

Marktanalyse gemäß § 107 Abs. 5 Gemeindeordnung NRW

A. Ausgangssituation

Die Logistik- und Transportbranche hat in der 1. Dekade des neuen Jahrtausends überproportional an der boomenden Weltwirtschaft und dem damit verbundenen Warenaustausch partizipiert. Die fortschreitende Globalisierung, die weltweite Arbeitsteilung und die wirtschaftliche Entwicklung der Schwellenländer haben immer neue, umfangreichere Transportnotwendigkeiten hervorgebracht. Deutschland als Exportweltmeister ist ein Profiteur dieser Entwicklung.

In diesem Umfeld hat sich die Logistik- und Transportwirtschaft in Europa und damit auch in Deutschland zu einem Wachstumstreiber entwickelt. Sie ist inzwischen zum drittgrößten Arbeitgeber in Deutschland avanciert (2,6 Mio. Beschäftigte) und gehörte zu denjenigen Branchen, die trotz eines zwischenzeitlichen konjunkturellen Abschwungs noch neue Arbeitsplätze bereitgestellt hat. Der Beitrag zum Bruttosozialprodukt fällt entsprechend aus (7% des BIP (2010 ca. 88 Mrd. Euro), Wachstum von 5%/a).

Die Verkehrswissenschaftler gehen davon aus, dass mit aktuell anziehender Konjunktur wieder verstärkt Transport- und Logistikleistungen nachgefragt werden. Insbesondere China, Indien und die Schwellenländer verzeichnen bereits heute eine stärkere konjunkturelle Erholung als die USA und Europa. In Summe ist davon auszugehen, dass der prognostizierte Zuwachs der Verkehrsleistungen um ca. 50-70 Prozent, wenn auch zeitlich versetzt, eintreten wird. Die damit unterstellten Verkehrsleistungen auf Schiene, Wasserstraße und Straße sind mit den heutigen infrastrukturellen Voraussetzungen in Deutschland nicht zu bewältigen. Ein Ausbau dieser Infrastruktur ist dringend geboten. Den Häfen (See- und Binnenhäfen) kommt dabei als Verknüpfungsinfrastruktur eine besondere Bedeutung zu.

So wird ein Verkehrsträger allein die zu erwartenden Mehrmengen nicht aufnehmen können. Derzeit sind sowohl Straße als auch Schiene in Deutschland infrastrukturell bereits überbelastet. Der Verkehrsträger Wasserstraße ist jedoch in der Lage, sofort mehr als 50 Prozent des derzeitigen Transportvolumens aufzunehmen. Der Transport von Containern auf der Wasserstraße in Verbindung mit den Landverkehrsträgern hat in der Vergangenheit bewiesen, dass mit geschickten Transportketten deutliche Verlagerungseffekte möglich sind. Dieser Erkenntnis folgend hat zum Beispiel Europas größter Seehafen Rotterdam eine Veränderung des Modal-Splits bis zum Jahre 2030 als strategisches Ziel vorgegeben.

	2006	2030
Binnenschiff	38 %	45 %
LKW	49 %	35 %
Bahn	13 %	20 %

Tabelle 1: Modal-Split Rotterdam

Dabei sollen die Anteile der Binnenschifffahrt und des Schienentransports deutlich gegenüber dem Straßengüterverkehr zunehmen. Schon heute sind die Zufahrtstraßen in und um das Hafengebiet verstopft und nicht mehr in der Lage, die störungsfreie An- und Abfahrt in das Hafengebiet zu gewährleisten. Die Problemlage und Lösungsansätze im Hafen Antwerpen sind vergleichbar.

Um den zu erwartenden Anforderungen gerecht zu werden, ist das Leistungsportfolio der Hinterlandhäfen anzupassen und zu stärken. Eine Möglichkeit sich auf die Zukunftsaufgaben vorzubereiten, besteht in der zielorientierten Zusammenarbeit von Binnenhäfen und Eisenbahnverkehrsunternehmen. Dies hat auch die Politik erkannt und zum Beispiel im Wasserstraßen- und Hafenkonzept des Landes NRW und im nationalen Hafenkonzept die verstärkte Zusammenarbeit von Binnenhäfen gefordert, um diese im Rahmen einer Clusterbildung zu fördern.

Dabei wird erkannt und unterstellt, dass zukünftig nicht mehr der nationale Wettbewerb einzelner Standorte im Fokus steht, sondern eine internationale (europäische) Wettbewerbssituation der Regionen entstehen wird. Dem Land Nordrhein-Westfalen als bevölkerungsreichstem Bundesland und einem der größten Absatz- und Beschaffungsmärkte Europas kommt dabei besondere Bedeutung zu. Die industrielle Entwicklung insbesondere in der Nähe von Flüssen und Kanälen hat Nordrhein-Westfalen historisch zum Binnenschiffs- und Binnenhafenland Nr. 1 in Deutschland werden lassen.

Um den wirtschaftlichen Herausforderungen gerecht werden zu können, besteht die Absicht der Häfen und Güterverkehr Köln AG (nachfolgend HGK) und der Neuss-Düsseldorfer Häfen GmbH & Co. KG (nachfolgend NDH), eine gemeinsame Betreibergesellschaft (nachfolgend NewCo) in der Rechtsform der GmbH & Co. KG für die Sparten Hafenbetrieb und Cargo zu gründen. Die Rechtsform der NewCo wird im Wesentlichen dadurch determiniert, dass die Einbringung der Geschäftsbetriebe ertragsteuerneutral erfolgen soll und die Kooperationspartner nicht alle steuerlich wesentlichen Betriebsgrundlagen (insbesondere die Betriebsgrundstücke) auf die NewCo Eigentumsmäßig übertragen wollen. Darüber hinaus soll auch weiterhin eine weitestgehende Verrechnung der Ergebnisse der NewCo im steuerlichen Querverbund möglich sein. Lediglich bei Gründung einer GmbH & Co KG können diese Prämissen erfüllt werden. Die NewCo (sowohl Kommanditgesellschaft als auch Verwaltungs-GmbH) ist nicht befristet.

Die HGK hat ihren Sitz in Köln. Sie entstand 1992 aus einer Verschmelzung der Häfen Köln GmbH mit der Köln-Bonner Eisenbahnen AG und dem Güterverkehr der KVB AG, der Köln-Frechen-Benzelrather Eisenbahn. Gegenstand der HGK ist der Betrieb von Häfen und von öffentlichem und nicht öffentlichem Eisenbahnverkehr und der Rheinfähre Köln-Langel/Hitdorf sowie der Durchführung und Förderung aller Vorhaben, die damit verbunden sind.

Die Beteiligungsverhältnisse an der HGK stellen sich wie folgt dar: Die Stadtwerke Köln GmbH (nachfolgend SWK) sind mit 54,5 %, die Stadt Köln mit 39,2% und der Rhein-Erft-Kreis mit 6,3% an der HGK beteiligt. Die SWK ist hierbei eine 100 %ige Tochtergesellschaft der Stadt Köln. Laut Wirtschaftsplan 2010 bestanden 216 Personalplanstellen im Bereich Cargo und 82 im Bereich Hafenebetrieb.

Der Geschäftsbereich Cargo lässt sich in die Bereiche Regional- und Fernverkehr unterteilen. Der Regionalverkehr kann wiederum aufgeschlüsselt werden in HGK-eigene Verkehre und Kooperationsverkehre mit der DB Schenker Rail GmbH, Mainz (nachfolgend DB Schenker). Im Bereich des Fernverkehrs plant die HGK Verkehre zu den großen europäischen Wirtschaftszentren sowie den Seehäfen und führt diese teilweise selbst, teilweise in Kooperation mit anderen Unternehmen durch. Weitere Erlösquellen sind Betriebsführungen im Rahmen einer Kooperation mit DB Schenker.

Der Geschäftsbereich Hafen umfasst den Betrieb der Häfen Godorf, Deutz, Niehl I und Niehl II. Der Godorfer Hafen besteht aus drei Hafenbecken, der Bau eines vierten wird beabsichtigt. Der Hafen Niehl I ist der einzige Kölner Hafen, in dem derzeit Container umgeschlagen werden können, Niehl II ist vom Autohersteller Ford geprägt. Die Einnahmen im Hafengebiet setzen sich im Wesentlichen aus Ufergeld und Kranleistungsentgelten zusammen.

Die NDH besteht seit 2003 durch die Fusion der bis dahin selbständigen Häfen Neuss und Düsseldorf. Die Stadtwerke Düsseldorf AG und die Stadthafen Neuss GmbH & Co. KG sind jeweils zu 50 % an der NDH beteiligt. An der Stadtwerke Düsseldorf AG ist die EnBW zu 54,95%, die Landeshauptstadt Düsseldorf zu 25,05% und die GEW Köln AG zu 20% beteiligt. Die Stadt Neuss ist zu 100% an der Stadthafen Neuss GmbH & Co. KG beteiligt.

Mit über 10 Mio. Tonnen wasserseitigem Umschlag gehören die Neuss Düsseldorfer Häfen zu den größten Binnenhäfen Europas. In den letzten 10 Jahren hat sich der Hafen zu einem der wichtigsten Umschlagstandorte für massenhaftes Schütt- und Stückgut entwickelt. Darüber hinaus besitzt der Hafen auch in den Bereichen Container, Fahrzeug-, Flüssig- und Schwergutumschlag eine bedeutende Rolle in Europa.

Neben der hervorragenden Wasseranbindung besteht in den Hafengebieten eine effektive Eisenbahninfrastruktur; das eigene Güterverkehrseisenbahnunternehmen der NDH (Neusser Eisenbahn) rundet das Portfolio u.a. mit Zugleistungen auf öffentlichen Streckennetzen, Entwicklungen von Logistikkonzepten und -lösungen, Lagerung frei oder gedeckt, Nach- oder Vorläufen per Schiene oder LKW, Aufbau von Logistikketten, transportergänzenden Leistungen (z. B. Vermietung von Flächen und Lagerhallen) und trimodalem Güterumschlag auf eigener Infrastruktur ab.

An der NewCo soll eine Beteiligung von jeweils 50 % seitens der NDH und der HGK gehalten werden. Die Beteiligung erfolgt durch die Einbringung der Betriebsteile Hafen und Cargo der jeweiligen Gesellschaft. Der Betrieb der Binnenhäfen in Düsseldorf, Köln und Neuss einschließlich öffentlicher Eisenbahngüterverkehrsunternehmen bildet dementsprechend im Wesentlichen den Unternehmensgegenstand des neuen Unternehmens. Weiterhin gehören hierzu alle den Betriebszweck fördernde Geschäfte. Bei den Muttergesellschaften NDH und HGK sollen hingegen u.a. die Hafen- und Eisenbahninfrastruktur sowie etwaige Beteiligungen verbleiben.

B. Analyse der Chancen und Risiken

Aus ökonomischen und ökologischen Gründen stellen Hafenkooperationen eine zukunftsfähige Entwicklungsmöglichkeit für die Häfen dar. Insbesondere für die Rheinhäfen, die in die Funktion von großen Hinterlandhubs für Seehäfen hineinwachsen, ist eine Kooperation mit angrenzenden Häfen schon aus Kapazitätsgründen sinnvoll.

In NRW haben 26 der 50 umsatzstärksten Unternehmen Deutschlands ihren Hauptsitz und das Bundesland gilt als Verkehrsknotenpunkt in alle Richtungen. Da der Kunde immer stärker die vollständige Transportkette in seine Nachfrage mit einbezieht und sich hierbei für die günstigste Variante entscheidet, bietet die Hafenkooperation die Möglichkeit, durch ein leistungsfähiges logistisches Netzwerke auf 90 Rheinkilometern diese Nachfrage zu befriedigen. Dabei kann sich eine aus der Kooperation hervorgehende Betreibergesellschaft für Ver- und Betrieb von Hafenumschlag und (über)regionalen Eisenbahngüterverkehren als starker, integrierter Verkehrskonzern in der Region positionieren. Es entstehen signifikante Kostenvorteile und Erlöspotenziale innerhalb des erweiterten regionalen Kooperationsraums und im Seehafenhinterlandverkehr.

Der Konkurrenzdruck der sog. ARA -Seehäfen (Antwerpen, Rotterdam und Amsterdam) steigt kontinuierlich durch das Wachstum der Südhäfen, die Schlüsselpotenzial für die Warendistribution aus dem Asienverkehr haben. Die ARA- Seehäfen haben einen wachsenden Kapazitätsbe-

darf für Umschlag und Transport ins Hinterland und benötigen eine intensive Hinterlandanbindung durch Logistikkreisläufe. Daher ist eine leistungsfähige Hinterlandlogistik essenziell für die Behauptung der Marktposition. Eine starke Infrastruktur mit Knotenpunkten aller wesentlichen Verkehrsträger ist daher gefordert. Eine Kooperation und damit der Ausbau der Verkehrsträger Schiene und Wasserstraße, die im Fernverkehr von NRW 57 % des gesamten Gütertransportes ausmachen, wird zum Standortvorteil.

Zukünftig ist mit einer Erhöhung des Containerumschlags zu rechnen. Durch die Bündelung der angebotenen Flächen in den Häfen Köln, Neuss und Düsseldorf können diese effizienter genutzt werden. Dies ist ein entscheidender Vorteil, da die signifikante Erhöhung der Flächeneffizienz es ermöglicht, die angeforderten Kapazitäten trotz der bestehenden Flächenknappheit anzubieten.

Aus betriebs- und volkswirtschaftlicher Sicht ist das Binnenschiff im Schnitt kostengünstigster Verkehrsträger, gefolgt von der Bahn, wobei dieser Effekt bei steigenden Transportentfernungen noch deutlicher wird. Dabei haben die Kostenvorteile auch mit der sehr guten Energieeffizienz der Verkehrsträger Schiff und Bahn zu tun. Energieeffizienz im Sinne von Umweltfreundlichkeit der verwendeten Transportkette wird auf Kundenseite aus Imagegründen immer wichtiger und in die Auswahl der Anbieter mit einbezogen. Bei einem steigenden ökonomischen und ökologischen Druck ist die Vernetzung von Schiff und Bahn zukunftsichernd und durch Ausweitung der angebotenen Transportkette kostengünstig.

Die regionalen Entwicklungsfelder, die durch die Kooperation genutzt werden können, bestehen in der Intensivierung des Kooperationsraums durch den Ausbau der Geschäfte durch gemeinsame Akquise und der Ansprache potenzieller Kunden in den angrenzenden Regionen und damit sukzessiven Verdichtung des Logistiknetzwerks. Außerdem kann eine Positionierung als Verteilzentrum für die ARA-Seehäfen durch das Angebot leistungsfähiger und kostenoptimaler Kapazitäten erreicht werden.

Eine institutionalisierte Zusammenarbeit der NDH und HGK ermöglicht hierbei die Realisierung von Synergiepotenzialen in einer Größenordnung von bis zu 3,4 Mio. € innerhalb von drei Jahren, sowie zusätzlich 1,1 Mio. €/a in den Folgejahren. Die positiven wirtschaftlichen Effekte sichern die jeweiligen Unternehmensstandorte und stärken die Kooperationspartner nachhaltig. Ein Wachstum der Unternehmen führt neben der Sicherung der bestehenden ebenfalls zur Schaffung neuer Arbeitsplätze und hat damit positive Auswirkungen auf den lokalen Arbeitsmarkt.

Die Risiken der Kooperation liegen demgegenüber im Wesentlichen darin, dass sich die erwarteten Synergieeffekte und Marktchancen nicht vollständig realisieren lassen. Mittel- und langfristig könnte der Wettbewerbsdruck durch andere Marktteilnehmer steigen und sich nachteilig auf die wirtschaftlichen Ergebnisse der Beteiligungsgesellschaft auswirken. Die aus dem Wettbewerbsumfeld resultierenden Risiken wirken sich jedoch noch in stärkerem Maße aus, wenn NDH und HGK nicht in der geplanten Form kooperieren.

C. Auswirkungen auf das Handwerk und die mittelständische Wirtschaft

Eine Kooperation wird positive Auswirkungen auf das Handwerk und die mittelständische Wirtschaft haben. Die bereits bei den Kooperationspartnern vorhandenen Instrumentarien, wie die Marketing- und Vertriebsstruktur, umfangreiche maschinentechnische Ressourcen, eine ausbaufähige Immobilienwirtschaft und qualifiziertes Fachpersonal werden zielgerichtet und durch die Zusammenarbeit effizienter eingesetzt. Der Bereich Logistik gilt als wachsende Zukunftsbranche der mittelständischen Wirtschaft. Das Angebot zur Nutzung der bereits bestehenden Instrumentarien der Kooperationspartner wird für logistische Betriebe ausschlaggebend sein bei der Entscheidung, sich im Hafengebiet anzusiedeln.

Daneben besteht das Ziel auch neue Kunden aus anderen Branchen der mittelständischen Wirtschaft und des Handwerks auf den Hafengebieten anzusiedeln. Dabei ist ein erhebliches Standortvorteil, dass neue Kunden die bestehende Infrastruktur und die hafenbetrieblichen Dienstleistungen nutzen können, so z.B. die Vernetzung mit der Eisenbahn, die einen großen Vorteil für Produktions- und Handelsbetriebe birgt. Die durch die Kooperation generierten Vorteile werden sowohl für Handwerksbetriebe als auch für größere, mittelständische Betriebe von Interesse bei der Standortwahl sein.

Sowohl im Logistiksektor als auch für das produzierende Gewerbe ist durch die Kooperation eine Wirtschaftsförderung im Ballungsgebiet möglich. Dies wird einen nachhaltig positiven Effekt auf die Beschäftigung in der Region haben. Die bestehenden Arbeitsplätze werden gesichert und durch Neuansiedlungen von Gewerbebetrieben werden zusätzlich neue geschaffen.