsetzen. Allerdings entstehen in den Ausstrahlungsbereichen differenziertere Angebote.

Bei Großprojekten wie der vom Typ „Umnutzung des Deutzer Hafens“ besteht immer die Gefahr, dass die Politik versucht, hier zu viele kommunalpolitische Ziele gleichzeitig zu realisieren mit der Folge, dass Projekte und Konzepte mehrmals umgeplant werden müssen, weil sie sonst nicht finanzierbar werden. Hier wäre es sinnvoll, sehr frühzeitig gestützt auf eine Kosten-Nutzen-Analyse wirtschaftlich tragfähige Lösungen zu untersuchen, die Wirtschaftlichkeitsgrenzen darzustellen und gleichzeitig die Differenzierung in den Ausstrahlungsbereichen mit in die Analyse einzubeziehen, um nicht nur das Projekt isoliert zu bewerten, sondern den gesamten Aufwertungs- und Veränderungsprozess im Stadtteil Deutz im Blick zu haben.

Aus der heutigen Perspektive ist es nicht möglich, ein abschließendes Urteil zu fällen, weil die entsprechenden

Datengrundlagen fehlen. Die Technik der Kosten-Nutzen-Analyse gerade bei Großprojekten ist jedoch so ausgefeilt, dass sich bei ausreichenden Informationen solche Analysen in kurzen Fristen realisieren lassen. Bei klaren Vorgaben werden dadurch vor allem auch die politischen Kontroversen in ihren rational vertretbaren Optionen eingeschränkt. Es wird vor allem transparent, welche Ziele zu welchen Kosten und Nutzen realisiert werden können bzw. wie sich die Nutzen auf unterschiedliche Lagen und Personengruppen verteilen.

Meine beste Setzung mit dem gegenwärtigen Wissensstand lautet, dass eine Kosten-Nutzen-Analyse umso positiver wird, je mehr die Umwidmung des Hafengeländes nicht als isolierte „Briefmarkenplanung“ gesehen wird, sondern eher als „Lokomotive“ für einen breiter angelegten positiven, baulichen und wirtschaftlichen bzw. sozialen Entwicklungsprozess in Deutz und im näheren und weiteren Einzugsbereich des Hafens. Im Optimalfall würde die Kommune schon jetzt eine Bodenvorratspolitik betreiben, um gestützt auf ein Durchgangseigentum später ausreichende Einflussmöglichkeiten auf die Mischung der Bauformen und ihre Preise und Qualitäten zu haben.

Chancen und Möglichkeiten einer Wohnstandortentwicklung im Deutzer Hafen im Rahmen des Kölner Wohnungsmarktes

Kathrin Möller

Vorstand der GAG Immobilien AG, Köln

Ich möchte mich an dieser Stelle nicht an der Für und Widerdiskussion zum Logistikstandort Deutzer Hafen beteiligen – das gehört sicherlich in die politische Debatte im Rat. Wenn Sie uns als Immobilienentwicklerin und Wohnungsbaugesellschaft allerdings fragen, ob wir den Deutzer Hafen für qualifiziert als Standort zum Wohnen erachten und ob wir uns im Falle einer städtebaulichen Entwicklung im Deutzer Hafen engagieren würden, würden wir das jedoch bejahen, denn es ist, bei allen Schwierigkeiten, ein qualitätsvoller Standort – in einer Lage, die unter entsprechenden Rahmenbedingungen auch in attraktiver Weise das Wohnen möglich macht.

Erlauben Sie mir eine kurze Vorstellung des Unternehmens: Die GAG Immobilien AG ist Kölns größter Wohnungsvermieter. Jeder zehnte Kölner wohnt in einer unserer über 41.000 Wohnungen im Kölner Stadt-

gebiet. Wir sind daneben aber auch Projektentwickler und Bauträger, z. T. über unsere Beteiligungen und Tochtergesellschaften, und von daher sicherlich ein qualifizierter Partner bei einer möglichen städtebaulichen Entwicklung. Um unsere Bestände nachhaltig am Markt zu positionieren, hat die GAG als mehrheitlich kommunales Wohnungsunternehmen natürlich zum Ziel, sich auf geänderte Zielgruppen und sich ständig ausdifferenzierende Wohnbedürfnisse einzustellen. Um dies zu erzielen, ist neben einem umfangreichen Modernisierungs- und Abriss- / Neubauprogramm auch die Neuentwicklung und Konversion von Flächen fester Bestandteil unserer Arbeit, und dabei geht es natürlich immer um Stadtentwicklung.

Gerade im Rechtsrheinischen sind wir überproportional mit unseren Wohnungsbeständen und unseren Projektentwicklungen engagiert. Die GAG ist mit einem jährlichen Investitionsvolumen von ca. 240 Mio. Euro ein starker Wirtschaftsfaktor in Köln, insbesondere für die regionale Bauwirtschaft und das lokale Handwerk.

Wir haben in den vergangenen Jahren die Erfahrung gemacht, dass die Nachfrage nach integrierten urbanen Lagen deutlich wachsend ist. Dabei haben Hafenareale, wie verschiedene Entwicklungen nicht zuletzt auch im Rheinauhafen in Köln zeigen, eine besondere Anziehungskraft. Aber die Hafenareale beinhalten natürlich, aufgrund ihrer ursprünglichen Nutzung und Lage, auch einige Entwicklungshemmnisse, die es zu lösen gilt.

Das prominente Beispiel der Hafencity in Hamburg als auch das vielleicht weniger bekannte Beispiel der Überseestadt in Bremen (vgl. Abb. 1 und 2), um nur zwei mir gut vertraute Beispiele neben vielen anderen zu benennen, beweisen aber, dass es gelungen ist, Lösungen bzw. Kompromisse zu finden, Hafenareale umzunutzen und gleichzeitig die Hafenwirtschaft deutlich besser aufzustellen.



Nichtsdestotrotz haben wir es in Hafengebieten, welche in der Regel in Industrieareale eingebunden sind, mit einer ganzen Reihe von planungsrechtlichen und emissionschutzrechtlichen Fragestellungen, Lärm-, Erschließungs- und Imageproblemen zu tun. Über entsprechende vertragliche Regelungen konnte in Hamburg und Bremen eine Standortsicherheit für die verbleibenden Gewerbebetriebe erreicht, gleichzeitig aber auch eine Mischnutzung mit Wohnen in diesen prominenten Bereichen ermöglicht werden. Ähnliche Lösungsansätze könnte ich mir für den Deutzer Hafen auch vorstellen, und zwar mit speziellen Wohnformen, die auch das Verbleiben einzelner Gewerbebetriebe ermöglichen.

Natürlich sind Hafenlagen gute Wohnlagen, weil sie eine besondere Adresse haben. In Verbindung mit hochwertigen attraktiven Bürostandorten und dem Charme von verbleibenden alten Gewerbeimmobilien wie etwa Mühlen kann das für eine bestimmte Klientel ein attraktiver Wohnstandort sein.

Die GAG hat in den letzten Jahren – und ist auch aktuell dabei – in verschiedenen urbanen, integrierten Standorten Wohnungsbau entwickelt. Am Grünen Weg in Köln-Ehrenfeld beispielsweise haben wir ein ehemaliges, von unterschiedlichen gewerblichen Nutzungen umgebenes Gewerbeareal erworben, auf dem wir, wie bereits in der Nachbarschaft erfolgreich gelungen, Implantationen von Wohnen und Büros realisieren um damit eine städtebauliche Entwicklung in Gang zu setzen. Wir haben hierfür einen städtebaulichen Rahmenplan entwickelt, auf dessen Grundlage wir nun im zweiten Schritt Wohnformen ableiten, die für uns als Wohnungsunternehmen ein neues Segment erschließen: einen urbanen Wohntyp für die Mischung aus Wohnen und Arbeiten. Damit wenden wir uns an eine neue Zielgruppe, insbesondere an überwiegend selbstständige und kreative Stadt-Menschen, die sich zurzeit überwiegend oder gern in Ehrenfeld niederlassen.

Sicherlich kann man solche Experimente nicht an jedem Standort in Köln machen, aber in Ehrenfeld scheint uns das möglich. Solche Standorte wollen wir durch qualitätsvolle urbane Architektur qualifizieren, die nicht dem klassischen Reihenhaushaus auf der grünen Wiese entspricht, sondern mit einer robusten Struktur und solitären Eigenständigkeit sich an dem heterogenen Standort behauptet und eigene Qualität bildet.

Ein weiteres Beispiel für bereits gelungene Industriekonversion ist eine Siedlung, die wir in Niehl auf dem ehemaligen Siemensgelände errichtet haben und die sozialen Wohnungsbau, Eigentumswohnungen, Mehrgenerationen- sowie Altenwohnprojekte umfasst. Unsere Konversion, die wir dort geleistet haben, hat den Standort insgesamt entwickelt. Das Besondere an dieser Siedlung ist, dass wir den regionalen Standortvorteil und vorhandene Ressourcen genutzt und Europas größtes Erdwärmeprojekt im Sinne einer nachhaltigen Energienutzung geschaffen haben.

Eine weitere, bereits umgesetzte und gelungene Konversion ist unser Projekt in der Liebigstraße. Dort hatten wir erhebliche planungsrechtliche Schwierigkeiten, die wir jedoch mit entsprechenden Bauformen und Nutzungen, insbesondere den Lärm- und Emissionsschutz betreffend, lösen konnten.

Wir sind der Ansicht, dass die Möglichkeit, im Deutzer Hafen auch eine Wohnnutzung zuzulassen, weiter untersucht werden sollte und würden uns freuen, wenn man uns an diesem Prozess beteiligen würde. Ich bin überzeugt, dass der Deutzer Hafen mit seinem Domplatz auf der richtigen Rheinseite liegt, um auch anteilig Wohnnutzung zu realisieren.



Abb. 1: Überseestadt Bremen



Abb. 2: Überseestadt Bremen

Außenbetrachtung

Globalisierung und Metropolentwicklung – Zur Bedeutung lokaler Imagebildung im globalen Wettbewerb

Dr. Dirk Dohse

Leiter des Forschungsbereichs Wissensakkumulation und Wachstum, Institut für Weltwirtschaft, Kiel

Wir leben in Zeiten zunehmender internationaler Verflechtungen im Bereich der Wirtschaft, der Wissenschaft, der Politik und der Kultur – im Grunde könnte man sagen: in nahezu allen Lebensbereichen. Diese zunehmende internationale Verflechtung und Abhängigkeit, die auch gern als Globalisierung bezeichnet wird, wird uns gerade jetzt schmerzhaft bewusst, dadurch dass sich die Krise auf einem scheinbar national abgegrenzten Markt – dem US-Immobilienmarkt – zu einer Krise der gesamten Weltwirtschaft ausgewachsen hat. Ich will heute aber nicht über die globale Finanzkrise zu Ihnen sprechen, sondern über eine andere Folge der Globalisierung, nämlich den zunehmend intensiveren Wettbewerb der Metropolen und die mögliche Rolle, die der zentrale Gegenstand dieser Tagung, der Deutzer

Hafen, für die Metropole Köln im Wettbewerb der europäischen Metropolen spielen könnte.

Der aktuelle Globalisierungsprozess beeinflusst die Stadtentwicklung in vielfältiger Weise (s. a. Heinz 2008): Er führt zu einem umfassenden Strukturwandel der Wirtschaft mit veränderten Produktions- und Unternehmensstrukturen, neuartigen Finanzierungsstrukturen und sektoralen Verschiebungen weg von der traditionellen Güterwirtschaft hin zur Wissensökonomie, einer tief greifenden Transformation der Arbeitsmärkte (gerade auch in den Städten) mit einer Erosion der an gesicherter Vollzeitbeschäftigung orientierten Normalarbeitsverhältnisse und der Zunahme neuer, flexibler vielfach nur temporärer und prekärer Beschäfti-



gungsverhältnisse, einer zunehmenden Bedeutung von Wissen bzw. Humankapital als Produktions- und Wachstumsfaktor, einer veränderten Zusammensetzung der Bevölkerung nach Alter und ethnischer Zugehörigkeit, zunehmenden gesellschaftlichen Disparitäten und nicht zuletzt zunehmenden regionalen Disparitäten.

Ob die Zunahme der weltwirtschaftlichen Arbeitsteilung zu einer zunehmenden oder zu einer abnehmenden Bedeutung der Städte führt, erscheint nicht a priori klar. Ende der 1990er Jahre wurde in populärwissenschaftlichen Medien die These vom Tod der Distanz („Death of Distance“) ausgerufen (Cairncross 1997). Die Argumentation dahinter ist in etwa die Folgende: Durch moderne Informations- und Kommunikationsmedien (vor allem das Internet) können Informationen prinzipiell ohne Zeitverlust an jedem Ort bereitgestellt und bearbeitet werden. Daher spielt räumliche Nähe eine immer geringere Rolle und es kommt zu einer gleichmäßigen Verteilung ökonomischer Aktivitäten im Raum. Einige Autoren gehen so weit, das Ende der Städte und das Aussterben der Großstädte „als Überbleibsel des Industriezeitalters“ vorherzusagen. Allerdings ist diese These im Lichte der empirischen Forschung nicht haltbar. Die empirische Forschung der letzten 20 Jahre hat eindrucksvoll belegt, dass eher das Gegenteil der Fall ist:

- Die Entstehung, Anwendung und Ausbreitung neuen Wissens sind die wichtigsten Wachstumsmotoren in modernen, hoch integrierten Volkswirtschaften.
- Räumliche Nähe wird für die Entstehung und Anwendung neuen Wissens nicht unwichtiger, sondern im Gegenteil immer wichtiger.
- Gerade wissensintensiv produzierende Industrien und Dienstleistungsbereiche, in denen viele (gut bezahlte) Arbeitsplätze geschaffen werden, neigen zur räumlichen Ballung (Clusterbildung).

Darüber hinaus hat eine Studie des Instituts für Weltwirtschaft zum räumlichen Strukturwandel im Zeitalter des Internet (Dohse et al. 2004) gezeigt, dass die Globalisierung tendenziell die Metropolen stärkt und zu Lasten der kleineren Städte geht. Dieses Resultat mag einem zwar auf den ersten Blick überraschend erscheinen, es gibt dafür aber eine Reihe guter Gründe: Firmen verlagern zwar ihre einfachen Produktions- und Verwaltungsprozesse aus den heimischen Zentren an kostengünstigere Standorte in Osteuropa oder Asien. Gleichzeitig sammeln sich aber die Hauptquartiere oder Forschungs- und Entwicklungsabteilungen an einigen

wenigen Standorten mit besonders attraktivem Umfeld. Die lange dominierende Spezialisierung der Standorte nach Branchen weicht einer Spezialisierung nach Funktionen. Hierdurch verschiebt sich die Städtehierarchie zugunsten der Metropolen.

Allerdings profitieren nicht alle Metropolen in gleicher Weise von den Chancen der Globalisierung. Entscheidend im Wettbewerb um international mobile Unternehmen und hoch qualifizierte Arbeitnehmer sind nicht diejenigen Faktoren, die ubiquitär (d. h. auf der ganzen Welt gleichmäßig) verfügbar sind. Ausschlaggebend im Wettbewerb der Metropolen sind Faktoren, die ...

- (1) ... eine Metropole herausheben gegenüber ihren Konkurrenten.
- (2) ... nicht (oder nicht ohne weiteres) replizierbar sind.

Der Deutzer Hafen erfüllt diese Voraussetzungen in besonderer Weise, denn er weist eine Reihe von Alleinstellungsmerkmalen auf, die in der ‚Standortuntersuchung Deutzer Hafen‘ des Amtes für Stadtentwicklung und Statistik (2008, S. 26) aufgelistet sind. Ich möchte hier nur auf zwei Punkte, die exponierte Lage am Wasser und die herausragenden Blick- und Sichtbeziehungen auf das Stadtzentrum, hinweisen.

„Die Großstadt ist Metropole stets nur an einigen wenigen, besonderen Orten, an zentralen Plätzen, die dank einer Vielzahl verschiedener sozialer Funktionen und Nutzungen einen ‚Bedeutungsüberschuss‘ aufweisen“ schreibt Karl Christian Führer in dem von Clemens Zimmermann (2006) herausgegebenen Band ‚Zentralität und Raumgefüge der Großstädte im 20. Jahrhundert‘. Der Deutzer Hafen hat auf Grund der o. g. Merkmale das Potenzial, ein solcher Ort zu sein, an dem die Großstadt Köln Metropole ist. Man könnte auch sagen: Der Deutzer Hafen ist ein Platz, an dem sich das Metropol-Image der Stadt Köln in besonderer Weise manifestiert.

Eine Untersuchung von Eurostat (European Urban Audit, 2005) hat gezeigt, dass Köln in der Vergangenheit sehr erfolgreich in der Schaffung neuer Arbeitsplätze war. Dieselbe Untersuchung zeigt aber auch, dass Köln im Vergleich zur Spitzengruppe der europäischen Metropolen Nachholbedarf im Dienstleistungssektor und insbesondere im Bereich der wissensintensiven Dienstleistungen hat. Um im Wettbewerb der europäischen Metropolen nicht zurückzufallen, sollte die Stadt Köln

in den genannten Bereichen verstärkte Anstrengungen unternehmen. Das Gelände des Deutzer Hafens hat das Potenzial, ein wichtiger Faktor in diesem Wettbewerb um innovative Dienstleistungsunternehmen und hoch qualifizierte Arbeitskräfte zu werden, denn: Selbst Millionenstädte haben nur wenige Plätze, in denen die Großstadt Metropole ist. Und auf eben die kommt es an.

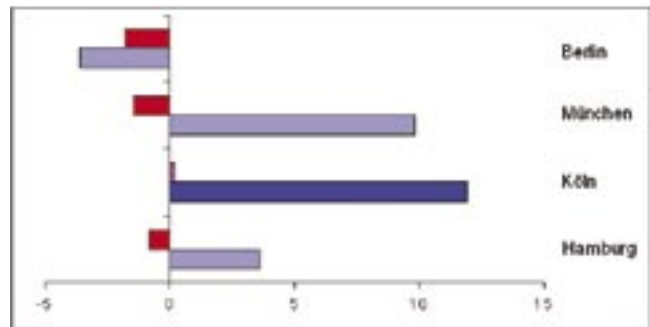
Literatur

Cairncross, F. (1997). *The Death of Distance: How the Communications Revolution Will Change Our Lives*. Boston, Mass.: Harvard Business School Publications. 2nd ed. published 2001.

Dohse, D., C.-F. Laaser, J.-V. Schrader, R. Soltwedel, (2004). *Räumlicher Strukturwandel im Zeitalter des Internet – Eine Untersuchung der raumwirtschaftlichen Folgen des Vordringens des Internets als Transaktionsmedium*. In Wüstenrot Stiftung (Hrsg.), *Räumlicher Strukturwandel im Zeitalter des Internet – Neue Herausforderungen für Raumordnung und Stadtentwicklung*. Opladen: Leske und Budrich.

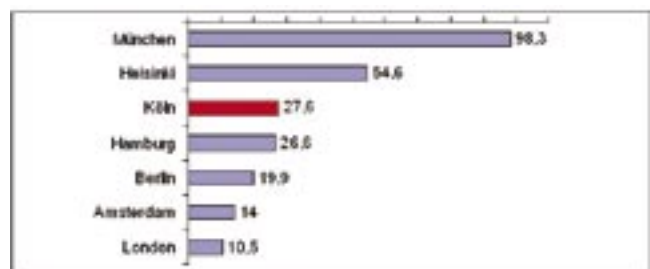
Heinz, W. (2008). *Der große Umbruch. Deutsche Städte und Globalisierung*. Berlin: Edition Difu - Stadt Forschung Praxis, Bd. 6.

Abb. 1: Wachstum der Erwerbstätigenzahlen 1995-2001 (blau dargestellt) und 2001-2005 (rot dargestellt) in %



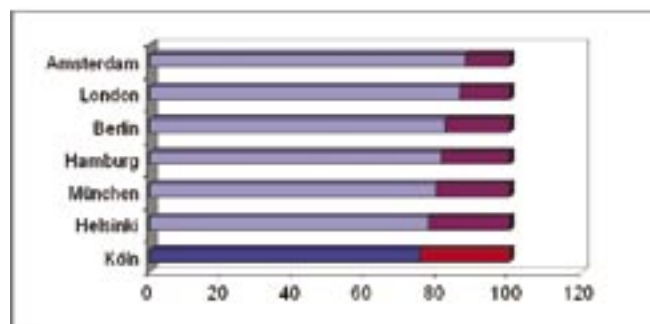
Quelle: Eurostat 2005, eigene Berechnungen

Abb. 2: Patentanmeldungen 2002 (je 100.000 Einwohner)



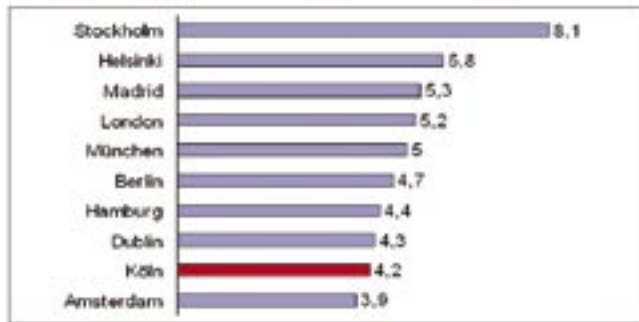
Quelle: Eurostat 2005, HypoVereinsbank 2005

Abb. 3: Anteile der Wirtschaftssektoren an der Bruttowertschöpfung 2002 (blau = Dienstleistungssektor, rot = primärer und sekundärer Sektor)



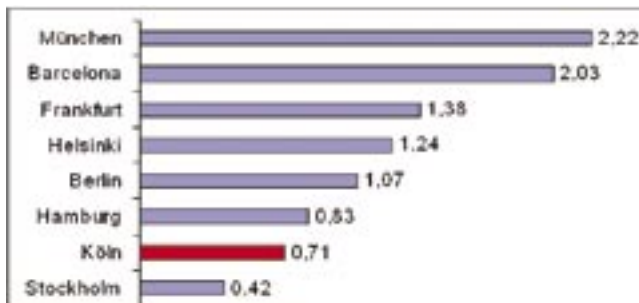
Quelle: Eurostat 2005, HypoVereinsbank 2005

Abb. 4: Anteil der Erwerbstätigen in wissensintensiven Dienstleistungen 2003 (in %)



Quelle: Eurostat 2005, HypoVereinsbank 2005

Abb. 5: Beschäftigtenanteile in der Produktion von ICT Produkten (in %)



Quelle: Eurostat 2005, eigene Berechnungen



Streitgespräch

Komplettierung der Kölner Innenstadt durch ein neues Stadtquartier versus Ausbau des Logistikstandortes Deutzer Hafen

Björn Pistol, UNICONCONSULT Universal Transport Consulting GmbH, Hamburg
Michael Zimmermann, KSP Engel und Zimmermann Architekten GmbH, Köln

Eingangsstatement Björn Pistol:

Der Verkehrs- und Logistiksektor hat sich in den vergangenen Jahren zu einem der wichtigsten volkswirtschaftlichen Wachstumstreiber entwickelt. Trotz der gegenwärtigen Wachstumsdelle – verursacht durch die weltweite Finanzkrise – ist mittel- und langfristig von weiter wachsenden Güterverkehren auszugehen. Obwohl hiervon grundsätzlich alle Verkehrsträger profitieren, wird angesichts steigender Energiekosten und einer wachsenden Umweltorientierung insbesondere für den energieeffizientesten Verkehrsträger Binnenschifffahrt ein erhebliches Wachstumspotenzial gesehen.

Unter dem Eindruck steigender Transportnachfrage kommt einer ausreichenden Infrastrukturausstattung entscheidende Bedeutung zu. Industrieunternehmen wenden sich trimodalen Knotenpunkten (Binnenhäfen mit Schienen- und Straßenanschluss) mit leistungsfähigen Anbindungen an die Seehäfen und an die relevanten Produktions und Konsumzentren zu. Die Binnenhäfen erfüllen in diesem Zusammenhang eine herausragende Rolle als Orte, in denen Verkehr, Produktion und Handel miteinander verknüpft werden.

Die Stadt Köln kann von dieser wirtschaftlichen Situation mit den Häfen in Godorf, Niehl und Deutz profitieren. Nachdem seit 1998 bereits der ehemalige Rheinauhafen in ein Wohn-, Büro-, Dienstleistungs- und Gewerbegebiet umgebaut wird, ist trotz der o.g. Rahmenbedingungen auch der Deutzer Hafen in die Diskussion geraten. Im Zuge des „Rechtsrheinischen Entwicklungskonzeptes – Teilraum Süd“ sind aus Sicht der Stadt Köln zwei alternative Nutzungsmöglichkeiten denkbar:

a) Umwidmung des jetzigen Deutzer Hafens als Stadtquartier zur Komplettierung der Kölner Innenstadt.

b) Sicherung und Ausbau des Logistikstandortes Deutzer Hafen.

Ich möchte anhand von zehn Thesen begründen, warum die Sicherung und der Ausbau des Logistikstandortes Deutzer Hafen im Sinne einer wirtschaftlich, ökologisch und stadtpolitisch positiven Entwicklung des Kölner Raums mit Priorität zu verfolgen ist.

1. Logistik ist eine Boombranche, die eine Basis braucht

Die Logistikbranche gehört zu den Boombranchen in Deutschland mit großen Wachstumspotenzialen. Mittlerweile nimmt die Logistikbranche nach Umsätzen den dritten Platz aller Industriebranchen in Deutschland ein. 2007 wurden mehr als 200 Milliarden Euro im Logistikbereich umgesetzt. Dementsprechend groß ist die volkswirtschaftliche Bedeutung der Branche. 2,67 Mio. Arbeitsplätze bedeuten eine Wertschöpfung von rund 120 Mrd. Euro. Die durchschnittliche Wertschöpfung je Arbeitsplatz liegt damit bei etwa 45.000 Euro. Bis zum Jahre 2015 wird trotz der derzeitigen Wirtschaftskrise



mit einem durchschnittlichen Umsatzwachstum von etwa fünf Prozent pro Jahr gerechnet.

Die Logistikbranche ist elementar abhängig von leistungsfähigen Transportsystemen. Zur Entfaltung der Potenziale der Logistikwirtschaft müssen daher Flächen gesichert und bereitgestellt werden. Insbesondere trimodal angebunden Standorte, also Binnenhäfen mit Schienen- und Straßenanschluss, üben immer stärker Schlüsselfunktionen aus als Verbindungspunkte der Transport- und Produktions- bzw. Handelswirtschaft.

Die Stadt Köln gelegen im Herzen des Rheinlands und in Nähe zum konsum- und produktionsintensiven Ruhrgebiet kann in Bezug auf Arbeitsplätze, Wertschöpfung und Standortattraktivität von den positiven Implikationen der Boombranche Logistik profitieren. 823.000 t Gesamtumschlag im Jahr 2007 bilden die Basis für logistische Aktivitäten im Deutzer Hafen. Eine Umwidmung des jetzigen Deutzer Hafens in ein Stadtquartier wäre ein fatales Signal an die verladene Wirtschaft und würde die Perspektiven eines wichtigen wirtschaftlichen Wachstumssektors begrenzen.

2. Fortschreitende Globalisierung erfordert leistungsfähige Logistiksysteme

Globalisierung bedeutet weltweite Arbeitsteilung und Vernetzung der Märkte. Getrieben wird die Globalisierung durch leistungsfähige Transport- und Logistiksysteme. Deutschland und im speziellen Nordrhein-Westfalen profitieren aufgrund der exportorientierten Wirtschaft von der Globalisierung. Trotz der derzeitigen weltwirtschaftlichen Probleme ist der Globalisierungstrend ungebrochen.

Die globale wirtschaftliche Wettbewerbsfähigkeit und damit der Wohlstand Deutschlands und Nordrhein-Westfalens hängt maßgeblich von der Qualität der logistischen Schnittstellen ab. Die Binnenhäfen üben hierbei eine wichtige Funktion aus.

Der Deutzer Hafen ist spezialisiert auf den Umschlag von Massengütern. Er dient als „Verbindungsstück“ zwischen hier ansässigen Unternehmen wie der Ellmühle, Theo Steil, Carl J. Weiler oder Omya und den Weltmärkten. Um diesen Unternehmen und neuen ansiedlungswilligen Unternehmen Wachstumsperspektiven eröffnen zu können, müssen die derzeitigen Umschlag- und

Lagermöglichkeiten gesichert und kapazitiv erweitert werden.

Zudem bestehen weitere Potenziale im Massengut- und Stückgutbereich (u.a. Verlagerung des Umschlags von Kohle, Schrott, Kies oder Zellulose von Niehl nach Deutz). Eine Umwidmung des jetzigen Deutzer Hafens in ein Stadtquartier würde die Verbindung des Kölner Wirtschaftsraums zu den globalen Märkten verschlechtern und bestehenden Wachstumsperspektiven für die verladene Wirtschaft die Basis entziehen.

3. Integrierte trimodale Logistiknoten brauchen Fläche für Wertschöpfung

Trimodalität ist für die Wettbewerbsfähigkeit von Logistikstandorten eine zentrale Bedingung. Die Möglichkeit, alle drei Verkehrsträger Straße, Schiene und Wasserstraße an einem Punkt zu nutzen und sinnvoll miteinander verknüpfen zu können, ist eine Voraussetzung für die Gestaltung effizienter Logistikketten. Die an trimodalen Standorten durchgeführten Transport- und Umschlagprozesse implizieren jedoch nur begrenzte direkte Wertschöpfungsmöglichkeiten. Deswegen ist es wichtig, im unmittelbaren Umfeld des Umschlags Flächen vorzuhalten, auf denen sich logistiknahe oder logistikabhängige Dienstleistungs- und Produktionsunternehmen ansiedeln können. Diese Unternehmen schaffen Arbeitsplätze und tragen zu positiven regionalökonomischen Entwicklungen bei.

Ergänzend zum bisherigen Umschlag von Massengütern – insbesondere im Zuge von Verlagerungseffekten aus den Häfen in Köln-Niehl – soll in Deutz auch der Stückgutumschlag angesiedelt werden. Für den Deutzer Hafen bestehen insofern gute Perspektiven für neue Arbeitsplätze und mehr regionale Wertschöpfung. Zur Aktivierung dieser Potenziale müssen die bestehenden Flächen für die Hafen- und hafennahe Nutzung gesichert werden.

4. Binnenhäfen sind wichtiger Bestandteil des Schienengüterverkehrs

Binnenhäfen sind mittlerweile auch wichtige Schnittstellen für den Schienengüterverkehr. Der Schienenverkehr ist häufig mehr als nur eine Ergänzung der im Hafen angebotenen Dienstleistungen.

Aufgrund der häufig historisch gewachsenen Lage der Binnenhäfen in der Nähe zu den Stadtzentren erfüllen sie einerseits eine wichtige Funktion bei der schienenbasierten Bedienung von Konsumzentren. Andererseits ist die Verknüpfung von Schienen- und Binnenschiffs-transporten insbesondere im Massengutbereich alternativlos. Ein großes Rheinschiff kann 2.000 bis 3.000 t Güter transportieren. Für den Weitertransport dieser Menge sind zwei bis drei Ganzzüge erforderlich. Würde man diese Menge auf der Straße transportieren wollen, müssten mindestens 100 bis 150 Lkw eingesetzt werden.

Auch der Hafen in Deutz verfügt über einen Schienenanschluss. Das Schienengüteraufkommen hat hier binnen fünf Jahren um 350 % auf rund 320.000 t zugenommen. Damit trägt der Schienengüterverkehr fast 40 % des Gesamtumschlags im Deutzer Hafen. Dieses Schienengüteraufkommen basiert auf der Möglichkeit, in Deutz trockene und nasse Verkehre miteinander zu verknüpfen. Eine Umwidmung des Binnenhafens in Deutz würde auch für dieses Schienengüterpotenzial das Aus bedeuten. Die dadurch entstehende kapazitive Lücke könnte im Kölner Gebiet voraussichtlich nicht geschlossen werden. Neben einem Verlust von Arbeitsplätzen wäre auch eine Zunahme des Lkw-Verkehrs die Folge. Aufgrund der Lage des Deutzer Hafens als einziger rechtsrheinischer Umschlagplatz im Kölner Raum würde eine Umwidmung des Areals eine hohe Belastung der Rheinbrücken verursachen.

5. Eine Kölner Hafenstrategie braucht den Deutzer Hafen

Das Wachstum in der Logistik war in den vergangenen Jahren getrieben vom Containertransport. Alle vorliegenden Prognosen sagen für einen Zeitraum von 5 bis 15 Jahren ein Transportwachstum im Containerbereich voraus, das deutlich über dem weltwirtschaftlichen Wachstum liegen wird. Deswegen setzen viele Binnenhäfen auf den Containerumschlag. Aber der Umschlag von Massengut und Massenstückgut hat nach wie vor große Relevanz. Nahezu 75 % der auf See transportierten Gütertonnage sind Massen- oder Massenstückgüter. Gerade in den für Köln wichtigen ARA-Häfen (Antwerpen-Rotterdam-Amsterdam) hat der Massengutumschlag erhebliche Bedeutung (z.B. in Rotterdam rund 70 %). Deswegen ist es wichtig, dass regionale Hafenstrategien sowohl Umschlagmöglichkeiten für das stark

expansive Container- als auch das Massengutsegment beinhalten.

In Köln ist vorgesehen, den wasserseitigen Containerumschlag zukünftig in Niehl zu konzentrieren. Um die dafür erforderlichen Flächen zu schaffen, müsste der Massengutumschlag aus Niehl weitgehend weichen. Da der Godorfer Hafen langfristig insbesondere durch die Anforderungen der dort ansässigen chemischen Industrie hoch ausgelastet sein wird, braucht eine Kölner Hafenstrategie den Deutzer Hafen. Hierhin könnte der in Niehl ansässige Massengutumschlag verlagert werden. Fällt Deutz als Hafenstandort weg, geraten die Expansionsplanungen der weiteren Kölner Häfen ernstlich in Gefahr. Dies könnte negative Folgen für die Standortattraktivität und damit für Arbeitsplätze und Wertschöpfung haben.

6. Die Wasserstraße hat im intermodalen Vergleich die größten Restkapazitäten

Der Transport in Europa wird zurzeit zum Großteil über die Straße organisiert. Verschiedenen Prognosen zufolge wird der Lkw-Transport weiter zunehmen. Studien gehen von einer Verdoppelung bis 2050 aus, manche rechnen sogar damit, dass eine Verdoppelung schon etwa bis 2025 erreicht sein könnte.

Kapazitiv ausgelastete Verkehrssysteme gefährden beispielsweise durch Staus die Zuverlässigkeit und Planbarkeit von Logistikketten. Daher geraten mit zunehmender Verkehrsdichte auf den Straßen alternative Verkehrskonzepte in den Fokus von verladenden Unternehmen. Da die Schiene kapazitiv gleichfalls hoch ausgelastet ist, steigt grundsätzlich in Europa die Bedeutung der Wasserstraße als das Verkehrssystem mit den größten Restkapazitäten. Alternative Logistikkonzepte weisen daher dem Binnenschiff eine tragende Rolle zu. Die Umsetzung dieser Konzepte erfordert jedoch leistungsfähige Schnittstellen.

Standorte, die über bedarfsgerechte, nach Gütergruppen diversifizierte Binnenhäfen verfügen, gewinnen an Attraktivität für verladende Unternehmen. Die Binnenhäfen ermöglichen als ‚Portale‘ eine Nutzung der großen Restkapazitäten auf den Wasserstraßen.

Die Stadt Köln könnte mit den Häfen in Godorf, Niehl und Deutz Verladern von Containern, Massengütern und Stückgütern eine leistungsfähige Infrastruktur bie-

ten, die einen zuverlässigen Zugang zum Rhein erlaubt. Dies stärkt Köln im Standortwettbewerb und unterstützt somit die Sicherung und Schaffung von Arbeitsplätzen und damit von Wertschöpfung.

7. Das Binnenschiff senkt im intermodalen Vergleich die Logistikkosten

Das Binnenschiff ist im intermodalen Vergleich das kostengünstigste Transportmittel. Im Massenguttransport gilt dies noch stärker als im Containerbereich. Gerade in Zeiten konjunkturellen Abschwungs müssen Unternehmen Kosten reduzieren. Im Logistikbereich wird dabei grundsätzlich noch Potenzial gesehen. Standorte, von denen aus kostengünstige Logistikketten organisiert werden können, gewinnen damit an Bedeutung.

Im Straßengüterverkehr mit Last- und Sattelzügen belaufen sich die betriebswirtschaftlichen Transportkosten bei einer Entfernung von 200 km und einer durchschnittlichen Beladung von 12,3 t auf 14,3 Cent je tkm (Tonnenkilometer), bei 1.000 km Entfernung auf 8,8 Cent je tkm. Bei der Bahn liegt der tkm-Satz bei einer Transportentfernung bei 200 km Entfernung bei etwa 16 Cent/tkm, bei 1.000 km bei 7,4 Cent/tkm.

Für ein voll abgeladenes Großmotorgüterschiff ergibt sich bei einer Entfernung von 200 km und leerer Rückfahrt ein Betrag 2,73 Cent/tkm, bei 1.000 km Entfernung ein Betrag von 1,95 Cent/tkm.

Die Stadt Köln sollte Standorte wie den Deutzer Hafen, mit denen Unternehmen kostengünstige Logistikketten entwickeln können, erhalten und bedarfsgerecht ausbauen. Ein Schließen des Deutzer Hafens, das wie oben erläutert auch negative Auswirkungen auf die Expansionsbestrebungen der Häfen in Godorf und Niehl hätte, wäre daher standortpolitisch eine nachteilige Entscheidung.

8. Das Binnenschiff verursacht die geringsten externen Kosten

Wie oben ausgeführt werden trotz der derzeitigen weltwirtschaftlich angespannten Lage mittel- und langfristig die Gütertransporte ansteigen. Angesichts dieser Entwicklung ist es eine Aufgabe politischer Akteure – auf europäischer, nationaler, Landes- und lokaler Ebene –, Rahmenbedingungen zu schaffen, um diese Transporte in gemeinwohlverträglicher Weise gestalten zu können.

Dazu gehört es auch, Logistikkonzepte mit geringen externen Kosten zu ermöglichen. Die externen Kosten beinhalten in diesem Zusammenhang Unfall-, Lärm-, Schadstoff- und Klimakosten sowie Zusatzkosten in städtischen Räumen. Die Durchschnittskosten im gesamten Güterverkehr in Deutschland betrugen 2005 3,9 Cent/tkm für den Lkw, 0,95 Cent/tkm für die Bahn und 0,69 Cent/tkm für das Binnenschiff. Damit verursacht der Lkw je tkm 565 % höhere externe Kosten als das Binnenschiff.

Eine Umwidmung des Deutzer Hafens in ein Stadtquartier hätte zur Folge, dass die Binnenschifffahrt und der Schienengüterverkehr geschwächt würden. Die wegfallenden Umschlagmöglichkeiten im Deutzer Hafen und die vom Fortbestehen und der Weiterentwicklung des Deutzer Hafens abhängigen Expansionsbestrebungen der Häfen in Godorf und Niehl würden teilweise eine Verkehrsverlagerung hin zum Lkw zur Folge haben. Eine solche Entwicklung würde einer gemeinwohlverträglichen Verkehrspolitik zuwiderlaufen.

9. Der Bedarf nach ‚green logistics‘ steigt

Seit einigen Jahren steigt in der Logistikbranche die Bedeutung nachhaltiger Transporte. Konsumenten und Verlagerer verlangen nach ökologisch verträglichen Transporten. Durch verschiedene supranationale Initiativen wie den CO₂-Zertifikatehandel kann der „Nachhaltigkeitsgrad“ von Logistikketten in absehbarer Zukunft auch Einfluss auf die Wirtschaftlichkeit nehmen. Viele Unternehmen lassen sich nach ISO 14001 oder anderen Öko-Audits (beispielsweise EMAS) zertifizieren, womit sie dokumentieren, einen kontinuierlichen Verbesserungsprozess in Bezug auf die Umweltleistung anzustreben.

Der Begriff „green logistics“ gehört mittlerweile zur gängigen Terminologie der Logistikbranche. Das Binnenschiff ist das Verkehrsmittel, das am besten den steigenden Nachhaltigkeitsansprüchen der verladenden Unternehmen genügt: Während die spezifischen CO₂-Emissionen des Lkw bei etwa 164 g/tkm, die der Bahn bei etwa 48 g/tkm liegen, beträgt der Wert des Binnenschiffs 33,4 g/tkm. Die Umweltbilanz des Binnenschiffs verbessert sich gegenüber dem Lkw noch weiter, wenn man beispielsweise Aspekte wie Flächenversiegelung (Straßenneubau vs. vorhandene Wasserstraßen) oder Lärmemissionen betrachtet (beim Binnenschiff zu vernachlässigen).

Die Entscheidungsträger der Stadt Köln haben die Chance, mit dem Erhalt und dem Ausbau des Logistikstandortes Deutzer Hafen eine wichtige Schnittstelle für ökologisch verträgliche Transporte zu sichern. In Verbindung mit der Expansion der weiteren Kölner Häfen kann sich somit Köln als attraktiver Standort für die Gestaltung von ‚green logistics‘ im Markt positionieren. Ein Schließen des Deutzer Hafens hätte hingegen negative Auswirkungen auf das lokale Klima und würde die Stadt Köln auf der Landkarte der nachhaltigen Logistikstandorte verblassen lassen.

10. Die regionale Lebensqualität steigt mit leistungsfähigen Häfen

Leistungsfähige Binnenhäfen führen zu einer hohen regionalen Lebensqualität. Verkehre können vom Lkw auf die Wasserstraße verlagert werden. Dadurch sinken Abgasemissionen, der Lärm reduziert sich und Straßen werden entlastet, wodurch das Staurisiko abnimmt.

Eine Umwidmung des Deutzer Hafens in ein Stadtquartier hätte zweifelsohne positive Auswirkungen für einige wenige Menschen, die in die dann neu gebauten Wohnungen einziehen könnten. Auf der anderen Seite würden über 800.000 t Güter p.a. nicht mehr im Deutzer Hafen umgeschlagen werden können. Diese Güter würden teilweise gar nicht mehr in Köln umgeschlagen werden (da über den Hafenausbau in Godorf hinaus keine weiteren neuen Hafenflächen bereitgestellt werden könnten), was einen unmittelbaren Abbau von Arbeitsplätzen zur Folge haben könnte. Teilweise würden die Güter mit dem Lkw transportiert, was den Straßenraum in Köln erheblich belasten würde.

Da die Expansionsbestrebungen der anderen Kölner Häfen (beispielsweise die Spezialisierung in Niehl auf Containerumschlag) von Verlagerungsprozessen nach Deutz abhängen, wäre auch ein modal shift im Containertransport vom Lkw auf das Binnenschiff – also eine weitere Entlastung der Straße – nicht mehr möglich.

Fazit

Die politischen Akteure der Stadt Köln müssen eine Entscheidung treffen, wie das Areal des Deutzer Hafens weiter zu nutzen ist. Zweifelsohne gibt es stadtplanerische Argumente, die für eine Umwidmung des Areals in ein Stadtquartier sprechen. Daher ist eine Abwägung vorzunehmen. Im Rahmen dieser Abwägung müssen

die positiven Implikationen eines leistungsfähigen Deutzer Hafens im Kontext logistischer Trends gegen mögliche Implikationen einer stadtplanerischen Verwendung betrachtet werden.

Angesichts mittel- und langfristiger Trends in der Weltwirtschaft wird die Nachfrage nach trimodal erschlossenen Binnenhäfen in Konsumzentren erheblich zunehmen. Nicht zuletzt im Zuge verschiedener Planungen wie dem kürzlich beschlossenen Masterplan Güterverkehr und Logistik oder dem Nationalen Hafenkonzept wird die Vernetzung von Seehäfen und Binnenhäfen und damit der Transfer von Wertschöpfung aus den Seehäfen in die Binnenhäfen angestrebt. Köln hat die Chance, hiervon zu profitieren und mit einer integrierten Hafenstrategie, die eine sinnvolle, bedarfsgerechte und wechselwirkende Entwicklung der Häfen in Niehl, Godorf und Deutz beinhaltet, Potenziale für Arbeitsplätze und Wertschöpfung zu aktivieren.

Eine Schließung des Deutzer Hafens wäre verkehrspolitisch, umweltpolitisch und standortpolitisch falsch. Man würde sich selbst die Basis verkehrspolitischer Gestaltungsmöglichkeiten nehmen. Viele Standorte in Deutschland und Europa arbeiten zurzeit an Konzepten, die angesichts mittel- und langfristig stark ansteigender Gütermengen einen modal shift vom Lkw auf das Binnenschiff bewirken sollen. Dies geschieht einerseits um das hochbelastete Straßensystem zu entlasten, andererseits um die Lebensqualität in Ballungsräumen durch reduzierte Abgas- und Lärmemissionen zu erhöhen. Die Umwidmung des Deutzer Hafens als Stadtquartier wäre vor diesem Hintergrund kaum erklärlich.

Ein Schließen des Deutzer Hafens als einziger rechtsrheinischer Hafen in Köln hätte in diesem Zusammenhang noch besonders dramatische Auswirkungen auf die Belastung der Rheinbrücken. Rechtsrheinischen Unternehmen würde die Perspektive genommen, eine zuverlässig bedienbare Schnittstelle zum Rhein in ihre Logistikstrategien integrieren zu können.

Die Stadt Köln sollte ihre Chancen als leistungsfähiger trimodaler Standort, an dem nachhaltige Transporte gestaltet werden können, nutzen. Im Sinne einer wirtschaftlich, ökologisch und stadtpolitisch positiven Entwicklung des Kölner Raums sollte eine Kölner Hafenstrategie mit dem Deutzer Hafen als integralen Bestandteil umgesetzt werden.

Eingangsstatement Michael Zimmermann:

Kein Mensch kann etwas gegen einen Logistikstandort haben. Nur ist dieser innerstädtische Standort dafür schlicht und einfach nicht der Richtige.

1. Argumente gegen eine Stärkung des Logistikstandortes Deutzer Hafen

Diese Ansicht resultiert nicht aus einer übertriebenen Phantasie eines Architekten, sondern entsteht aus einer städtebaulichen und stadtentwicklungspolitischen Betrachtung. Innenstadtgebiete wie der Deutzer Hafen dürfen einen Stadtteil nicht isolieren, sondern müssen sich öffnen und für die Stadt und ihre Menschen erlebbar gemacht werden. Eine Umnutzung eröffnet dafür eine einmalige Chance.

Auf der gegenüberliegenden linken Rheinseite hat sich fast zwei Kilometer Rheinfläche innerhalb von 10 Jahren der Stadt geöffnet. Wenn Sie mal abends dort spazieren gehen im Rheinauhafen, dann sehen Sie, dass die Menschen den Rhein dadurch überhaupt erst wahrnehmen können. Die Stadt ist also an den Rhein gerückt.

Auf dieser rechtsrheinischen Seite blockieren etwa 1,2 Kilometer Hafen einen gesamten Stadtteil, der absolut zur Innenstadt Kölns gehört. Der Deutzer Hafen liegt geometrisch im Zirkelschlag um Dom und Altstadt. Hier meine ich, muss aus städtebaulicher Sicht über Veränderungen nachgedacht und gehandelt werden. Geschlossene Hafenareale stellen schlicht Barrieren dar. Solche Industrieareale benötigen Abstand zu Innenstadtqualitäten.

Die Voraussetzungen für eine Stärkung als Logistikstandort in Deutz sind aufgrund der innerstädtischen, etwas beengten Lage nicht gegeben. Ein Ausbau der trimodalen Verkehrserschließung, wie z.B. in Niehl, ist hier nicht möglich. Auch entsteht durch einen weiteren Ausbau als Hafen für Massengüter (Getreide, Futtermittel, Schrott, Baustoffe, Kohle etc.) ein Konflikt zwischen ‚sauberen‘ und ‚nichtsauberen‘ Gütern (Großnutzer Ellmühle – Lebensmittel versus Schrott und Metallverarbeitung).



2. Argumente für eine Komplettierung der Kölner Innenstadt durch ein neues Stadtquartier

Durch großflächige Nutzungen ist der Versiegelungsgrad schon heute sehr hoch. Bei einer Ausdehnung der Logistiktutzung würde sie noch zunehmen. Der aktuell hohe Versiegelungsgrad könnte durch stadtplanerische / architektonische Lösungen verringert werden. Hier ist eine Entsiegelung bei gleichzeitiger Verdichtung möglich. Eine Innenverdichtung durch die Schaffung von Wohnraum auf versiegelten Flächen wirkt der Flächenversiegelung (z. Zt. ca. 120-140 ha/Tag) entgegen und stellt ein bedeutendes europäisches und bundespolitisches Ziel dar.

Der Wettbewerb der Städte erfordert Visionen und Zukunftsperspektiven, die der Stadt eine kommunizierbare, hohe Lebensqualität geben. Entwicklungen in anderen (Hafen-)Städten (z.B. Hamburg, Duisburg, Düsseldorf, Bonn) zeigen, dass Gebiete mit hoher Attraktivität, insbesondere innerstädtische Hafen-/ Wasserareale in den Fokus des öffentlichen Interesses rücken. Wasser ist als städtebauliches Element Mangelware, der direkte Zugang sehr begrenzt. Mit dem Slogan „Wasser in der Stadt – Stadt am Wasser“ verbinden sich Sehnsucht, Entspannung, Urbanität, Weite, Ferne, Naherholung, Treffpunkt, Attraktor, also menschliche Grundbedürfnisse.

3. Chancen

Ungefähr zwei Drittel der Flächen im Deutzer Hafen liegen im Zugriff der Stadt. Durch ein städtebauliches Entwicklungskonzept hat die Stadt die große Chance, maßgeblich die Entwicklung eines neuen, zentralen Stadtquartiers mitzugestalten und sich im Wettbewerb der Städte langfristig zu positionieren.

Der eigentliche Hauptpunkt im Deutzer Hafen ist die Ellmühle. Sie ist der Hauptarbeitgeber und hat in den letzten Jahren dort hohe Investitionen getätigt. Entweder gibt man der Ellmühle absolute definitive Planungssicherheit und sichert den Standort, dann aber für 50 oder 100 Jahre. Oder man sagt den Betreibern jetzt ganz klar, Ihr müsst Euch über einen Zeitraum X, den ich hier jetzt nicht definieren will, darauf einrichten, dass hier etwas anderes entstehen soll. Dies kann man aber nur, indem man einen politischen Willen provoziert.

Was aus meiner Sicht allerdings überhaupt nicht funktionieren wird, ist eine Mischlösung: Hier ein bisschen Stadtentwicklung und dort ein bisschen Logistik. Dagegen werden sich alle dort Positionierten wehren – und zwar zu Recht. Es muss einen ganz klaren politischen Willen für das eine oder das andere geben, der dann in einem Zeitraum X umgesetzt wird.

Abschließend möchte ich kurz noch einmal die Argumente für eine Umnutzung des Deutzer Hafens aus den bisherigen Fachbeiträgen zusammenfassen:

Herr Vogt von der Hochwasserschutzzentrale möchte eine Neubebauung dazu nutzen, den Hochwasserschutz zu verbessern. Herr Haesemann hat mit dem städtebaulichen Entwicklungskonzept ein informelles Planungsinstrument vorgeschlagen, das die notwendigen Spielräume beinhaltet und nicht sofort vor dem Verwaltungsgericht landet. Herr Harzendorf hat mich mit der Zahl überrascht, dass im Deutzer Hafen nur 345 Schiffe im Jahr be- und entladen werden. Und Herr Poog hat ausgeführt, dass die Richtwerte an den nächstgelegenen Immissionsorten durch die Lärmimmissionen des bestehenden Gewerbes bereits ausgeschöpft sind und somit eine nutzungsgerechte Ausweitung auf der Hafenfläche problematisch ist bzw. aktive Lärmschutzmaßnahmen erforderlich sind. Herr Hoppe von Atisreal und Herr Breuer von Microsoft haben dann noch einmal veranschaulicht, das eine Stadt wie Köln Standorte mit Alleinstellungsmerkmalen und Bedeutungsüberschuss gebraucht, um sich im internationalen Wettbewerb behaupten zu können.

Streitgespräch

Elke Frauns / Moderation:

Herr Zimmermann, was ist denn konkret Ihre Idealvorstellung für dieses Gebiet?

Michael Zimmermann:

Ich möchte keine Idealvorstellung artikulieren oder Bilder vorgeben, sondern einen Prozess in Gang setzen. Ein Standort muss vernünftig analysiert werden. Ich bin dagegen, einen zweiten Rheinauhafen zu bauen. Es muss eine andere Stadtqualität sein, ein anderes Quartier. Der Deutzer Hafen ist viel größer. Allein die Ellmühle hat eine Quadratmeterfläche nach Abbruch gewisser Teile, die wir für nicht erhaltenswert halten, von 80.000 m².

Ich würde sehr behutsam im Rahmen eines „Städtebaulichen Entwicklungskonzeptes“ unterschiedliche städtebauliche Vorstellungen prüfen. Ich wäre für eine sehr hohe Verdichtung entlang der Siegburger Straße und dafür, den anderen Raum deutlich geringer zu bebauen. Wie und in welcher Dichte, und mit welchem Nutzungsmix ist zu untersuchen. Wobei ich schon einen starken Nutzungsmix befürworte, viel Wohnen, ein bisschen Gewerbe, aber auch andere Dinge können dort stattfinden, die zu einem Stadtteil wie Deutz dazugehören.

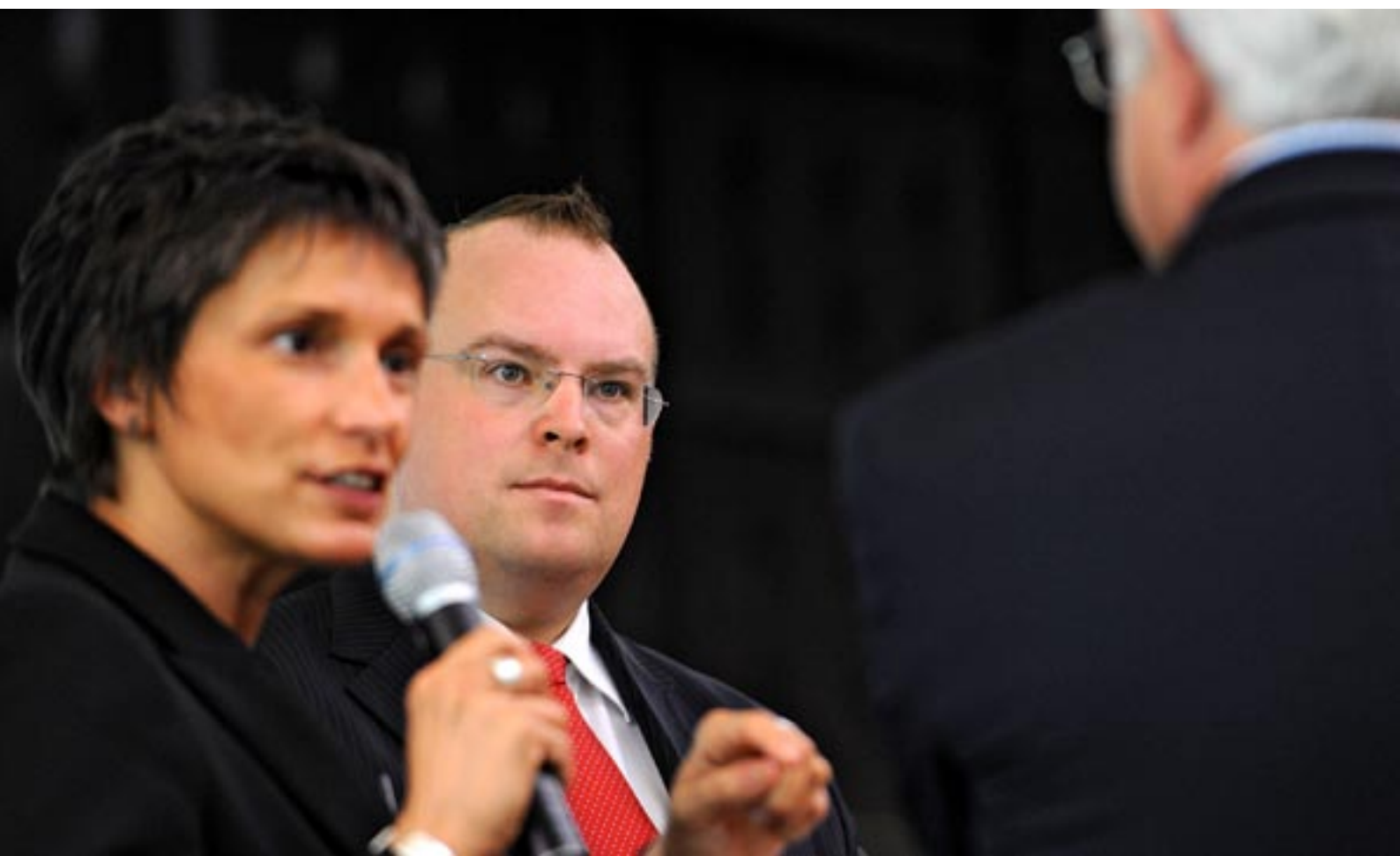
Insofern sage ich nicht, dieses oder jenes sollte dort gebaut werden, sondern da muss man die geeigneten Instrumentarien finden, um im Rahmen eines Entwicklungsverfahrens auch die städtebaulichen Dinge zu diskutieren und dann irgendwann zu entscheiden.

Elke Frauns:

Herr Pistol, sie haben ja überzeugend dargestellt, warum Logistik die einzig richtige Nutzung ist. Wir haben gestern über planungsrechtliche, wirtschaftliche und stadtgestalterische Belange gesprochen. Herr Dr. Dohse hat heute ziemlich deutlich gemacht, dass Köln in den Bereichen Wissensgesellschaft und hochqualifizierte Arbeitsplätze noch Nachholbedarf hat. Wie passt das mit Logistik zusammen?

Björn Pistol:

Es passt sehr gut mit Logistik zusammen, denn auch diese hoch qualifizierten Arbeitsplätze brauchen Brot und Bananen, brauchen Konsumgüter wie Flachbildschirme, die über den Hamburger Hafen importiert und dann ins Hinterland transportiert werden. Denn wenn wir hier keine vernünftige Ver- und Entsorgung haben, wenn die Straßen verstopft sind, wenn die Bananen hier schon braun ankommen und wenn die Bildschirme hier schon ausverkauft sind, dann wird auch die Attraktivität der Metropolregion Köln sinken. Ich will jetzt hier kein



Horrorszenario malen, ich will nur sagen, dass zu einem vernünftigen Dienstleistungs- und Wissensstandort auch eine leistungsfähige Ver- und Entsorgung gehört. Insofern passt es sehr gut zusammen.

Vielleicht gestatten Sie mir noch zwei Anmerkungen zu Herrn Zimmermann: 345 Schiffe pro Jahr hören sich zunächst mal wenig an. Grundsätzlich ist es in Binnenhafenkonzeptionen so, dass man nicht mit 100 % Auslastung rechnen darf, sondern man muss mit etwa 35 bis 40 % rechnen, um Peaks abdecken zu können.

Des Weiteren haben wir hier noch eine Kaikantenreserve. In ganz Europa ist Kaikante eine knappe Ressource. Und vielerorts machen sich Kommunen Gedanken, wie mehr Kaikante geschaffen werden kann, um umweltfreundliche Transporte zu gestalten. Der europäische Trend geht zu ökologisch nachhaltigen Transporten. Das ist gegenwärtig das Lieblingsthema der EU und vor diesem Hintergrund wäre es sicher kontraproduktiv, hier Kaikante abzubauen.

Ich stimme Herrn Zimmermann ausdrücklich zu, es muss eine zügige Entscheidung getroffen werden. Denn

die Tatsache, dass der Deutzer Hafen sich vielleicht nicht so hoch attraktiv entwickelt hat oder darstellt, liegt sicher auch an der Frage der Planungssicherheit. Denn Hafen bedeutet Infrastruktur, Infrastruktur bedeutet hohe Investitionen und hohe Investitionen bedeuten langfristige Planbarkeit. Vor diesem Hintergrund kann ich nur dazu raten, zügig eine Entscheidung zu treffen, und zwar eine eindeutige: Entweder neues Stadtquartier oder Ausbau als Logistikstandort.

Außerdem haben Sie, Herr Zimmermann, noch nicht die Frage beantwortet, wie sich die Ver- und Entsorgung und wie sich die Logistik im Kölner Raum entwickeln soll? Was soll mit dem passieren, was jetzt im Deutzer Hafen geschieht und wie soll man die Transporterfordernisse der nächsten 10, 15, 20 Jahre mit reduzierter Hafenkapazität in Köln gestalten können?

Michael Zimmermann:

Die HGK wickelt weniger als 5 % ihres Umschlags im Deutzer Hafen ab. Hier befinden sich etwa 200 Arbeitsplätze, die im Wesentlichen durch die Mühle gestellt werden. Die Ellmühle ist ein funktionsfähiges, gewinnbringendes Unternehmen mit hochqualifizierten Arbeitsplätzen. Sie muss in Köln bleiben, das ist mein Petition an die Verwaltung und die Politik. Wir haben bereits einen neuen Standort für die Mühle identifiziert. Das auszuführen, würde aber jetzt zu weit führen. Da gibt es Möglichkeiten und von Seiten der Mühle auch Bereitschaft. Die Ellmühle war schon einmal vor 10 Jahren bereit, ihren Standort zu verlagern. Sie hat dann glücklicherweise nach einem Sanierungsstau irgendwann gesagt, das geht so nicht, wir geben wieder Gas und wir investieren wieder. Die Ellmühle würde sehr viel lieber in einer modernen Mühle arbeiten als an der jetzigen Stelle, wo über die Hälfte der Flächen nicht genutzt ist. Damit könnten diese fantastischen Gebäude, die sich übrigens in der Substanz hervorragend für alle möglichen Nutzungen eignen, umgenutzt werden. Mit einer Verlagerung der Mühle hätten wir das eigentliche Problem am Standort gelöst. Aber die Mühle muss in Köln bleiben, es nutzt uns allen nichts, wenn sie woanders hin abwandert.

Elke Frauns:

Herr Zimmermann, vielleicht können Sie noch einmal auf den Punkt bringen, warum gehört Ihrer Meinung nach der Hafen nicht in die Innenstadt? Sie sagen ja, die Produktion und die qualifizierte Arbeit müssen in Köln bleiben, aber nicht in der Innenstadt.



Michael Zimmermann:

Hier werden lediglich 5 % vom Gesamtumschlag abgewickelt, auf einer verhältnismäßig großen Fläche, die die Innenstadtentwicklung total blockiert. Der Stadtteil Deutz hat Strukturprobleme, weil er unter anderem auf einer Länge von über einen Kilometer vom Fluss und der anderen Stadtseite abgegrenzt ist. Und deswegen gehören diese 5 % nicht an diese Stelle. Wenn wir die Mühle verlagern, bleiben wahrscheinlich nur noch ein bis zwei Prozent Umschlag übrig.

Elke Frauns:

Herr Pistol, sehen Sie eigentlich auch Risiken bei einem Ausbau des Deutzer Hafens?

Björn Pistol:

Gestatten Sie mir noch eine allgemeine Anmerkung vorweg: In allen Seehäfen existieren momentan extreme Kapazitätsengpässe. Das führt dazu, dass alle Seehäfen gegenwärtig anfangen die Binnenhäfen in ihre Strukturen zu integrieren. Für den Hamburger Hafen entwickeln wir gerade ein Hinterlandkonzept. Die Binnenhäfen werden eine wichtige Schnittstelle für die Seehäfen werden.

Risiken gibt es vor allem dann, wenn der Hafen nicht zielgerichtet und dienstleistungsorientiert weiterentwickelt wird. Von Stadtplanern fordere ich die Fantasie, wie die Ressource Kaikante im produktiven Sinne, im Sinne von Arbeitsplätzen und Wertschöpfung besser genutzt werden kann. Wie kann dort möglicherweise Stückgutumschlag gestalten werden, wie kann dort nachgelagerte Logistik angesiedelt werden? Das sind die Fragen, für die Fantasie gefordert ist. Und wenn diese Fantasie nicht vorhanden ist, sondern immer nur die Schrottberge im Blickfeld sind, ist das sicherlich ein Risiko für die weitere Entwicklung.

Michael Zimmermann:

Meine Fantasie hat gestern Herr Professor Vastag vernichtet. Er hat den Vorschlag gemacht, aufgrund der Kapazitätsengpässe der Seehäfen den Deutzer Hafen als Containerdepot zu nutzen. Sieben übereinander gestapelte leere Container, das kann nicht die Zukunft eines Innenstadtstandortes sein.

Björn Pistol:

Da muss ich Ihnen zustimmen. Für einen Containerumschlag ist nach meiner Einschätzung der Deutzer Hafen nicht geeignet. Dafür wird eine tiefere Fläche benötigt,

die hier nicht vorhanden ist. Der Deutzer Hafen übt aber eine wichtige Entlastungsfunktion und eine wichtige Substitutionsfunktion für die beiden anderen Kölner Häfen in Niehl und Godorf aus. An der Rheinschiene gibt es nicht besonders viele Entlastungsflächen. Und ich weiß nicht, wie man ein wirklich gewaltig aufsteigendes Güteraufkommen gestalten will, wenn man Infrastrukturen abbaut, das ist mir unbegreiflich.

Elke Frauns:

Herr Zimmermann, Sie haben noch keine feste Vision, aber wir können errahnen, in welche Richtung Ihre Vorstellungen gehen, wenn der Deutzer Hafen zu einem neuen Stadtquartier entwickelt werden soll. Damit sind ja nicht nur Chancen verbunden, sondern auch Risiken, die abgewogen werden müssen. Benötigt Köln so ein neues Stadtquartier, was könnte da anders sein als am Rheinauhafen und was kann zum Metropolimage beitragen?

Michael Zimmermann:

Köln braucht ein solches neues Stadtquartier als Alleinstellungsmerkmal, alleine um im internationalen Wettbewerb bestehen zu können. Der Rheinauhafen als Beispiel ist nur ein erster Ansatz. Wir können beispielsweise viel von unseren niederländischen Nachbarn lernen.

Ich träume von einem Stadtquartier mit vielleicht 300.000 m² Geschossfläche, mit sehr differenzierten Wohnangeboten, wie sie gestern Herr Pfeiffer beschrieben hat. Das Arbeiten mit nicht störenden, kleineren Gewerbeeinheiten muss dazu kommen. Das findet man im Rheinauhafen nicht. Die Pollerwiesen wie gestern von Herrn Vogt angesprochen, müssen als Freizeitwert integriert werden. Sie können dem gesamten Deutzer Stadtteil zugänglich gemacht werden. Da habe ich schon wirklich Fantasie, wie sich das entwickeln kann.

Elke Frauns:

Ich würde gerne nochmal auf das Thema Wasser eingehen. Herr Pistol, Sie sagen, Wasser ist ein wichtiger Wirtschaftsfaktor für die Stadt Köln. Und Sie, Herr Zimmermann, sagen, das Wasser brauchen wir für eine lebendige Stadt, sozusagen als weichen Standortfaktor. Was wiegt denn eigentlich mehr?

Björn Pistol:

Die stadtplanerischen Entwicklungsmöglichkeiten kann und will ich nicht widerlegen. Das ist sicherlich ein toller Spot, wo man sicherlich toll wohnen kann und wo

sicherlich auch vielfältige Freizeitgestaltungen möglich sind. Aber, sie sagen es richtig Frau Frauns, man muss einen Abwägungsprozess vornehmen. Es muss die Frage beantwortet werden, was die vitalen Interessen einer Stadt sind? Dazu gehören natürlich gute Wohnungen an attraktiven Standorten. Zur Attraktivität gehört aber auch eine leistungsfähige Ver- und Entsorgung. In einem Ranking der vitalen Interessen einer Stadt ist die logistische Ver- und Entsorgung wesentlich höher anzusiedeln. Für diesen Abwägungsprozess können wir hier aber nur Argumente für die eine oder andere Seite liefern. Welche Interessen für die Zukunft der Stadt Köln höher bewertet werden, muss dann die Politik entscheiden.

Ich glaube nach wie vor, dass der ökologische Faktor, den die Binnenschifffahrt impliziert, nicht außer Acht gelassen werden darf und dass das erhöhte Verkehrsaufkommen vor allem auf der Straße durch den Wegfall des Deutzer Hafens nicht ausgeblendet werden kann.

Michael Zimmermann:

Ich werde und will nichts gegen Logistik und gegen Schifffahrt auf dem Rhein sagen. Allerdings ist es doch eine Karikatur wenn Sie sagen, durch den Wegfall des Umschlagplatzes Deutzer Hafen droht der Stadt Köln eine Unterversorgung. Wenn die Mühle verlagert ist, passiert dort im Hafen nichts mehr. Für die paar Schrottschiffe wird sich eine Lösung an anderer Stelle finden. Das wird im Entwicklungsprozess zu untersuchen sein. Aber es kann doch nicht sein, dass – nach einer Verlagerung der Mühle – dort noch 30 Leute auf 350.000 m² arbeiten und die gesamte Entwicklung des Stadtteils Deutz blockieren.

Björn Pistol:

Es geht nicht darum, ob da jetzt gerade Schrott zwischengelagert oder Getreide umgeschlagen wird. Es geht darum, dass man eine Kaikante mit Wasserzugang und unmittelbarem Hinterland hat. Diese vorhandene Infrastruktur ist wichtig. Es ist egal, was dort in den letzten 5 Jahren passiert ist. Die Aufgabe ist vielmehr, wie die Weiterentwicklung und Zukunft der Stadt Köln mit Hilfe dieser Infrastruktur gestaltet werden kann.

Michael Zimmermann:

Das ist mir eine Form von Claim Management, die mir zu kurz gegriffen ist. Auch wenn die HGK in ihrer

Entwicklungsplanung verständlicherweise sagt, dass der Deutzer Hafen gebraucht wird, bleibt doch offensichtlich außer der Mühle nichts übrig.

Björn Pistol:

Es bleibt die Infrastruktur, es bleibt die Kaikante, auch wenn dort momentan nur 5 % des Gesamtumschlags erfolgen. Bei einer Umnutzung bleiben die Fragen offen, wo ein alternativer Hafenstandort entstehen soll und wie weitere Kapazitäten – die ohne Zweifel zukünftig benötigt werden – aufgebaut werden sollen?

Michael Zimmermann:

Sobald der neue Standort für die Mühle geklärt ist, bleibt im Hafen bis auf die Kaikante nichts übrig. Und das Claim Management der HGK ist mir als stadtplanerische Vision für 20, 30 Jahre einfach zu wenig.

Elke Frauns:

Sie haben beide das Wort Lebensqualität erwähnt. Herr Zimmermann möchte durch ein neues Stadtquartier die Lebensqualität steigern. Herr Pistol, auf Ihrer letzten Folie stand „Kaikante ist Lebensqualität“. Wie entsteht Lebensqualität durch Kaikante?

Björn Pistol:

Indem die Straße entlastet wird, indem die Abgasimmissionen reduziert werden, indem Lärm reduziert wird, indem Licht reduziert wird, indem Stau reduziert wird, indem der gesamte Verkehrsfluss der Stadt besser von staten geht.

Ich finde es schade, dass die kreative Stadtplanung keine Vorstellungskraft hat, wie ein Güterumschlag im Deutzer Hafen durch neue Umschlagtechnik gestaltet und weiterentwickelt werden kann, um den Güteraufwuchs in den 10, 15 Jahren bewältigen zu können.

Michael Zimmermann:

Meine Fantasie reicht mir schon. Wenn ich mir vorstelle, als ich das erste Mal im Rheinauhafen war, als der noch brach lag: eineinhalb Meter Stacheldrahtzaun, vor dem die Leute an der Uferstraße – 20.000 am Tag – hin und her rasten und dahinter ab und zu mal ein Schiff. Wenn ich mir diese Vision für die nächsten 50 Jahre in Deutz vorstelle: ein Stacheldrahtzaun, um die Kaikante zu sichern, die nicht gequert werden kann; die Menschen kommen doch von der Innenstadt nicht rüber. Wir haben gestern Geschichten gehört von Anliegern, die dort von ihren Mitarbeitern erzählt haben, die sich irgendwo

rumtschlängeln, damit sie mal zur Wiese an den Rhein kommen. Das ist mir schlicht und einfach zu wenig und ich sage, dieses Claim-Management, das reine Sichern neuer Flächen, ist keine offensive Unternehmenspolitik und das reicht mir auch nicht, da muss ich nicht Fantasie entwickeln, was in 50 Jahren hinter dem Stacheldrahtzaun entsteht.

Elke Frauns:

Ich würde gerne Herrn Dr. Dohse dazu holen, um noch einmal die Themen Wohnen, Leben, Arbeiten, Wissensgesellschaft, Metropolfunktion in einem neuen Stadtquartier anzusprechen. Sie haben die Standpunkte der beiden Positionen gehört. In welche Richtung müsste es denn gehen?

Dr. Dirk Dohse:

Es wurde deutlich, dass nicht der Status quo sondern die zukünftige Entwicklung bewertet werden muss. Die Stadt Köln muss sich überlegen, wie die Stadt wachsen will, wie dieser innerstädtische Standort zukünftig am besten genutzt werden soll.

Unter Wachstumsgesichtspunkten würde ich eher Herrn Zimmermann zuneigen. Der Stadtteil wird durch das Hafenareal zerschnitten. Das ganze Quartier leidet darunter. Es geht also nicht nur um die Hafenfläche an sich, sondern um den gesamten Stadtteil. Der Standort als solcher eignet sich gut, um die Stadt attraktiv zu machen für hochqualifizierte Arbeitskräfte, für innovative Unternehmen.

Herrn Pistol gebe ich recht, dass man nicht den Status quo betrachten, sondern kreativ sein sollte, wie der Hafen als Logistikstandort in 20 Jahren aussehen kann. Allerdings können die Logistiker diese Kreativität nicht unbedingt von den Stadtplanern erwarten, sondern müssen eigene positive Visionen auf den Tisch legen.

Elke Frauns:

Sie sind da jetzt ganz diplomatisch und halten sich ein bisschen raus, aber wir haben Ihre Hinweise pro Umnutzung, glaube ich, schon verstanden.

Dr. Dirk Dohse:

Als jemand der daran glaubt, dass das Wissen heute und zukünftig ein ganz entscheidender Faktor ist, würde ich eher einer Umnutzung zuneigen, zu einem Dienstleistungs- und Wohnstandort mit einer gewissen Campusatmosphäre.

Michael Zimmermann:

Ich möchte noch einmal betonen, dass ich es absolut falsch finde, wenn zu schnell und zu früh Bilder entstehen, Bilder gemalt, Modelle hingestellt werden. Das war auch ein Fehler im Rheinauhafen. Visionen sind nicht mit städtebaulichen Entwürfen und Modellen zu verwechseln. Städtebauliche Bilder sollten erst dann produziert werden, wenn die konzeptionelle Richtung eindeutig ist. Das ist noch ein Stück Arbeit, sich zu überlegen, wie mit dem Hochwasserschutz, wie mit den Lärmeinwirkungen von außen und wie mit der Landschaft und dem Landschaftsraum umgegangen werden soll. Erst wenn diese Linien klar sind, können wir zu städtebaulichen Lösungen kommen, die es dann zu diskutieren gilt, möglichst offen und wieder im großen Kreis so wie hier.

Elke Frauns:

Meine Herren, vielleicht können wir als Resümee festhalten: Der Stadt Köln geht auf jeden Fall die Kaikante nicht verloren, die Frage ist nur, was daran stattfindet. Dankeschön.



Die zukünftige Nutzung des Deutzer Hafens

Ergebnisse der Diskussionsforen

Im Rahmen des Symposiums wurde in drei parallelen Foren – teils in Kleingruppenarbeit – intensiv und teilweise kontrovers über die zukünftige Nutzung des Deutzer Hafens diskutiert. Im Folgenden werden einige wesentliche Diskussionspunkte dieser Arbeitsphase zusammengefasst wiedergegeben. Es handelt sich dabei nicht um einen Konsens aller Beteiligten, wohl aber um Mehrheitsmeinungen innerhalb einzelner Arbeitsgruppen.

Die Teilnehmer der Diskussionsforen waren sich grundlegend einig, dass der derzeitige Status quo nicht akzeptabel ist und damit Entwicklungsbedarf im Deutzer Hafen besteht. Einigkeit bestand auch bezüglich der Notwendigkeit, möglichst schnell Planungs- und Investitionssicherheit für alle Akteure herzustellen. Und zwar sowohl für diejenigen, die schon im Hafen aktiv sind, als auch für potenzielle Investoren.

Dies erfordere eine zeitnahe und sachgerechte Entscheidung, und zwar losgelöst von Wahlperioden, sowie einen kooperativen Einigungsprozess mit Land und Bezirksregierung. Ziel müsse es sein, und das sei natürlich auch Aufgabe für Verwaltung und Politik, für eine Einigung Sorge zu tragen, um so eine sachgerechte Entscheidung fällen zu können. Nach Möglichkeit solle bis Ende 2010 im Rat entschieden werden, welche der diskutierten Varianten tatsächlich politisch gewünscht sei.

In die Entscheidung eingebunden solle nicht nur die prinzipielle Richtung für die Entwicklung sein, sondern gleichzeitig ein Ausblick, für das weitere Verfahren in den nächsten Jahren. Das städtebauliche Entwicklungskonzept, das nach mehrheitlicher Ansicht geeignetste Instrument für diesen Prozess, solle innerhalb von zwei Jahren erarbeitet werden und dann so belastbar sein, dass es als Grundlage für die Umsetzung dienen könne.

In den Foren wurde eine Weiterentwicklung des Hafens hin zu einem modernen cityverträglichen Logistikstandort wie auch die Entwicklung eines neuen Stadtquartiers mit Büro-, Wohn- und Freizeitnutzung diskutiert. Eine wesentliche Frage in der Diskussion um die beiden Varianten moderner Logistikhafen versus neues Stadtquartier war aber auch, ob es nur eine ‚Entweder-oder-‘ oder auch eine ‚Sowohl-als-auch-Variante‘ geben könne, d. h. eine Mischnutzung, die sowohl die Funktion des Hafens als Logistikstandort – beispielsweise im südlichen Bereich – weiter gewährleistet als auch die Entwicklung als neues Stadtquartier ermöglicht.

Ein neues mischgenutztes Stadtquartier mit Dienstleistungen, Wohnen, Kultur, nicht störendem Gewerbe, Freizeiteinrichtungen, vor allen Dingen aber auch Forschungs- und Bildungseinrichtungen sei – so das Ergebnis eines der Foren – am besten geeignet, zur Stärkung der Metropolfunktion Kölns beizutragen.

Bis zu der Grundsatzentscheidung müsse die Zeit genutzt werden, um nach einer fundierten Prüfung die Machbarkeit der einzelnen Varianten einschätzen zu können. Wesentliches Ergebnis der Foren war, dass hier noch ein Informationsdefizit bestehe – etwa im Hinblick auf die Frage, wie denn ein moderner cityverträglicher Hafen in Zukunft aussehen könnte. Es wurde vorgeschlagen, eine ‚Task Force‘ einzurichten, die in etwa eineinhalb Jahren die offenen Fragen im Bereich Hochwasserschutz, Emissionen, Interessen der Unternehmen und Anlieger, Möglichkeiten der Unternehmensverlagerung und Sicherung von Arbeitsplätzen u. a. klärt.

Die letztgenannten beiden Punkte sollten in die Entwicklung eines Konzepts zur Ausgestaltung des Migrationsprozesses für die derzeit im Hafen aktiven Unternehmen münden. Das sei sicher nicht von heute auf morgen zu lösen, gleichwohl müsse eine Idee entwickelt

werden, wie diese Unternehmen konsequent durch die Stadt begleitet werden könnten, um neue Lösungen zu finden.

Um zu einer sachgerechten Entscheidung zu gelangen, komme es bei der Bewertung der einzelnen Nutzungsoptionen darauf an, eine Volllastbetrachtung vorzunehmen und nicht mit dem derzeitigen Status quo zu argumentieren.

Wichtig sei weiter eine Gesamtbetrachtung in allen Facetten. Der Deutzer Hafen stelle ein großes Entwicklungspotenzial für die gesamte Stadt Köln und darüber

hinaus auch für die gesamte Region dar. Ein besonderes Augenmerk müsse dabei allerdings auf die rechtsrheinische Seite gelegt werden, die von dem Potenzial dieser Hafenfläche besonders profitieren könnte (Öffnung zum Rheinufer). Das Quartier solle zudem auch im Zusammenhang mit dem Landschaftsraum bzw. dem besonders wertvollen Rheinraum gesehen werden, in den es zu integrieren und der selbst weiter zu entwickeln sei.

Hinsichtlich der Logistik in Köln wird ein Logistik-Gesamtkonzept sowie eine verstärkte regionale Zusammenarbeit gefordert – auch über den unmittelbaren Kölner Raum hinaus.







Der zukünftige Beitrag des Deutzer Hafens zur Stadtentwicklung Köln

Podiumsdiskussion

Diskussionsbeiträge von:

Paul Bauwens-Adenauer

Präsident der Industrie- und Handelskammer zu Köln

Dr. Rolf Bender

Sprecher des Vorstandes der Häfen und Güterverkehr Köln AG

Rainer M. Schäfer

Bereichsleiter Köln der STRABAG Real Estate GmbH

Prof. Albert Speer

Geschäftsführender Gesellschafter der AS&P – Albert Speer & Partner GmbH, Frankfurt am Main

Bernd Streitberger

Beigeordneter für Stadtentwicklung, Planen und Bauen der Stadt Köln

Dr. Norbert Walter-Borjans

Beigeordneter für Wirtschaft und Liegenschaften der Stadt Köln

Moderation:

Prof. Dr. Rainer Danielzyk

ILS – Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung gGmbH



Prof. Dr. Rainer Danielzyk:

Meine Damen und Herren, auch ich darf Sie recht herzlich begrüßen. Gestatten Sie mir zum Einstieg einige kurze Anmerkungen.

Zum Einen irritiert mich immer ein bisschen, wenn von Stadtentwicklung versus Hafenentwicklung gesprochen wird. Ich habe eigentlich ein sehr umfassendes Verständnis des Begriffs ‚Stadtentwicklung‘, worunter es dann unterschiedliche Teilfunktionen oder -interessen gibt. Das eine ist dann etwa Verkehr, Hafen, Logistik, Wirtschaft, das andere ist z. B. Wohnen, das dritte ist vielleicht Dienstleistungen, das vierte Einzelhandel usw. Für mich ist Stadtentwicklung ein Prozess der gesamten Gestaltung einer Stadt. Es geht nicht darum, sozusagen drei Viertel der Stadtentwicklung gegen ein Viertel (hier: Hafenwirtschaft) auszuspielen.

Zum Anderen möchte ich betonen, wie ungeheuer spannend ich diese Thematik finde. Wir sind als Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung seit ein paar Monaten vertieft damit beschäftigt – nicht nur hier in Köln, sondern auch an anderen Standorten in Nordrhein-Westfalen. Ich finde es deshalb so spannend, weil wir hier nicht den klassischen Konflikt Ökonomie gegen Ökologie haben. Wenn etwa ein Tiefwasserhafen im Wattenmeer gebaut werden soll, dann weiß man sofort, was etwa die IHK oder der BUND dazu sagen wird. Aber gerade bei dem Thema Binnenhafenentwicklung – und das ist ja nicht nur hier im Deutzer Hafen so, sondern auch an anderen Standorten in Nordrhein-Westfalen und in Deutschland – tauchen verschiedene wirtschaftliche Interessen auf, die miteinander ins Gespräch kommen oder aber in Konflikt geraten können. Hinzu treten Rahmenbedingungen wie der Hochwasserschutz und Forderungen nach der Schaffung neuer Verkehrsstrukturen. Seit Jahrzehnten reden wir über eine Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf Schiene und Wasser. Das heißt dann natürlich auch irgendwann einmal, dass sich das auch konkret irgendwo niederschlagen muss. Ich beschäftige mich seit rund 35 Jahren mit der nordrhein-westfälischen Landesplanung und kenne so lange bereits diese großen Worte. Jetzt kommen wir langsam in eine Zeit, wo es vielleicht doch ernst wird mit der Verlagerung und dem erheblichen Wachstum in den Bereichen des Schienen- und Wasserverkehrs. Damit tauchen auch neue Konflikte auf, die sich nicht mehr so einfach wegreden lassen.

Ich möchte jetzt sehr gerne zunächst Herrn Bauwens-Adenauer bitten, seine Sicht der Dinge in aller Kürze vorzutragen. Herr Bauwens-Adenauer, ich kann mir ja denken, dass gerade in Ihrer Brust mehrere Herzen schlagen müssten, weil es ja in der Tat auf der einen Seite zu einer gedeihlichen Wirtschaftsentwicklung gehört, über ein leistungsfähiges Güterverkehrssystem zu verfügen. Auf der anderen Seite hat natürlich eine IHK in Köln Interesse an einer dynamischen Metropolentwicklung, wozu verschiedene andere, heute hier mehrfach angesprochene Funktionen gehören.

Paul Bauwens-Adenauer:

Es ist selbstverständlich, dass wir die Häfen brauchen. Wir dürfen daher auch Deutz nicht aufgeben, ohne die Hafenkapazitäten, die notwendig sind, zu sichern. Dafür brauchen wir ein Entwicklungskonzept für die Logistik im Kölner Raum. Ich meine, hier ist der Wirtschaftsdezernent der richtige, der ein solches Konzept entwickeln soll, damit wir wissen, wohin wir mit der Logistik in Köln gehen. Köln ist vielleicht nicht der Logistikstandort, aber ein Logistikstandort. Gerade die Häfen haben ein großes Wachstum vor sich. Im Hinblick auf den Landesentwicklungsplan muss sich Köln sehr genau einbringen. Herr Haesemann hat ja mit dem städtebaulichen Entwicklungskonzept das geeignete Instrument präsentiert, wie man der Sache näher kommen kann. Dort werden die verschiedenen Belange berücksichtigt und ich glaube, hier wäre ein neuer Meilenstein Kölner Stadtentwicklungspolitik möglich. Das Wichtigste ist: Es ist klar, dass gehandelt werden muss. Dabei muss jedoch auch die Hafenkapazität, die wir benötigen, gesichert werden.

Prof. Dr. Rainer Danielzyk:

Vielen Dank, Herr Bauwens-Adenauer. Sie haben noch einige Punkte offengelassen, auf die wir später zu sprechen kommen. Ich würde jetzt sehr gerne Herrn Speer um seine Auffassung der Dinge bitten. Sie haben ja die vortreffliche Situation, einerseits von außen auf Köln zu blicken und sich andererseits in den letzten Monaten höchst intensiv mit der Stadt auseinandergesetzt zu haben. Wie sehen Sie in diesem Gesamtstandortgefüge Kölns den Deutzer Hafen und was würden Sie empfehlen?

Prof. Albert Speer:

Ich bin der Ansicht, dass der Deutzer Hafen oder überhaupt die rechtsrheinische Seite und der Rhein insgesamt ein Riesenpotenzial haben, das Köln bis jetzt nicht

genügend ausgeschöpft hat. Es ist natürlich so, dass man versucht, alles auf einmal zu erreichen und alles zu mischen. Ich glaube, dass wir das wahrscheinlich bei den wirtschaftlichen und gesetzlichen Rahmenbedingungen, beispielsweise des Emissionsschutzes, nicht hinkriegen. Trotzdem freue ich mich, dass diese Diskussion jetzt so heftig angestoßen worden ist und es heißt: „Wir befinden uns unter einem gewissen Zeitdruck und wir wollen der Politik einen Rahmen setzen, bis wann Entscheidungen zu fällen sind.“ Das wäre schon ein Riesenschritt, wenn das gelingen würde.

Im Rhein-Main-Raum habe ich zudem folgende Erfahrung gemacht: Häfen sind zwar sehr wichtig, aber wenn Sie mal in der Region schauen, wo überall Hafenkapazitäten vorhanden sind, dann werden Sie wahrscheinlich feststellen, dass Sie insgesamt bei einer entsprechenden Arbeitsteilung genügend Hafenpotenziale haben. Dies erfordert aber eine viel engere regionale Kooperation. Frankfurt und Offenbach haben jetzt entsprechend positive Erfahrungen gemacht. Ich glaube, dass die regionale Kooperation nicht ohne Landesregierung und ohne Bezirksregierung funktioniert. Ich bin überzeugt, dass man dann auch zu Lösungen kommt, die das Thema Logistik insgesamt berücksichtigen und zur Verlagerung von mehr Verkehr auf Schiene und Wasser beitragen, die aber gleichzeitig dieses enorme Potenzial gegenüber dem Dom für eine ‚richtige‘ Stadtentwicklung nutzen.

Prof. Dr. Rainer Danielzyk:

Vielen Dank Herr Speer, insbesondere für den Hinweis auf die regionale Zusammenarbeit. Das gibt mir nämlich ein Stichwort für meine Fragen an Herrn Bender. Was früher – ich sage das jetzt mal etwas zugespitzt – die Hallenbäder für jede einzelne Stadt waren, sind heute die Flughäfen und die Häfen für die Kreise und kreisfreien Städte. Man leistet sich eine Unzahl von Landeplätzen und Regionalflughäfen. Ähnlich scheint es mit den Häfen zu sein. Da kann zehn Kilometer weiter ein grandioser Standort sein und es interessiert keinen in der Kommune, weil man es eben auf seiner eigenen Fläche unbedingt haben möchte – und das in einem dichtbesiedelten polyzentrischen Ballungsraum, wie wir ihn hier in Rhein-Ruhr haben. Herr Bender, sehen sie irgendeine Chance, in einer überkommunalen Zusammenarbeit zwischen den verschiedenen Hafenstandorten entsprechende Konzeptionen zu entwickeln?

Dr. Rolf Bender:

Als Idee und theoretisch ist das natürlich sehr vernünftig. Ich bin auch mit Herrn Speer einig, dass wir entlang des Rheins zu viele Häfen haben und sicherlich auf einige davon verzichten könnten. Allerdings bin ich auch der Meinung, dass man auf den Hafen Köln nicht verzichten kann, weil er einer der größten Häfen am Rhein ist. Was die Kooperation auf regionaler Ebene angeht, so gibt es durchaus Beispiele, wo das funktioniert hat – etwa Neuss-Düsseldorf, die eine gemeinsame Gesellschaft gegründet haben. Es gibt aber auch Beispiele, wo es nicht funktioniert. Mannheim-Ludwigshafen ist etwa noch nicht zusammengekommen. Und wenn ich mir einmal diese Kooperationsvisionen vor Augen führe, die wir hier in der Vergangenheit eröffnet haben – beispielsweise eine Zusammenarbeit der Flughäfen Düsseldorf-Köln, eine Zusammenarbeit der Messen oder eine Fusion der Verkehrsbetriebe und Versorgungsbetriebe Kölns und Bonns – alles naheliegend und vernünftig, aber gescheitert – dann muss ich einfach erkennen, dass so etwas vielfach am kommunalen Egoismus scheitert. Keine Kommune ist dazu bereit, zu Gunsten des Nutzens einer anderen Kommune etwas an Potenzial aufzugeben, dem sie eine große Bedeutung beimisst. Aus meiner Sicht scheitert daran regionale Zusammenarbeit vielfach. Die Frage ist daher, wie man zu einer regionalen Zusammenarbeit kommen kann und ob die Kommunalpolitiker in der Lage sind, auf Egoismus und kirchturmpolitische Betrachtungen zu verzichten? Das ist etwas, was das Unternehmen nicht leisten kann, sondern die Politik leisten muss.

Was die Ergebnisse der Arbeitsgruppen angeht, muss ich feststellen, dass wir immer noch nicht wissen, was wir machen sollen. Alles das, was dort zusammengefasst worden ist, ist etwas, das schon seit Jahren diskutiert wird. Wir sind wieder einmal in der Situation, in der untersucht werden soll – eine alleinige Hafennutzung, eine Mischnutzung, eine Nutzung für Wohnbebauung, eine Nutzung für Gewerbe, Freizeit und so weiter. Das hilft uns aber nicht weiter. Ich möchte an das erinnern, was Frau Frauns heute Morgen in ihrer Moderation meines Erachtens sehr treffend auf den Punkt gebracht hat. Zu entscheiden ist die Frage: Wem gehört zukünftig die Kaikante in Deutz? Und da gibt es nur zwei, denen sie gehören kann. Auf der einen Seite die Stadtentwickler, die sie in einen neuen Stadtteil umwandeln wollen, auf der anderen Seite die Logistiker. Die Stadt Köln muss für sich entscheiden, wo sie in Zukunft die Priorität sieht. Ob sie also die Priorität im logistischen Bereich

sieht oder eben in diesem ‚soften‘ Bereich, wo es darum geht, mehr Dienstleistungsgewerbe anzusiedeln, ‚young urban people‘ nach Köln zu holen und das ganze Areal schöner zu machen als es heute ist.

Das ist zugegebenermaßen attraktiver als Logistik und Transport – ganz klar. Aber – und das haben wir heute auch gehört – auch diese ‚yuppies‘, diese ‚young urban professionals‘, brauchen eine Versorgung. Und die Frage ist, wo sie diese dann her bekommen. Es ist ja auch gesagt worden: „Lasst die Versorgung doch in Duisburg stattfinden!“ Das kann man natürlich sagen. Dann verabschiedet sich Köln von dem Bereich Logistik und nimmt alles, was nicht so schön aussieht und stinkt und Lärm macht, und gibt das nach Duisburg. Die Konsequenz ist dann aber, dass das Zeug aus Duisburg auch wieder nach Köln muss. Damit werden wir die Straßen zusätzlich belasten. Wenn man das haben will, dann muss man sich dafür entscheiden.

Mir ist daran gelegen, Ihnen dieses Problem zu verdeutlichen. Sie werden die Entscheidung treffen müssen. Es gibt zwei alternative Nutzungen. Man kann nicht beides haben, man kann sich nur für eins entscheiden! Und wie immer auch die Entscheidung ausfällt, die HGK wird sie akzeptieren müssen. Der Souverän entscheidet. Ich bin ganz klar der Meinung, dass der Deutzer Hafen als Hafenstandort erhalten bleiben sollte – auch für zukünftige Generationen. Letztendlich geben wir damit auch diesen die Möglichkeit, das Binnenschiff stärker zu nutzen als heute. Dass es stärker genutzt werden muss, ist im Laufe der zweitägigen Veranstaltung, die ich als hervorragend empfunden habe, deutlich geworden. Die Nachfrage nach Transport und Logistik wird zunehmen. Das Binnenschiff wird eine größere Rolle im Konzert der Verkehrsträger spielen. Man wird das Binnenschiff zukünftig aber nur dann nutzen können, wenn man ihm auch die Möglichkeit gibt, wassernah umzuschlagen. Andernfalls verabschiedet man sich dann auch von Arbeitsplätzen für Geringqualifizierte.

Meine Damen und Herren, Köln hat eine Arbeitslosenquote von über zehn Prozent. Davon der größte Teil Leute, die nicht in Büros arbeiten können, die keine Rechtsanwaltsausbildung haben, die keine Kreativen sind. Die Frage, die sich daher stellt: Was passiert mit diesen Arbeitsplätzen für Geringqualifizierte? Nun kann man sagen, wir überlassen diese dann Hartz IV und alimentieren sie mit einer staatlichen Versorgung. Aus meiner Sicht betrachtet kann es das nicht sein. Wir müs-

sen in Köln dafür sorgen, dass wir auch Arbeitsplätze für Leute haben, die kein Abitur und nicht studiert haben.

Noch eine letzte Anmerkung: Wir alle reden über Nachhaltigkeit und Ökologie. Dann sollten wir uns auch dafür einsetzen, uns engagieren. Nachhaltigkeit fängt meines Erachtens auch im Transportwesen an. Wenn wir nicht einmal damit beginnen, ein ökologisch sinnvolles Transportsystem aufzubauen, dann werden wir dieses nie erreichen. Und irgendjemand, meine Damen und Herren, muss den Anfang machen.

Prof. Dr. Rainer Danielzyk:

Vielen Dank, Herr Bender. Ich möchte dann als nächstem gerne Herrn Schäfer die Möglichkeit geben, auch aus seiner Sicht die Ergebnisse der Arbeitsgruppen zu kommentieren.

Rainer M. Schäfer:

Ich denke, das Wichtige dieser zweitägigen Veranstaltung ist, dass die Diskussion neue Qualität gewinnt. Ich muss dabei wieder einmal mit einem Bild von Don Quijote arbeiten. Es war bisher zwar nicht ein Anrennen gegen Windmühlenflügel, aber ein Anrennen gegen das so genannte Fließdatum. Mit Beteiligten, die heute schon teilweise gar nicht mehr in ihren Ämtern sind, habe ich über den Deutzer Hafen und seine Entwicklungschancen immer dergestalt gesprochen, dass man in zehn Jahren das Problem wohl angehen werde und mit ersten Lösungsansätzen zu rechnen habe. Wenn ich mir jetzt das Ergebnis der Arbeitsgruppen anschau, scheint das Anrennen gegen das Fließdatum gewonnen zu sein, indem wir jetzt das Fixdatum haben. Bis zum 31.12.2010 sollen nun entscheidungsreife Ergebnisse herbeigeführt worden sein, damit der Souverän die Richtung vorgeben kann.

Wie die Richtung vielleicht vorgegeben werden könnte, haben wir auf dem STRABAG-Areal schon vorgezeichnet. Wir haben das gemacht, was anderen vielleicht noch im hafenaffin genutzten Deutzer Hafen bevorsteht, indem wir einen betriebsnotwendigen Bauhof der STRABAG aus der Innenstadt heraus verlegt und nach Porz und Kerpen-Türnich aufgeteilt haben. Und wir stellen fest, dass östlich der Siegburger Straße akzeptiert wird, was nahe der Innenstadt an eine so prominente Lage auch hingehört, nämlich Dienstleistungsarbeitsplätze. In den Jahren 2007 / 2008 haben wir beispielsweise den Agenda4-Wettbewerb gesponsert und ausgelobt, der sich ja substanziell auch mit dem Deutzer

Hafen – natürlich auch mit dem eigenen STRABAG-Areal – auseinandergesetzt hat. Und wenn ein Symposium, wie es hier stattfindet, solch gute Diskussionsbeiträge liefert, dann will ich uns zu Gute halten, dass diese Saat aufgegangen ist, dass also die Diskussion nicht nur angestoßen, sondern jetzt in ein entscheidendes Stadium hineingebracht worden ist.

Prof. Dr. Rainer Danielzyk:

Vielen Dank, Herr Schäfer. Ich würde nun gerne Herrn Streitberger bitten, aus seiner Sicht die Ergebnisse der Arbeitsgruppen zu kommentieren. Wie sehen Sie die Zeitschiene? Es wäre ja sicherlich ein Qualitätsgewinn aus Sicht vieler hier beteiligter Akteure, wenn man ‚sehr zeitnah‘ – der 31.12.2010 wurde ja auch als konkretes Datum genannt – zu einer Entscheidung käme. Sehen Sie die Chance aus Ihrer guten Kenntnis der politischen und administrativen Entwicklungen in Köln, dass man wirklich zeitnah zu so einer Entscheidungsfindung kommen kann, um so auch allen Beteiligten für ihre weiteren Aktivitäten eine gewisse Gestaltungs- und Entscheidungssicherheit zu geben?

Bernd Streitberger:

Ich möchte mich noch mal für das Eingangsstatement bedanken, in dem es hieß: „Es gibt eigentlich keinen Unterschied zwischen einer Hafenentwicklung und Stadtentwicklung.“ Hafenentwicklung ist Bestandteil von Stadtentwicklung. Mir hat dieser vermeintliche Kontrast immer missfallen, wenn man sagt: „Auf der einen Seite haben wir die Stadtentwickler und auf der anderen Seite sind diejenigen, die eine Hafennutzung wollen.“ Ich glaube, ich habe zu dieser Situation selbst ein wenig beigetragen, indem ich den Status quo zum Wert erklärt habe. Dazu stehe ich auch und das sollte man auch tatsächlich nicht hinten anstellen.

Aber ich entnehme den heutigen und gestrigen Diskussionen auch, dass es tatsächlich ein breites Bedürfnis nach einer klaren Entscheidung gibt. Eigentlich ist eine Entscheidung ja schon lange getroffen: Der Rat hat das 1989 bereits beschlossen, es steht im Flächennutzungsplan, wir haben dort faktisch einen Hafen. Also warum muss man jetzt noch entscheiden, dass wir diesen Hafen behalten wollen? Es scheint aber so zu sein, und das muss man dann auch akzeptieren.

Wenn man sich für den Hafen entscheidet, kann man das zeitlich relativ schnell erledigen. Denn das ist die

momentane Ausgangslage, auf der man aufbauen und Perspektiven entwickeln kann. Ich finde, dass die Fragen der Logistik so bedeutsam und so wichtig sind, dass sie in einer solchen Entscheidung auch entsprechend eingebunden werden müssen. Und bislang habe ich noch keine Argumente gehört, die mich davon überzeugen, dass das Thema Logistik einfach an die Seite geschoben werden kann.

Es wäre zu überlegen, ob verschiedene Nutzungen hier kombiniert werden können. Das ist auf diesem Symposium ja auch verschiedentlich diskutiert worden. Es hat mindestens eine Arbeitsgruppe gegeben, die gesagt hat: „Wir können uns auch eine zukünftige Nutzung sowohl mit moderner Logistik als auch mit Dienstleistungsgewerbe und Büros vorstellen.“ Damit kommen wir dann natürlich in die ‚Uhrmacherarbeit‘ und haben es mit dem gesamten Potpourri zu tun, über das wir hier in diesen Tagen diskutiert haben. Das fängt dann an beim Hochwasserschutz, geht über die Fragen der logistischen Erfordernisse, der Landesplanung und Raumordnung und des Immissionsschutzes hin zu den benachbarten Interessen und den Interessen derjenigen, die im Hafen angesiedelt sind.

Ich glaube, dass es auf der Zeitschiene sehr schwer wird, wenn die Entscheidung getroffen wird, dass wir dort definitiv keinen Hafen mehr haben möchten. Das ist auch normal, weil dann das Spektrum an Untersuchungen und Entscheidungen sehr umfänglich sein wird. Aber auch das ist zu leisten, und ich will damit nicht sagen, dass es nicht möglich ist, obwohl ich auch weiß, wie hoch die Hürden von Hochwasserschutz, Immissionsschutz und Landesplanung in diesem Bereich sind.

Noch mal: Ich halte die Hafennutzung nicht für eine Fehlallokation, weil ein Hafen für mich ein normaler Bestandteil einer Stadt am Strom ist, und eigentlich seit hundert Jahren nicht fehl an dieser Stelle ist. Aber man muss feststellen, dass sich die Sichtweise auf so einen Ort im Laufe der Jahre verändert hat. Da ist dann natürlich der Hafenbetreiber tatsächlich auch aufgerufen, seine Zukunft und seine Perspektive zu beschreiben und zu sagen, wo es hingehen kann. Und da muss auch ich als Vertreter des Status quo sagen, dass ich mit genau diesem Status quo so nicht einverstanden bin. Es kann nicht sein, dass große Teile des Hafens definitiv nicht genutzt werden, die man zwar immer noch als Potenzial betrachten kann, aber die nicht wirklich mit Hafennut-

zungen belegt sind. Und ich kann mir auch nicht gut vorstellen, das möchte ich auch deutlich sagen, dass zwischen Siegburger Straße und dem Hafenbecken Kohle gelagert und ungeschützt umgeschlagen wird. Grundsätzlich aber kann ich sehr gut mit dem Hafen an dieser Stelle zurechtkommen. Das ist sicherlich auch eine Frage für die nächsten drei Generationen nach uns, das möglicherweise noch mal zu bewerten.

Man kann sehr zeitnah eine klare und eindeutige Entscheidung pro Hafennutzung treffen, obwohl ich befürchte, dass diese Entscheidung die Diskussion nicht wirklich beenden wird. Aber es wäre für alle Beteiligten eine klare Prämisse, wie es weitergehen soll. Eine andere Entscheidung wird auf der Zeitschiene mehr Ressourcen erfordern, darüber müssen sich alle im Klaren sein. Aber auch dies ist zu leisten, muss aber natürlich mit den Belangen der Logistik abgewogen werden. Wie gesagt, ich habe diesbezüglich heute noch keine Hinweise bekommen, inwieweit eine alternative Nutzung wirklich so viel wertvoller und bedeutsamer für die Stadtentwicklung wäre, als dass die Kosten, die wir uns mit so einer Entscheidung selbstverständlich mit einkaufen, damit auf sehr lange Zeit getragen wären.

Prof. Dr. Rainer Danielzyk:

Vielen Dank, Herr Streitberger, für Ihre klaren Formulierungen. Ich denke, auch bei der Entscheidung, nach der in den Arbeitsgruppen geradezu sehnsuchtsvoll gefragt wurde, geht es doch eher um eine Grundsatzentscheidung. Dass natürlich eine komplette Umnutzung und Umstrukturierung eine längere Zeit dauern würde, das ist, so glaube ich, jedem vollkommen klar, der etwas von Planung versteht. Das kann man nicht in ein paar Wochen oder Monaten machen. Ich spüre aber zumindest den Wunsch nach einer zeitnahen Grundsatzentscheidung. Das haben Sie am Schluss ja auch nochmals angedeutet und ausgeführt.

Herr Walter-Borjans, ich möchte auch Sie bitten, die Ergebnisse zu kommentieren, und vielleicht auch noch daran erinnern, was Herr Bauwens-Adenauer am Anfang sagte, als er darauf hinwies, dass es wünschenswert sei, das Logistik- bzw. Güterverkehrskonzept für den Standort im Blick zu halten. Auch bei Ihnen als Beigeordneter für Wirtschaft müssten ja mehrere Herzen in einer Brust schlagen, weil es ja um verschiedene Wirtschaftszweige geht, an deren guter Entwicklung Sie Interesse haben müssten.



Dr. Norbert Walter-Borjans:

Nach meiner Auffassung ist bei allen Arbeitsgruppen herausgekommen, dass zumindest ein erheblicher Veränderungsbedarf besteht. Entweder in Form einer Umwidmung oder aber einer extremen Optimierung der vorhandenen Nutzung. Wenn es darum geht, ein Logistikkonzept zu erstellen, dann ist das nicht bloß eine städtische, sondern eine regionale Angelegenheit. Wir haben gerade eben gehört, dass es offenbar entlang des Rheins eine Menge an Hafenkapazitäten gibt.

Ich möchte mich einen Moment mal damit beschäftigen, wie der Status quo und die Entwicklungsmöglichkeiten des Hafens auf der Grundlage dieses Status quo beschrieben werden. Und da fällt mir immer wieder auf, dass da mindestens so viel Wunschdenken hintersteht, wie das, was denjenigen unterstellt wird, die eine Umwidmung befürworten. Denn es wird immer davon gesprochen, dass wir hier unbedingt einen Hafen für die Ver- und Entsorgung brauchen. An diesem Hafen werden nicht eine einzige Banane und kein einziger Flachbildschirm angeliefert oder abgeholt. Es ist ein Hafen, der ausschließlich zur An- und Ablieferung für diejenigen dient, die unmittelbar am Hafen tätig sind. Der Hafen hat damit keinerlei Versorgungsfunktion für die Bevölkerung der Stadt Köln. Hier bricht nichts zusammen, wenn diese Stadt diesen Hafen nicht mehr hätte.

Ein weiterer Punkt ist die Beschäftigung Niedrigqualifizierter. Ich würde nie so weit gehen, alle Menschen, die jetzt dort arbeiten, als Niedrigqualifizierte anzusehen. Das sind hochqualifizierte Arbeitsplätze, in der Summe um die 500 bis 600. Ich erinnere daran, dass der

Rheinauhafen, der zwei Drittel der Fläche des Deutzer Hafens hat, demnächst 2.500 Arbeitsplätze haben wird. Allein was dort an niedrigqualifizierten Beschäftigten nebenbei beschäftigt wird, wird die Größenordnung dessen haben, was jetzt an niedrigqualifiziert Beschäftigten im Deutzer Hafen arbeitet. Köln wird auch nie in der äußeren Wahrnehmung der Qualitäten dieser Stadt als eine Hafenstadt wahrgenommen werden – bei aller Bedeutung, die die Logistik für diese Stadt hat. Köln ist keine Hafenstadt, das Attribut der Hafenstadt ist als nächstes in Duisburg verortet. Und dass ausgerechnet der Deutzer Hafen bestimmte Funktionen erledigen und erfüllen muss, so wie das jetzt schon Godorf und Niehl tun und in Zukunft sogar noch ein Stück besser können, das ist im Ergebnis für mich eine Fehlallokation auf einer wichtigen Fläche, mit der die Stadt insgesamt punkten könnte und sich aufstellen müsste.

Ich will ganz kurz noch mal sagen, warum ich das so sehe. Köln ist eine Stadt, die in der Kategorisierung, welche heute von Herrn Dr. Dohse angesprochen wurde, nicht zu den Kleinstädten gehört, die eher verlieren, sondern zu den Großstädten, die gewinnen können. Köln ist eine Stadt, die im Ausland einen hohen Bekanntheitsgrad und bei denen, die sie kennen, einen hohen Sympathiewert hat. Wir haben das in acht verschiedenen Staaten der Erde einmal gemessen. Die Stadt hat nur ein kleines Problem: Sie wird aufgrund des Erscheinungsbildes, das den Menschen vertraut ist, überall in der Welt nicht unbedingt mit einem Wirtschaftsstandort assoziiert. Der Manager oder Entscheider, der in Shanghai in einem Büroturm sitzt, findet eine große Kirche mit einer tollen Eisenbahnbrücke



und einem schönen Fluss vor, sodass er dort vielleicht gerne einmal ein paar Tage hinfahren möchte, aber dass er sein Investment in dieser Stadt tätigt, ist nicht unbedingt vorauszusehen. Das hat also wie bei Produkten auch bei Standorten eine ganze Menge mit der Anmutung zu tun, wofür dieser Standort offenbar steht. Und ich kann nur sagen, wenn der Rheinauhafen nicht die jetzige Entwicklung genommen hätte und er heute noch mit Stacheldraht abgegrenzt und mit ein paar leeren oder wenig genutzten Hallen versehen wäre, würde uns extrem viel fehlen. Wir merken im Augenblick, dass die Kombination der Krankhäuser mit dem Dom, also mit dem vertrauten und sympathiebehafteten Erkennungszeichen dieser Stadt, auf einmal einen Bewusstseinswandel selbst im fernen China auslöst. Diese Kombination ist plötzlich etwas, das auch die Anmutung eines Wirtschaftsstandortes hat.

Und genau diese Tendenz müssen wir verstärken, das ist eine entscheidende Frage der Wettbewerbsstellung einer Stadt wie Köln. Aus dieser Aufstellung heraus entsteht das Potenzial, das dann hinterher für die Beschäftigung auch von weniger Qualifizierten nötig ist. Und deswegen finde ich, dass dieser Platz in der Stadt ein extrem wichtiger Platz ist, um die Grundlagen dafür zu schaffen, dass dann alle Funktionen inklusive Logistik in Köln und um Köln herum überhaupt ausgelastet werden können.

Prof. Dr. Rainer Danielzyk:

Vielen Dank, Herr Walter-Borjans. Ehe wir nun zu einigen Detailspekten kommen, habe ich noch eine Frage an Herrn Speer: Hat Herr Walter-Borjans Recht mit seiner Einschätzung der Sicht von chinesischen Investoren auf Köln oder überhaupt der globalen Sicht auf Köln? Niemand kann das besser beantworten als Sie, Herr Speer!

Prof. Albert Speer:

Ich glaube, er hat damit durchaus Recht – und zwar nicht nur in Bezug auf China, sondern auch auf die Konkurrenz der europäischen Städte untereinander. Köln besitzt ein riesiges Potenzial – und das ist eben nicht nur der Dom. Das ist der Rhein und das ist die Rheinaachse. Das ist das Wasser. Sie erleben diese Entwicklung auf der ganzen Welt: Überall, wo Städte am Wasser liegen, sind sie gewachsen und Metropolen geworden. Einmal wegen der Erreichbarkeit, aber auch, weil Wasser eine ganz enorme Anziehungskraft auf den Menschen hat und ihm das Gefühl von räumlicher Größe und Freiraum

gibt. Ich komme aus Frankfurt mit dem kleinen Main und wir haben es in den letzten 20 Jahren geschafft und schaffen es immer noch, diesen Main-Raum wirklich in die Stadt zu integrieren.

Nun ist der Rhein nicht vergleichbar mit einem gezähmten Fluss wie dem Main. Aus diesem Grunde muss man hier ganz anders vorgehen. Aber Entwicklung findet zurzeit nur auf der anderen Seite, nicht auf der Deutzer Seite statt. Und ich glaube – das war ja auch ein Anliegen unseres Masterplans – dass wir da ein gewisses Gleichgewicht herstellen und den Flussraum Rhein in den Mittelpunkt der Stadt kriegen sollten. Und dazu gehört auch der Mülheimer Hafen und der Deutzer Hafen.

Die Situation hier in Deutz mit dem Blick auf den Dom und den Rhein ist ziemlich einmalig. Und ich bin nicht ganz der Überzeugung, dass man Logistik nicht mit anderen Funktionen kombinieren kann. Ich meine, das kann man durchaus. Es muss nicht Kohleumschlag und auch nicht Schrottumschlag sein, sondern es gibt heute viele andere Dinge, die mit dem Schiff transportiert und dann umgeschlagen werden. Ich meine, die Kölner müssen aus diesem Standort mehr machen als einen ganz normalen Hafen.

Prof. Dr. Rainer Danielzyk:

Vielen Dank, Herr Speer. Ich möchte jetzt gerne nochmals Herrn Bauwens-Adenauer ansprechen – und zwar durchaus in Erinnerung rufend, was Herr Bender gesagt hat. Ich glaube, viele seiner Einschätzungen kann man unbestritten teilen. Die Bedeutung der Logistik für einen Standort wie Köln ist ja unbenommen. Nicht nur, weil es ein großer Markt ist und ein großer Versorgungsbedarf da ist. Sondern Köln liegt ja auch an dem Kreuzungspunkt wichtiger Verkehrswege. Deshalb ist, so glaube ich, der Logistikaspekt unbestritten. Auch die Beschäftigungssituation und ähnliche Dinge kann man nicht außer Acht lassen. Für mich ist eher die Kernfrage: Muss das an diesem Standort sein? Und die IHK ist ja nicht nur für die Stadt Köln selbst zuständig, sondern für einen etwas größeren Raum. Diskutieren Sie innerhalb Ihrer Organisation auch über den Standort Köln hinaus logistikwirtschaftliche Fragen? In welcher Richtung diskutieren Sie das?

Paul Bauwens-Adenauer:

Selbstverständlich diskutieren wir über die Grenzen Kölns hinaus. Herr Bender hat ja schon das Stichwort geliefert. Das Ganze muss man regional sehen. Gerade

die Kammern im Rheinland haben sich jetzt zusammengeschlossen, um Regionalpolitik zu betreiben, und ich fände es ein hervorragendes Thema, ein Logistikkonzept gemeinsam mit den Kommunen und Kreisen zu erarbeiten, um das Ganze zu untermauern. Dann wird man sehr schnell feststellen, welche Kapazitäten man hat, welche man braucht und was man dafür tun kann. Dazu gehört natürlich auch die Kombination der Verkehrsträger.

Seit Jahr und Tag fordern wir eine Rheinquerung im Bereich Wesseling, keine Autobahn, sondern eine Landstraßenquerung. Diese ist bitter notwendig und würde beiden Standorten, Köln und Bonn, sehr viel Nutzen im Wirtschaftsverkehr bringen. Es wird aber immer nur gesagt: „Das kostet so viel Geld oder dauert 20 Jahre.“ Es wird immer zwanzig Jahre dauern und immer viel Geld kosten. Man muss einmal damit anfangen. Deswegen kann ich nur sagen: Jetzt anfangen, Konzepte erarbeiten, sich verbindlich erklären und zu Entscheidungen kommen. Das ist das Entscheidende überhaupt. Alles andere ist ein Drehen im Kreis.

Prof. Dr. Rainer Danielzyk:

Vielen Dank. Das gibt mir Gelegenheit, nochmals die Herren Streitberger und Walter-Borjans anzusprechen, auch wieder mit Hinweis auf die Ausführungen von Herrn Bender. Sie vertreten nun beide die Kommune Köln und ich weiß aus anderen Zusammenhängen, dass Köln hervorragende Erfahrungen in regionaler Zusammenarbeit hat (Regionale 2010 usw.). Da drängt sich die Frage geradezu auf: Sehen Sie auch eine Perspektive in der von Herrn Bauwens-Adenauer angedeuteten Weise, einen interkommunalen Dialog in Fragen der Standortfindung im Logistikbereich zu beginnen?

Bernd Streitberger:

Natürlich sehe ich Möglichkeiten, zu einem interkommunalen Dialog zu finden. Aber richtig ist auch, dass die regionale Zusammenarbeit von Kommunen sehr schnell an relativ harte Grenzen stößt, wenn es ans Eingemachte geht wie z. B. das Gewerbesteueraufkommen. Aber auch da gibt es entsprechende Instrumente, etwa Verträge über die Behandlung des Steueraufkommens im Rahmen interkommunaler Gewerbegebiete. Daran muss man hart arbeiten, aber es ist möglich. Und insofern denke ich, dass sich gerade dieses Thema Logistik hervorragend dafür eignet, über die Grenzen der Kommunen hinweg zusammenzuarbeiten. Mit dem Flughafen, dem zweitgrößten Frachtflughafen in Deutschland

ohne Nachtflugverbot, übernehmen wir ja schon eine wesentliche Last auch in diesem Bereich. Das ist eine Last, die sich in Köln und – das muss man fairerweise auch sagen – in wesentlichen Teilen des Rhein-Sieg-Kreises niederschlägt. Wenn man solche Kooperationen eingeht, muss man ein Gesamtbild von der Stadt wie auch der Region haben. Ich mache mir weniger Sorgen, wie chinesische Investoren unsere Stadt sehen, sondern ich mache mir eher Sorgen darüber, wie unsere Stadt in Deutschland oder in Westeuropa dasteht, also in dem Bereich, in dem wir vernetzt sind und uns positionieren müssen. Richtig ist, dass Köln dort nicht als Hafenstandort identifiziert wird, das muss man ganz deutlich sagen. Es ist aber eines unserer vielen Talente. Und das Besondere an Häfen ist, dass sie in der Regel nur an Wasserstraßen möglich sind.

Ich glaube, dass es richtig ist zu versuchen, diese Stadt in ihrer Vielfalt verbunden mit hoher Dichte in viele Richtungen zu entwickeln, und dass uns dies auch von bestimmten Branchenereignissen unabhängig macht. Frankfurt etwa hatte ein paar sehr gute Jahre und geht wahrscheinlich jetzt in einige sehr schwierige Jahre; man stellt auch fest, dass die IT-Branche in München nicht mehr so gut läuft. Köln scheint in diesem Zusammenhang etwas anders zu sein, weil es vielfältiger ist, weil die Berührungen der unterschiedlichen Akteure im Raum auch wieder zu neuen Möglichkeiten führen. Und in diesem Zusammenhang sehe ich eben auch den Hafen. Ich möchte nicht, dass wir unsere Stadt auf ‚Frankfurt II‘ bürsten und alles glatt machen, das wird erstens mit dieser Stadt nicht gelingen, das ließe sie mit sich nicht machen, und zweitens würde das auch nicht unseren Möglichkeiten entsprechen.

Das ist das Koordinatensystem, das man lokal und regional haben muss. Und in einem solchen regionalen Koordinatensystem können dann sehr wohl auch die Lasten verteilt werden. Und wenn es entsprechende Ausgleichsmöglichkeiten gäbe – ich habe eben ja mit Erstaunen gehört, dass es zu viel Hafenkapazitäten am Rhein gäbe, das hat sich gestern und heute ansonsten anders angehört, das ist für mich jetzt eine neue Information – wenn das aber so sein sollte, dass man ohne große Not solche Hafenkapazitäten aufgeben und sie regional ersetzen könnte, dann können wir auch besondere Talente unsererseits, etwa den Flughafen, einbringen. Aber es muss stimmen, die verschiedenen Module müssen zusammenpassen. Und im Augenblick ist ein wesentlicher Bestandteil des Profils der Stadt Köln, dass

diese Module tatsächlich gut zusammenpassen. Und das ist eben Vielfalt und Dichte als etwas, das uns auszeichnet.

Prof. Dr. Rainer Danielzyk:

Vielen Dank, Herr Streitberger. Herr Walter-Borjans, auch an Sie die Frage: Muss es an diesem Standort sein? Was kann man sich innerhalb der Stadt und auch regional und interkommunal, wie Herr Bauwens-Adenauer gerade ausführte, aus Ihrer Sicht vorstellen? Anwesende einmal ausgenommen gelten die Wirtschaftsförderer in den Kommunen ja oft als die größten Lokalegoisten, die immer noch auf ihr eigenes Gewerbegebiet schielen, wenn die Planer längst schon zusammenarbeiten. Wie sieht das in Köln aus, Herr Walter-Borjans?

Dr. Norbert Walter-Borjans:

Natürlich ist die Logistik wichtig, natürlich ist auch die Lage Kölns und der Region innerhalb des Verkehrsnetzes – und zwar aller Verkehrsträger – ein ganz wichtiges Asset für diese Region. Trotzdem behaupte ich, dass das Thema Logistik in der regionalen Arbeitsteilung am

schlechtesten in der Innenstadt von Köln untergebracht ist. Das gehört entweder an den Rand von Köln oder in die Region. Das haben wir beim Flughafen, beim Umschlagbahnhof Eifeltor, beim kombinierten Ladungsverkehr und bei den anderen Häfen so. Einzige Ausnahme, nachdem es den Rheinauhafen nicht mehr gibt, ist der Deutzer Hafen, der an dieser Stelle geschichtlich gewachsen ist. Das respektiere ich ja auch, und wenn man das in irgendeiner Weise kombinieren kann, dann bin ich nicht derjenige, der sagt, das darf nicht sein. Es darf nur nicht Grund dafür sein, die Funktion, die diese Stelle der Stadt wirksam erfüllen könnte, zu behindern.

Ich gehöre aber auch nicht zu denen, die dann immer sofort, weil sich das so schön anhört, nach der eierlegenden Wollmilchsau suchen und sagen: „Wir finden bestimmt etwas, wo das alles geht.“ Wenn es das gibt, ist das schön. Nur wenn es das nicht gibt, dann ist mein Plädoyer ganz klar, dieses Areal für die Funktionen zu nutzen, die dieser Stadt in ihrer ganzen Wahrnehmung nach außen – und zwar in Deutschland, in Europa und in der Welt – am meisten nutzen.



Man stelle sich vor, in diesem Bereich wären neben dem TÜV die Niederlassungen von STRABAG, REWE und andere Unternehmen zu sehen. Dann wäre das natürlich nicht nur eine Frage der Arbeitsplätze in diesem Hafenbereich, sondern ergäbe über die gesamte Rheinfront zusammen mit RTL eine Ausstrahlung dessen, was diese Stadt zu bieten hat, die manch ein Unternehmen auch anzieht, das dann seinen Sitz möglicherweise in Ehrenfeld oder Zollstock nimmt. Das ist für mich der Hauptpunkt, um den es geht.

Das Thema Logistik ist ein wichtiges für die Region, wir haben eine geradezu begnadete Lage im Raum in Europa. Wir wären verrückt, wenn wir diese nicht nutzen würden. Aber das jetzt festzumachen an dem unbedingten Festhalten an einem geschichtlich in der Mitte der Stadt platzierten Hafen finde ich nicht richtig. Es gibt nur einen Akteur, der definitiv sagt, dass er dort keinen Quadratmeter aufgeben will, und das ist die HGK.

Ich kann verstehen, dass die HGK bei der optimalen Allokation ihrer Ressourcen unter anderem den Deutzer Hafen mit einbezieht, nur das ist meiner Meinung nach nicht im Einklang mit den Interessen, der Stadt als Ganzes. Es wird immer gesagt, dass der Hafen wichtig sei und wir dort Logistik bräuchten. Kohle und Schrott solle es aber nicht sein, Container würden nicht gehen, die Ver- und Entsorgung, von der ich eben gesprochen habe, findet dort gar nicht statt. Was soll dieser Hafen denn in dieser Lage und mit dem Verkehr, den er erzeugt, überhaupt leisten? Obwohl das – und das sage ich ganz offen – für mich eine sekundäre Frage ist, weil die Frage, wie das Areal eigentlich zu nutzen ist, für mich im Vordergrund steht.

Prof. Dr. Rainer Danielzyk:

Vielen Dank, Herr Walter-Borjans. Herr Schäfer, als Vertreter eines privaten Akteurs im Hafen, was ist Ihr Kommentar dazu?

Rainer M. Schäfer:

Um auch einmal unsere subjektive Sicht der Dinge hier einzubringen, die in der Vergangenheit dadurch geprägt war, dass wir an andere gedacht haben: Wir haben den ‚Büro Campus Deutz‘ entwickelt und im ersten und zweiten Bauabschnitt realisiert und vermietet. Es sind insgesamt 15.500 m² Mietfläche entstanden. Ein dritter Bauabschnitt, unmittelbar an der Siegburger Straße gelegen, Torhaus genannt und entworfen von Wilhelm Schulte, steht vor der Genehmigungsplanung.

Aber jetzt denken wir nicht nur an andere Büromieter, sondern an uns. Wir haben im vergangenen Jahr eine Mittelfristplanung entwickelt. Der STRABAG-Konzern mit seinem zentralen Sitz in Wien kennt Konzernhäuser. Er kennt ein Konzernhaus in Wien, in der Donau-City gelegen. Er kennt ein Konzernhaus in München, Munich Highlight Towers, ein Murphy / Jahn-Bau. Im Werden begriffen ist das Konzernhaus in Hamburg, Postanschrift Reeperbahn 1, ein Entwurf von Hadi Teherani. Der Konzern möchte seine Dienstleistungsaktivitäten, die 900 Büroarbeitsplätze in Köln ausmachen, in einem Konzernhaus in Deutz bündeln. Wir haben zwei Optionen und diese der Stadtspitze, Herrn Oberbürgermeister Schramma und den beiden Dezernenten Herrn Dr. Walter-Borjans und Herrn Streitberger, vorgestellt. Wir könnten das vorhandene STRABAG-Areal mit einem Konzernhaus entsprechend nachverdichten. Wir könnten uns aber auch dem von-der-Wettern-Grundstück widmen. Wir haben das Unternehmen im vorvergangenen Jahr übernommen und verfügen jetzt über dessen Firmengrundstück. Wir sind also nicht nur Anlieger, sondern wir sind ‚Mittendrinlieger‘ im Deutzer Hafen.

Das ist ein Prozess, der jetzt in Gang gesetzt werden muss, und wir fühlen uns von der Stadtspitze sehr ernstgenommen und sehr gut aufgehoben. Wir wollen jetzt diese beiden Alternativoptionen prüfen. Dazu brauchen wir wie auch die anderen Nutzer im Deutzer Hafen Planungssicherheit, denn ein solches Konzernhaus wird man natürlich nur unter bestimmten Rahmenbedingungen realisieren. Und da sind wir, so glaube ich und das zeigt auch die Diskussion hier, auf gutem Weg.

Prof. Dr. Rainer Danielzyk:

Vielen Dank, Herr Schäfer. Ich möchte jetzt gerne noch Herrn Bender Gelegenheit geben, die bisherige Podiumsdiskussion zu kommentieren.

Dr. Rolf Bender:

Das Hafenkonzept der HGK sieht vor, dass der Deutzer Hafen kein Containerhafen wird, sondern dass sich Niehl im Zusammenhang mit dem zu erwartenden wachsenden Containeraufkommen immer mehr zum Containerumschlagplatz entwickeln wird. Im Gegenzug gehen wir aber nicht davon aus, dass die heutigen Massengut- und lagerlogistischen Aktivitäten in Niehl entfallen werden. Massengut- und lagerlogistische Aktivitäten werden weiterhin einen Markt haben und weiter wachsen. Diese Aktivitäten wollen wir verstärkt im Deutzer Hafen abwickeln. Und gerade bei den lagerlogistischen Aktivitäten

kann ich mir sehr gut stadtverträgliche Lösungen mit von kreativen Architekten entworfenen Lagerhäusern vorstellen. Was den Umschlag von Massengütern und Stückgütern angeht, habe ich Ihnen gestern ein Beispiel für eine Kohleumschlaganlage in Frankfurt gezeigt, die aus meiner Sicht sehr ästhetisch wirkt und die vor allem keinerlei Emissionen herauslässt. Wenn man sich also dazu entscheidet, den Deutzer Hafen als Innenstadthafen beizubehalten, dann wird man ihn auch weiterentwickeln unter der Maßgabe, dass das Gut, was dort umgeschlagen wird, möglichst wenig stört. Und Massengüter können Sie heute eingehaut umschlagen, so dass niemand etwas davon mitbekommt.

Bevor man sich allerdings damit intensiv auseinandersetzt und dann auch die Entscheidung trifft, dafür Geld auszugeben, braucht man natürlich eine langfristige Planungssicherheit. Ansonsten wäre das unternehmerisch vollkommen unverantwortlich, in dieser Richtung überhaupt etwas zu machen. Und wenn hier immer wieder kritisiert wird, dass der Deutzer Hafen in den letzten sechs Jahren keine Weiterentwicklung gehabt hat, so hängt das natürlich auch damit zusammen, dass die HGK verunsichert ist, was mit diesem Standort passiert. Vor diesem Hintergrund konnte die HGK natürlich unter unternehmerischen Gesichtspunkten auch nicht das Investitionsrisiko auf sich nehmen. Was wir brauchen, ist eine klare Entscheidung. Dann kann sich das Unternehmen an dieser Entscheidung ausrichten. Es ist Aufgabe der Politik, die Rahmenbedingungen festzulegen, unter denen das Unternehmen wirtschaften muss.

Prof. Dr. Rainer Danielzyk:

Vielen Dank, Herr Bender. Ich würde jetzt gerne nach den nächsten konkreten Schritten fragen. Es sind ja auch Instrumentarien und operative Vorgehensweisen erörtert worden – vom § 34 über den Bebauungsplan bis hin zum städtebaulichen Entwicklungskonzept. Um jetzt auch konkret voranzukommen: Wie stellen Sie sich die nächsten Schritte vor? Zunächst möchte ich da als zuständigen Dezernenten natürlich Herrn Streitberger um seine Zukunftsperspektive bitten.

Bernd Streitberger:

Eines der Ergebnisse dieser zweitägigen Veranstaltung ist sicherlich, dass es einen starken Wunsch nach einem klaren Leitbild gibt. Dann muss man auch klar sagen: Da reicht der Status quo nicht. Es bedarf eines klaren Leitbilds, welches auch im Sinne der Logistik sein kann, das klar sagt, wo wir hinwollen und wie der Hafen zu-

künftig aussehen soll. Es kann auch alternative Formen beinhalten, wobei dann sehr interessant wäre, im Detail zu prüfen, ob es auch Aufgabenteilungen in solch einem Areal geben kann. Das Leitbild der Stadt Köln, das ich postuliere, ist das Leitbild von Vielfalt und Dichte, was für mich auch Vitalität und Kraft bedeutet. Da gehört für mich der Hafen mit dazu. Wichtig ist in jedem Fall, dass ein solches Leitbild auch verlässlich ist und nicht alle drei bis fünf Jahre wieder zur Disposition gestellt wird. Es muss klar sein: Wenn wir jetzt eine Grundsatzentscheidung in eine bestimmte Richtung treffen, dann steht diese auch. Wenn sie für den Hafen ausfällt, dann muss sie auch ohne wenn und aber für die nächsten 20 bis 30 Jahre gelten, damit wir dann nicht ständig wieder in diese Diskussion hineinkommen. Wenn die Entscheidung aber für eine andere Entwicklung im Hafenareal ausfällt, dann muss sie auch trotz des Gegenwindes feststehen, der dann aus vielen Richtungen kommen wird. Dann muss man eben auch dazu stehen. Wir brauchen also ein klares Leitbild und Verlässlichkeit.

Zeit als Dimension von Planung wird zwar immer wieder angesprochen, jedoch häufig in dem Kontext, dass sowieso alles viel zu langsam gehe. Ich denke, Zeit ist in der Tat eine Dimension von Planung, zumindest in dem Sinne, dass man nicht versuchen kann, alles gleichzeitig zu machen. Man muss auch die großen Vorhaben der Stadtentwicklung in eine zeitliche Reihenfolge stellen. Da würde ich jetzt nicht die MesseCity Deutz zurückstellen, nur weil ich jetzt eben mal ganz schnell den Hafen entwickeln will. Da kommt jetzt erst einmal die MesseCity, danach kommen Areale an der Deutz-Mülheimer-Straße und weitere große Flächen in der inneren Stadt, etwa das Gerling-Areal. In eine solche Kette müsste sich ein solches Projekt auch einstellen. Vorher müssen wir darüber nachdenken, welche Vorläufe und Zeiträume die Umsetzung braucht. Herr Prof. Speer hat in seinem städtebaulichen Masterplan Innenstadt auch gezeigt, wie so etwas gehen kann, indem er drei Zeiträume definiert hat, in denen bestimmte Dinge abzuarbeiten sind. Wenn ich mich recht entsinne liegt die Entwicklung des Deutzer Hafens im dritten Zeitraum, also von heute an gesehen in 15 Jahren, und das halte ich in der Tat für eine realistische Perspektive, wenn es zu einer Umnutzung kommen sollte.

Also nochmals: Wir brauchen ein klares Leitbild, eine verlässliche Position, die auch dauerhaft durchzuhalten ist, die der eine Rat vom vorherigen Rat übernimmt. Außerdem ist das Projekt in eine zeitliche Perspektive

mit einem realistischen Hintergrund einzustellen. Das ist schwer, weil das langfristige Perspektiven sind, aber dem müssen wir uns stellen.

Prof. Dr. Rainer Danielzyk:

Danke, Herr Streitberger. Herr Speer, Sie haben eine externe Sicht auf die Dinge. Eine unverbaute Sicht ist immer vorteilhaft. Sie sind Planer. Was würden Sie den Akteuren empfehlen – mit dem § 34 sich durchwursteln oder einen Masterplan Deutzer Hafen erarbeiten?

Prof. Albert Speer:

Auf der Basis dessen, was jetzt hier erarbeitet worden ist, sind in ganz verschiedenen Bereichen noch vertiefende Untersuchungen erforderlich. An erster Stelle müsste eine politische Diskussion und eine Grundsatzentscheidung stehen – und zwar in dem Zeitrahmen, der hier genannt worden ist, also bis Ende 2010. Wollen wir das eine oder das andere? Oder geht auch etwas dazwischen? Dazu braucht die Politik verlässliche Grundlagen. Diese Grundlagen sind teilweise bereits vorhanden, teilweise müssen sie noch erarbeitet werden.

Wenn wir in unserem Masterplan gesagt haben, dass wir die Veränderung oder die Umnutzung dieses gesamten Bereiches langfristig sehen, dann haben wir das gesagt, weil wir wissen, wie kompliziert und schwierig so etwas ist: Von bestehenden Mietverträgen angefangen bis hin zu Umweltsanierungsmaßnahmen oder hochwasserrechtlichen Bedingungen. Trotzdem glaube ich, dass die Stadt Köln richtig beraten wäre, mit hohem Druck – und der Druck ist hier jetzt auch entstanden – und so schnell wie möglich eine politische Grundsatzentscheidung zu treffen. Einen Bebauungsplan sehe ich am Ende der Kette, wenn die ganze Diskussion gelaufen ist. Dann erst muss man das rechtlich festschreiben. Und der Bebauungsplan ist ja nur das rechtliche Festschreiben dessen, was man will.

Prof. Dr. Rainer Danielzyk:

Vielen Dank, Herr Speer. Herr Schäfer, ihr Kommentar dazu?

Rainer M. Schäfer:

Zunächst möchte ich nochmals davor warnen, am Ende doch wieder das Fließdatum einzuführen. Wir müssen konkrete Termine setzen. Ein Mietvertrag läuft ja immer zu einem Stichtag aus, den wir dann auch so nehmen sollten. Nicht, dass wir immer wieder in die Verlegenheit geraten, gegen diesen Berg – 10 Jahre, 15 Jahre

– anzurennen. Denn diese Zählung beginnt mit jedem Kalendertag wieder von neuem.

Herr Haesemann hat gestern einen Beitrag aus dem studentischen und interdisziplinären Agenda4-Wettbewerb vorgestellt. Das Team von der EIPOS Dresden, das den zweiten Preis dort gewann, hatte eine gemischte Nutzung vorgestellt, welche mir auch persönlich sehr gut gefallen hat, weil es eine friedliche Koexistenz auf Dauer, vielleicht auch mit modernen Formen der Logistik, beinhaltet. Moderne Logistik – was ist das eigentlich? Ist das ein Euphemismus? Es gibt ja anscheinend keine Bilder in unseren Köpfen, wie moderne, innenstadt-adäquate Logistik aussehen kann. Ich befürchte aber, dass sich diese friedliche Koexistenz aus zwei Gründen ausschließt. Zum einen, weil die HGK selbst per se ausschließt, bei einer gemischt genutzten Zusammensetzung im Deutzer Hafen weiter Logistik zu betreiben. Zum anderen sind da die planungsrechtlichen Belange. Dass also – selbst wenn eine Mischnutzung mit Beibehaltung von Hafennutzung gewünscht wäre – das Planungsrecht aus emissionsschutzrechtlichen Gründen dem entgegen stehe. Das muss man, wenn man die Gesetzeslage nicht ändern kann, zur Kenntnis nehmen. Und das bedeutet dann in der Tat, dass es zur Entscheidung kommen muss – also ‚entweder-oder‘ und nicht ‚sowohl-als-auch‘. Das ist meine ganz persönliche Erkenntnis dieser zwei Tage.

Prof. Dr. Rainer Danielzyk:

Vielen Dank, Herr Schäfer. Ich glaube, das ist eine wichtige Erkenntnis. Ich sehe sonst auch die Gefahr, dass man letztlich überhaupt nicht weiter kommt, wenn man in Stadtentwicklungskonzepten und Raumordnungsplänen versucht, alles wohlformuliert gleich unterzubringen. Es gibt auch Situationen, wo man sich klar entscheiden muss.

Herr Walter-Borjans, welches operative Vorgehen würden Sie für die nächsten eineinhalb bis zwei Jahre vorschlagen?

Dr. Norbert Walter-Borjans:

Ich sehe im Wesentlichen drei Meilensteine, wobei ich glaube, dass wir einen davon eigentlich an diesen zwei Tagen bereits erreicht haben. Der erste ist nämlich für mich, einmal herunterzukommen von dieser Debatte, die – ich sage das jetzt mal ein bisschen zugespitzt – sich in Bezug auf die Erhaltung des Hafens in seiner jetzigen Funktion immer auch ein bisschen hinter dem

„es geht nicht anders“ versteckt hat. Ich finde, dass wir auf diesem Symposium Öffnungswege dafür gefunden haben, dass unter hochwasserschutzrechtlichen und anderen Rahmenbedingungen eine Entwicklung durchaus möglich ist. Nicht einfach, aber möglich ist. Und dass wir das, was damit an Auflagen und an Verantwortung verbunden ist, durchaus nicht abstreifen können. Ich habe noch nie dafür plädiert, bei der Umwidmung des Hafens etwa den Überlegungen des Hochwasserschutzes keine Rechnung mehr zu tragen oder sie nicht wichtig zu nehmen. Ich finde, wenn wir eine Umwidmung hinkriegen, bei der möglicherweise sogar mehr Retentionsraum geschaffen würde, wäre das eine tolle Angelegenheit. Tatsache ist, dass dieser erste Meilenstein, der bislang immer etwas als ‚Feigenblatt‘ gedient hat, insofern weg ist, als dass man sagen muss: Es geht schon Einiges, was man jetzt angehen kann.

Der zweite Punkt ist: Wenn man schon kein Feigenblatt mehr hat, tendiert man gerne dazu, die eierlegende Wollmilchsau zu suchen nach dem Motto: Dann suchen wir das, was alles Alte beibehält und alles Neue ermöglicht. Dazu sage ich noch einmal: Wenn das geht, ist das schön. Aber ich glaube, dass davor eine klare Entscheidung für das eine oder das andere nötig ist, von der ausgehend man dann versuchen kann, wieder ein Stück auf die Mitte zuzugehen. Also dass man entweder sagt „Im Vordergrund steht der Logistikstandort Deutzer Hafen“ und dann schaut, ob noch Büronutzung unterzubringen ist. Oder aber man sagt „Im Vordergrund steht die Nutzung dieser Fläche als ein Vorzeige- und Attraktionsareal für das, was Köln insgesamt bieten kann“ und man dann versucht, möglichst viel von der gewerblichen Nutzung, die dort heute vorhanden ist, zu integrieren. Da kann ich mir eine Menge vorstellen und ich würde mir auch in Bezug auf die Unternehmen, die dort heute sitzen, wünschen, dass es diese Ansätze gibt. Das gleiche gilt für die Frage, was man mit der Mühle machen kann. Kann man sie anderswo unterbringen? Ich möchte sie nicht aus Köln verlieren. Aber ich glaube, dass es auch da Möglichkeiten gibt. Die Politik sollte aber nicht von vornherein das ‚Sowohl-als-auch‘ suchen, sondern zuerst eine klare Entscheidung treffen.

Und der dritte Punkt: Ich habe ein bisschen Sorge bei dem, was Herr Streitberger eben gesagt hat. Wenn man diese Entscheidung in Richtung einer durchaus zeitraubenden neuen Entwicklung trifft, fände ich es schade, dies irgendwo in eine Kette von Entwicklungen einzustellen, sodass man sagen könnte: „Im Prinzip wird alles

bleiben, wie es ist.“ Am Schluss sind wir dann 20 Jahre weiter und werden sagen: „Wir hatten irgendwann mal ein ganz tolles Symposium und da ist schon ganz viel von dem besprochen worden, was heute im Jahr 2030 auch diskutiert wird.“ Wenn also diese Grundsatzentscheidung getroffen ist, dann brauchen wir auch zeitliche Eckpunkte, bis zu denen ganz bestimmte Dinge erledigt sein müssen. Und dann müssen die auch eine Priorität erhalten, durchaus natürlich in Abstimmung mit anderen Entwicklungsfeldern in dieser Stadt. Meine Sorge wäre zu sagen: „Wenn wir uns für die Logistik entscheiden, bleibt es Hafen. Wenn wir uns gegen die Logistik entscheiden, bleibt es auch Hafen.“



Resümee und Ausblick auf das weitere Verfahren

Fritz Schramma

Oberbürgermeister der Stadt Köln

Mein herzlicher Dank gilt zunächst einmal den Teilnehmern auf dem Podium, aber auch allen anderen Mitwirkenden im Laufe dieser zwei spannenden Tage. Wir sind sicherlich alle mit einer ein Stück weit vorgefassten Meinung hier hingekommen, aber ich bin ehrlich genug zu sagen, dass einige neue Aspekte für mich hier aufgetaucht sind. Ich habe also einiges gelernt, was auch zu einer Handlungsoption führt, die ich Ihnen gerne vorstellen möchte.

In meinem Grußwort hatte ich gesagt, dass sich in dieser Standortdiskussion ein echter Zielkonflikt der Stadtentwicklung widerspiegelt, den es zu lösen gilt. Und ich denke, es gibt Lösungsansätze, wie sich im Laufe dieser Tage an verschiedener Stelle gezeigt hat. Es hätte ja durchaus passieren können, dass man am Ende

des ersten Vormittags hier herausgeht und sagt: „Es geht nichts mehr.“ Es gibt sicherlich eine Menge Hürden – gesetzliche Rahmenbedingungen, Hochwasserschutz, Retentionsräume und viele andere Dinge mehr, das dürfen wir nicht unter den Tisch fallen lassen, wir haben die juristische Auseinandersetzung ja verfolgen können. Aber das Fazit dieses Morgens war für mich dennoch: Es gibt kein Planungsverbot, und es gibt auch kein Denkverbot.

Und wenn ich die Diskussion, auch im Rahmen der Arbeitsgruppen, einmal zusammenfassen darf, ist ja auch sehr richtig festgestellt worden, dass kein Mensch in dieser Stadt mit dem jetzigen Zustand des Deutzer Hafens, dem Status quo, zufrieden ist und zufrieden sein kann. Diejenigen, die gestern an der Führung teilgenommen



haben, konnten das ja in Augenschein nehmen. Das ist jedenfalls ein Zustand, der so sicherlich nicht bleiben kann. Also müssen wir entscheiden und handeln. Das sollten wir jetzt nicht mehr auf die lange Bank schieben.

1997 wurde eigentlich schon eine Entscheidung für dieses Gelände im Rat getroffen. Ich muss gerade auch mit Blick auf die HGK sagen, dass hier eine Chance nicht genutzt worden ist. Wir haben heute dort keinen modernen Hafen. Und wenn man eine Leerstandsanalyse macht und den geringen Ertrag dort sieht, dann frage ich mich an der Stelle in der Gesamtverantwortung für die Stadt: Wo liegt der höhere Wert bzw. der Mehrwert für uns? Nichts gegen Logistik, wir wissen alle, dass Logistik ein wichtiger Standortfaktor ist. Aber die Frage ist in der Tat: Muss sie denn im Deutzer Hafen angesiedelt sein? Wir haben drei andere Hafenstandorte auf Kölner Stadtgebiet und auch die Möglichkeiten der regionalen Kooperation noch nicht ausgeschöpft. Im Rheinland existieren sicherlich noch einige Potenziale, ob diese nun in Bonn, Leverkusen, Neuss oder Duisburg liegen mögen. Mit der Erweiterung des Godorfer Hafens, um die wir in dieser Stadt hart gekämpft haben, erhalten wir zudem jetzt eine Möglichkeit, auch dessen Kapazitäten zu erweitern.

Es besteht also Handlungsbedarf. Der Rat wird eine Entscheidung treffen müssen, und ich bin überzeugt davon, dass dies auch noch der jetzt amtierende Rat tun sollte. Wir schlagen daher folgenden Zeitplan vor: Wir bereiten jetzt eine Vorlage vor, welche im September im Stadtentwicklungsausschuss erörtert werden soll und dann in der letzten Ratssitzung im September auch zum Beschluss kommen kann. Bis dahin können und müssen wir unsere Hausaufgaben zu den Rahmenbedingungen, die mit Sicherheit noch aufzubereiten sind, machen: Dies sind beispielsweise Fragen der Immissionen und des Hochwasserschutzes oder die Interessen der Anlieger. Ich bin überzeugt davon, und das ist am gestrigen Tage auch mehrfach gesagt worden, dass wir natürlich alle Betroffenen in diesem Prozess mitnehmen müssen. Einige Aspekte sind also noch auszuarbeiten und juristisch zu klären.

Es geht nicht, das müssen wir auch ganz klar sagen, ohne die Mitwirkung des Regierungspräsidenten. Aber wir haben auch klar gesagt, und darüber bin ich sehr froh, dass die Planungshoheit glücklicherweise noch bei der Stadt liegt. Hier sollten wir unsere autonome Möglichkeit auch nutzen.

Ich kann Herrn Prof. Speer beipflichten, der hier sehr deutlich von der Einzigartigkeit dieses Standortes gesprochen hat, der von seinem Potenzial her auch im internationalen Vergleich einmalig ist. Welche Stadt, welche Region hat denn die Chance, eine solche Perspektive am Wasser zu ermöglichen? Ich kenne kaum eine. Und wenn wir das nicht nutzen, und damit meine ich auch den Mehrwert, den wir an dieser Stelle realisieren können, dann, so denke ich, haben wir eine Riesenchance vertan. Das wäre nach meiner Sicht in der Tat Potenzialverschwendung.

Mit dem städtebaulichen Entwicklungskonzept ist ja schon das richtige Instrument genannt worden – ich denke, das wurde hier schon fast einvernehmlich erkannt. Wobei man darüber streiten kann, ob wir das Thema als Ganzes angehen oder aber ob wir eine Zonierung vornehmen. Man muss sicherlich den Blick auf das Ganze haben, aber man kann meines Erachtens durchaus schrittweise vorgehen. Ich will Ihnen das an einem konkreten Beispiel erklären: Ich kann in Verhandlungen der STRABAG, die ihr neues Verwaltungsgebäude möglichst bald realisieren möchte, nicht mitteilen, sie habe jetzt 15 Jahre bis zum Abschluss der Planungen zu warten. Wenn ich das Unternehmen in Köln halten möchte, dann muss ich entsprechende Möglichkeiten schaffen. Und das bedeutet dann unter Umständen, dass man bestimmte Zonen auch separat zu prüfen und zu entwickeln hat. Ich denke, das ist ein gutes Beispiel, wenn wir darüber reden, Unternehmen an diesen Standort durch gute Architektur und Internationalität zu binden. Im Rheinauhafen haben sich auch Unternehmen angesiedelt, von denen wir vorher nicht geträumt haben. Ich kann mir vorstellen, dass wir so etwas auch in diesem Bereich finden werden. Diese international herausgehobene Standortqualität ist es mir wert, dieses Risiko einzugehen.

In Bezug auf die Internationalität habe ich eben gehört, dass dieser Stadt noch einiges fehle. Das ist sicherlich zu bejahen. Ich weiß auch, dass Logistik ein wichtiger Faktor ist. Wir sollten aber überlegen, ob es eben wirklich nur hier möglich ist. Ich empfehle daher in der Tat die Gesamtschau und habe eben die Möglichkeiten von Kooperationen genannt. Ich weigere mich, den Begriff der ‚kommunalen Egoismen‘ so stehen zu lassen. Wenn man sieht, was wir mit der REGIONALEN innerhalb des Verbundes von 53 kommunalen Einheiten geschafft haben und umsetzen werden, dann war das ein schwieriger, aber – wie ich finde – am Ende erfolgreicher

Prozess, dessen Ergebnisse in den nächsten zwei Jahren präsentiert werden.

Wir werden eine Vorlage erarbeiten, die durchaus dreigeteilt sein kann. Wir sollen ohnehin, dazu sind wir vom Rat aufgefordert worden, Vorschläge machen und Alternativen darstellen. Eine erste Alternative mit allen Vor- und Nachteilen, die diese mit sich brächte, wäre sicherlich ein Bekenntnis zu einem reinen Hafenausbau. Eine weitere Alternative wird das andere Extrem sein, die Umwidmung des Hafens. Ich persönlich glaube aber an die Möglichkeit, Dinge miteinander zu verbinden. Natürlich müsste das, was jetzt bereits vor Ort ist, hier mit einbezogen werden. Wir wollen ja auch nicht unnötig einen Verdrängungsprozess herbeiführen.

Wie ich den Rat der Stadt Köln kennen gelernt habe, wird er sich nicht für das eine oder das andere Extrem entscheiden. Das ist einfach politischer Alltag, das ist Realität. Falls dieses eben genannte ‚Sowohl-als-auch‘ als Möglichkeit gesehen wird, müssen sich alle sehr anstrengen. Ich weiß noch nicht, wohin dieser Prozess am Ende führen wird. 15 Jahre sind hier sicherlich das Minimum, das wir hier ansetzen müssen. Zumal wir jetzt auch noch nicht wissen, welche gesetzlichen Regelungen sich unter Umständen in der Zwischenzeit ergeben. Es gibt nicht nur den Regierungspräsidenten, es gibt das Land, es gibt auch die EU. Wir müssen mit diesen Instanzen sicherlich arbeiten. Aber wir selbst sollten jetzt mit unseren Vorstellungen beginnen und uns als Stadt entscheiden, was oder wohin wir wollen. Deswegen ist mein Vorschlag, jetzt im September den Stadtentwicklungsausschuss mit einer Vorlage zu betrauen, damit die Diskussion auch tatsächlich zu eröffnen und dann im September den Rat aufzufordern, sich zu entscheiden.

Für die Realisierung einer gemischten Nutzung ist eine Reihe von Möglichkeiten auch in den Arbeitsgruppen

immer wieder genannt worden. Ich kann nicht beurteilen, ob es am Ende emissionsschutzrechtlich überhaupt möglich sein wird, die Funktion Wohnen dort anzusiedeln, da gibt es durchaus Bedenken. Dass es aber eine Mischung von Büro- und Gewerbenutzung geben kann, davon bin ich aus diesem Symposium heraus überzeugt. Und dass das auch eine hohe Qualität haben kann und muss, dass wir Ansprüche an diese Entwicklung stellen müssen, das habe ich hier eigentlich von allen gehört. Ich will damit jetzt keine Prognose aufstellen, aber ich gehe aufgrund meiner Kenntnis der Diskussion im Rat davon aus, dass man sich eher zu dieser dritten Alternative, die wir vorschlagen werden, also einer ‚Sowohl-als-auch-Lösung‘, hinbewegen wird. Wir sind ja auch an bestimmte vertragliche Situationen gebunden, und deshalb wird es keine Abwicklung in zwei bis drei Jahren geben können.

Aber man muss es auf den Weg bringen; und ich sehe ein riesiges Potenzial in diesem Stadtteil, der dann in der Tat auch ein Leuchtturmprojekt für die Stadt werden kann. Wir werden dieses so vorbereiten, dass wir den Stadtentwicklungsausschuss am 8. September 2009 und den Rat am 10. September 2009 auffordern, sich zu entscheiden. Wir nehmen alle kritischen Bedenken, die der Politik und auch der Bevölkerung letztlich dargelegt werden müssen, mit in diese Vorlage. Ich lese aus den Diskussionen hier heraus, dass ein großer Wille existiert, Köln im Deutzer Hafen weiter zu entwickeln und in Hinsicht auf eine international stärker werdende Metropolregion ein gutes Stück nach vorne zu bringen. Und wenn Sie alle diesen Prozess so interessiert und so kritisch mit begleiten, wie Sie das jetzt in den letzten beiden Tagen hier getan haben – und dazu möchte ich Sie einladen –, dann werden wir etwas Gutes erreichen können. Das würde ich gerne als erstes Fazit aus diesem Symposium ziehen und Ihnen nochmals herzlich danken.



Liste der Teilnehmerinnen und Teilnehmer

A	
Albach, Dr. Rolf	FDP Köln
Arens, Tobias	FDP Köln
B	
Bauwens-Adenauer, Paul	Industrie- und Handelskammer zu Köln
Bender, Dr. Rolf	Häfen und Güterverkehr Köln AG
Berndt, Christian	TU München
Berner, Peter	ASTOC GmbH & Co. KG
Beste, Jörg	Synergon
Birken, Achim	Jones Lang LaSalle
Böhm, Paul	Architekturbüro Paul Böhm
Böling, Josef	Bezirksregierung Köln
Bommes, Rolf	Ellmühle Köln Deutz
Brandeis, Peter	Kusenberg Marketing GmbH
Brauner, Michael P.	Verband Spedition und Logistik Nordrhein-Westfalen e.V.
Breuer, Prof. Dr. Rüdiger	Köhler & Klett Rechtsanwälte
Breuer, Karl	Microsoft Deutschland GmbH
Broda, Uwe	Stadt Köln
Bruckner, Jens	WvM Immobilien+Projektentwicklung GmbH
Brust, Gerd	MdR, Fraktion Bündnis 90/Die Grünen im Rat der Stadt Köln
Buhr, Heribert	Stadtwerke Köln GmbH
Buschmann, Udo	Kreissparkasse Köln
C	
Campinge, Daniel	Gebr. Campinge GmbH & Co.
Campinge, Andrea	Gebr. Campinge GmbH & Co.
Canisius, Prof. Peter	Kölner Aktionsbündnis Stadtbaukultur
Ciesla-Baier, Dietmar	MdR, SPD-Fraktion im Rat der Stadt Köln
Coersmeier, Prof. Ulrich	Prof. Coersmeier GmbH Architekten und Planer
Corneth, Franz	Häfen und Güterverkehr Köln AG
D	
Dahmen, Friedrich	Stadt Köln
Danielzyk, Prof. Dr. Rainer	ILS - Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung
Denk, Ulrich	BulwienGesa AG
Detjen, Jörg	MdR, Fraktion Die Linke im Rat der Stadt Köln
Diehl, Joachim	Bezirksregierung Köln
Dohse, Dr. Dirk	Institut für Weltwirtschaft an der Universität Kiel
Dörkes, Christian	Stadt Köln
E	
Eggerbauer, Florian	Eggerbauer Bauprojektierung / Realisation
Ehling, Thomas	Theo Steil GmbH
Eppenich, Michael	Stadt Köln

F

Fahlenbock, Bernd	Stadt AG Behindertenpolitik
Fasselt, Jan	StadtRaumKonzept GmbH
Feld, Helmut	
Fenner, Thomas	FSWLA
Fox-Kämper, Runrid	ILS - Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung
Frank, Jörg	Fraktion Bündnis 90/Die Grünen im Rat der Stadt Köln
Frauns, Elke	bürofrauns
Freudenau, Henrik	StadtRaumKonzept GmbH
Fritz, Detlef	Stadt Köln

G

Geiß, Peter	Stadtwerke Mainz AG
Gerhardt, Andreas	Deutsche Immobilien Development AG
Greschok, Klaus P.	Arbeitskreis „Urbanes Wohnen“
Grimbach-Schmalfuß, Uta	SV Stadt Köln
Gütter, Dr. Reinhold	Freie und Hansestadt Hamburg

H

Haesemann, Manfred	CBH Rechtsanwälte
Hamm, Johannes-Werner	MdR, CDU-Fraktion im Rat der Stadt Köln
Harzendorf, Klaus	Stadt Köln
Haupt, Andreas	LLR Legerlotz Laschet Rechtsanwälte
Heinemann, Reinhard	Rheinischer Verein für Denkmalpflege und Landschaftsschutz e. V.
Hentschel, Dr. Jochen	CBH Rechtsanwälte
Hessel, Philipp	KSP CONSULT GmbH
Hessing, Daniela	TU Dortmund
Hilden, Norbert	Architekt
Hoffmann, Klaus	Kölner Bürger Bündnis BV 1
Hohr, Jean-Paul	Hohr Immobilien GmbH
Hoppe, Jens	Atisreal GmbH
Höver, Dr. Ulrich	Stadt Köln
Huppertsberg, Thomas	Huppertsberg Consult

J

Jacobi, Alexander	Bauwens Development GmbH & Co. KG
Jankowski, Karl	Jankowski Architekten Stadtplaner DWB
Jenniges, Klaus	Stadt Köln
Jennrich, Stefan	Stadt Köln

K

Kalscheuer, Markus	Kreissparkasse Köln (KSK Immobilien)
Katzensteiner, Friedrich	Omya GmbH
Kiefer, Bernd	Stadt Köln
Kiepe, Folkert	Deutscher Städtetag
Kivelip, Falk	FW - Landesverband Freier Immobilien- und Wohnungsunternehmen NRW e. V.
Klipper, Karl-Jürgen	MdR, CDU-Fraktion im Rat der Stadt Köln
König, Jürgen	Stadt Köln

Kottmair, Hanspeter	Architekturbüro HP. Kottmair
Kranz	Verband Kölner Spediteure
Kretschmer, Karsten	Bezirksvertretung 1, Bündnis 90/Die Grünen
Kröger, Maria	Stadt Köln
Küpper, Dr. Utz Ingo	Haus der Architektur
Kuschewski, Joachim	Architekt

L

Laschet, Remo	LLR Legerlotz Laschet Rechtsanwälte
Lelong, Bettina	ILS - Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung
Lenzen, Birgit	Jones Lang LaSalle
Liebmann, Rainer	Stadt Köln
Lom, Walter von	Walter von Lom Planungs GmbH
Lorenz, Rolf	Stadt Köln
Lucks, Nicolai	Kreishandwerkerschaft Köln
Lucks, Karl-Heinz	Wallburger GmbH
Lueg, Clemens	Industrie- und Handelskammer zu Köln

M

Meiers, Franz	LEG Stadtentwicklung GmbH & Co. KG
Merfeld, Karl-Heinz	Stadt Köln
Mevenkamp, Bernhard	CDU-Fraktionsvorsitzender in der Bezirksvertretung 1
Meyer, Gabriele	Häfen und Güterverkehr Köln AG
Miebach, Thomas A.	Carl J. Weiler Eisen & Stahl GmbH & Co. KG
Minkus, Jürgen	Jürgen Minkus Architekt BDA
Möbius, Christian	CDU-Fraktion im Landtag Nordrhein-Westfalen
Molestina, Prof. Juan Pablo	Molestina Architekten GmbH
Möller, Kathrin	GAG Immobilien AG
Müller, Anne-Luise	Stadt Köln
Müller, Rolf	HOCHTIEF Projektentwicklung GmbH
Müller, Dr. Sabine	MdR, Fraktion Bündnis 90/Die Grünen im Rat der Stadt Köln
Murrack, Martin	Stadt Köln

N

Nähser, Marcus	Kreissparkasse Köln
Nauwerk, Erdmute Adele	Bezirksvertretung 1, Stadt Köln
Neef, Dieter	Bürgerverein Köln-Sürth
Nelles, Wilfried	Johanniter
Neweling, Gerd	Stadt Köln
Nonn, Katrin	Industrie- und Handelskammer zu Köln

O

Obermaier, Dr. Frank	Stadt Köln
Ostrowski, Dr. Rüdiger	Verband Spedition und Logistik Nordrhein-Westfalen e.V.

P

Paffenholz, Stephan	Stadt Köln
Panzer, Peter	Handwerkskammer zu Köln
Paul, Annette	Gestaltungsbeirat Köln
Penkwitz, Heike	Stadt Köln

Peter, Ludwig	Häfen und Güterverkehr Köln AG
Pfeiffer, Ulrich	empirica ag
Piber, Astrid	UNStudio Business Development and Communication
Pietraszek, Michael	Kreishandwerkerschaft Köln
Piroeth, Ute	Architektin
Pistol, Björn	UNICONCONSULT Universal Transport Consulting GmbH
Plaag, Bernd	Stadtteilgruppe Schäl Sick
Plattner, Wilhelm	Prof. Coersmeier GmbH
Platz, Gunnar	Planco Consulting GmbH
Pook, Dr. Werner	ADU cologne - Institut für Immissionsschutz GmbH
Prinz, Prof. Dieter	Stadtplaner
Prinz, Sascha	Prinz Immobilien Consulting GmbH

R

Rappen, Stefan	CBH Rechtsanwälte
Raßfeld, Helmut	SKI Standort Köln-Immobilien
Rickmann, Jörn	WvM Immobilien+Projektentwicklung GmbH
Roß-Belkner, Monika	Bezirksbürgermeisterin Rodenkirchen
Rutenberg, Christine	Leitbild Köln 2020

S

Sarikaya, Dr. Mehmet	Rhein-Sieg-Kreis
Schaaf, Otto	Stadtentwässerungsbetriebe Köln AöR
Schäfer, Rainer Maria	STRABAG Real Estate GmbH
Schaule, Matthias	TU München
Schirp, Oliver	STRABAG / BRVZ
Schlapka, Helga	MdR, SPD-Fraktion im Rat der Stadt Köln
Schleicher, Michael	Stadt Köln
Schmedt, Thorsten	Molestina Architekten GmbH
Schmidt, Florian	Greif + Contzen GmbH
Schmitz, Ferdinand	Sachkundiger Einwohner im Verkehrsausschuss des Rates der Stadt Köln
Schneider, Dorothee	SPD-Fraktion im Rat der Stadt Köln
Schneider-Sedlacek, Angela	Gestaltungsbeirat Köln
Schomburg, Melanie	Kleiner Recycling Köln GmbH
Schoppmann, Nina	Stadt Köln
Schramma, Fritz	Oberbürgermeister der Stadt Köln
Schulte, Wilhelm	Schultearchitekten
Schulz, Herrmann	Architekturbüro
Schürer, Ralf	Bezirksregierung Köln
Schwab, Dr. Joachim	Bezirksregierung Köln
Schwartz, Ute	BRVZ Bau- Rechen- und Verwaltungszentrum GmbH
Schwokowski, Claudia	Industrie- und Handelskammer zu Köln
Siebert, Sebastian	StadtRaumKonzept GmbH
Soénius, Dr. Ulrich S.	Industrie- und Handelskammer zu Köln
Speer, Prof. Albert	AS & P - Albert Speer & Partner GmbH
Steinhauer, Klaus	FSWLA
Sterck, Ralph	MdR, FDP-Fraktion im Rat der Stadt Köln
Stottrop, Regina	Regina Stottrop - Büro für Stadtplanung
Streitberger, Bernd	Stadt Köln
Stüttem, Werner	Stadt Köln

Suer, Andrea
Surburg, Sabine

Stadt Köln
Stadt Köln

T

Tewes, Thomas
Thelen, Horst
Thiemann, Angela
Tiedemann, Dieter
Többen, Detlef

Kölner Haus- und Grundbesitzverein von 1888
MdR, Fraktion Bündnis 90/Die Grünen im Rat der Stadt Köln
Stadt Köln
Architekturbüro
Häfen und Güterverkehr Köln AG

U

Ullrich, Robert

V

Vastag, Prof. Dr. Alex
Vogt, Reinhard

Fraunhofer Institut für Materialfluss und Logistik (IML)
Stadtentwässerungsbetriebe Köln, AöR

W

Wagner, Caroline
Walter-Borjans, Dr. Norbert
Waschek, Johannes
Weghofer, Martin
Weisenstein, Michael
Welcker, Kathrin
Wevering, Günter
Wieland, Hans-Peter

Stadt Köln
Stadt Köln
MdR, SPD-Fraktion im Rat der Stadt Köln
bürofrauns
Fraktion Die Linke im Rat der Stadt Köln
Alfred H. Schütte GmbH & Co. KG
Stadt Köln
CTS Container-Terminal GmbH

Z

Zacherl, Rita
Zander, Prof. Erwin H.
Zimmer-Hegmann, Ralf
Zimmermann, Michael
Zimmermann, Michael
Zimmermann, Dr. Petra Sofia

Bilfinger Berger Hochbau GmbH
Aktionsbündnis Stadtbaukultur
ILS - Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung
KSP Engel und Zimmermann Architekten GmbH
MdR, SPD-Fraktion im Rat der Stadt Köln
KSP Engel und Zimmermann Architekten GmbH









Der Oberbürgermeister

Dezernat Stadtentwicklung, Planen und Bauen
Amt für Stadtentwicklung und Statistik
Amt für Presse- und Öffentlichkeitsarbeit

Bearbeitung:

ILS – Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung gGmbH, Dortmund
STADTRAUMKONZEPT GmbH, Dortmund

Veranstaltungsfotos:

Volker Beushausen, Castrop-Rauxel

Titelfoto Hafen: Günter Wevering

Alle weiteren Abbildungen sind den Beiträgen der jeweiligen Referentinnen und Referenten entnommen.

Satz:

Bruno Brödner, Dortmund

Druck:

Koffler+Kurz MedienManagement GmbH, Dortmund

August 2009

13-US/15/600/08.2009

