

Beschlussvorlage

zur Behandlung in **öffentlicher Sitzung**

Betreff

101. Änderung des Flächennutzungsplanes (FNP) im Stadtbezirk 2, Köln-Rodenkirchen

Arbeitstitel: Godorfer Hafen in Köln-Godorf

hier: Einleitungsbeschluss nach § 2 Baugesetzbuch (BauGB) und Beschluss über die Durchführung der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung nach § 3 Absatz 1 BauGB

Beschlussorgan

Stadtentwicklungsausschuss

Gremium	Datum
Stadtentwicklungsausschuss	08.11.2012
Ausschuss für Umwelt und Grün	13.11.2012
Wirtschaftsausschuss	03.12.2012
Bezirksvertretung 2 (Rodenkirchen)	10.12.2012
Stadtentwicklungsausschuss	13.12.2012

Beschluss:

Der Stadtentwicklungsausschuss beschließt,

1. für den im planungsverbindlichen Flächennutzungsplan in der Anlage 2 dargestellten Bereich eine Planänderung gemäß § 2 Absatz 1 Baugesetzbuch (BauGB) einzuleiten sowie
2. die frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung gemäß § 3 Absatz 1 BauGB im Rahmen einer Abendveranstaltung (Modell 2) durchzuführen.

Alternative: kein Ausbau - keine Flächennutzungsplan-Änderung

Haushaltsmäßige Auswirkungen **Nein**

<input type="checkbox"/> Ja, investiv	Investitionsauszahlungen	_____€	
	Zuwendungen/Zuschüsse	<input type="checkbox"/> Nein <input type="checkbox"/> Ja	_____ %
<input type="checkbox"/> Ja, ergebniswirksam	Aufwendungen für die Maßnahme	_____€	
	Zuwendungen/Zuschüsse	<input type="checkbox"/> Nein <input type="checkbox"/> Ja	_____ %

Jährliche Folgeaufwendungen (ergebniswirksam): ab Haushaltsjahr:

a) Personalaufwendungen	_____€
b) Sachaufwendungen etc.	_____€
c) bilanzielle Abschreibungen	_____€

Jährliche Folgeerträge (ergebniswirksam): ab Haushaltsjahr:

a) Erträge	_____€
b) Erträge aus der Auflösung Sonderposten	_____€

Einsparungen: ab Haushaltsjahr:

a) Personalaufwendungen	_____€
b) Sachaufwendungen etc.	_____€

Beginn, Dauer

Begründung:Historie und Verfahren:

Seit den späten 1980er Jahren gibt es Überlegungen, den Hafen in Godorf um ein viertes Hafenbecken zu erweitern. Insbesondere das Hafengesamtkonzept der Stadt Köln aus dem Jahre 1988 sieht ein bipolares Konzept durch die Intensivierung von zwei Haupthäfen (Niehl I und Godorf) im Norden und Süden vor.

Bereits 1999 wurde ein Einleitungsbeschluss zur 101. Flächennutzungsplan-Änderung mit dem Arbeitstitel "Godorfer Hafen" gefasst mit dem Ziel, eine Sonderbaufläche "Hafen" darzustellen und damit auch die planungsrechtliche Voraussetzung für die Genehmigung der Hafenerweiterung herzustellen. Das Verfahren wurde jedoch bis heute nicht weiterverfolgt.

Im August 2006 wurde von der Bezirksregierung ein zusammenfassender Planfeststellungsbeschluss zum Ausbau des Hafens in Godorf gefasst, in dem alle wasserhaushalts-, eisenbahn-, straßenbau- und immissionsschutzrechtlichen Genehmigungen konzentriert werden sollten.

Dieser hatte jedoch vor dem Oberverwaltungsgericht Münster keinen Bestand, da nach Auffassung des Gerichts die bauplanungsrechtliche Zulassung gesondert, das heißt durch Bauleitplanverfahren, hätte erfolgen müssen.

Daraufhin führte die Stadt Köln im Auftrag des Rates am 10.07.2011 eine Bürgerbefragung über die Hafenerweiterung durch. Das vorgegebene Quorum von 10 % wurde deutlich nicht erreicht, so dass das Ergebnis der Abstimmung nicht berücksichtigt werden konnte.

Mit dieser Flächennutzungsplan-Änderung sollen nun erneut die planungsrechtlichen Voraussetzungen nach BauGB für eine Hafenerweiterung in Godorf geschaffen werden. Die Rahmenbedingungen haben sich seit 1998 verändert; die gutachterlichen Grundlagen wurden mehrmals überarbeitet und aktualisiert. Daher soll für diese 101. Flächennutzungsplan-Änderung zusammen mit dem Beschluss zur frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Absatz 1 BauGB (Modell 2) nochmals ein Einleitungsbeschluss gefasst werden.

Heutige Situation:

Nahezu der gesamte Welthandel wird über den Seeverkehr abgewickelt. Die Wirtschaftsregion Rhein-Ruhr ist über die Häfen Zeebrügge - Antwerpen - Rotterdam - Amsterdam (ZARA) an diesen Weltmarkt angebunden. Diese Häfen erweitern zurzeit ihre Kapazitäten deutlich. Aus dieser Masse des anlandenden Volumens heraus, das in das Binnenland (hier: Europa) verteilt werden muss, ergibt sich die Notwendigkeit, immer effizientere und schnellere Verteilzentren und ebenso effektive wie auch umweltfreundliche Transportsysteme zu nutzen. Dabei stößt der einfache (unimodale) Transport vom Hafen über die Straße an den Verbraucher schnell an seine Leistungs- und Kapazitätsgrenzen. Daher werden über ein wachsendes Netz von Inlandterminals und ihren breit gefächerten Infra- und Servicestrukturen möglichst alle Transportträger (Schiff, Bahn, Lkw) optimal miteinander verknüpft.

Gemäß der Prognose der deutschlandweiten Verkehrsverflechtungen bis zum Jahr 2025 werden diese überregionalen Steigerungen des Güterverkehrsaufkommens in einer Größenordnung von 70 % zunehmen. Diese Entwicklung wird in umschlagstarken Regionen wie Köln noch mehr Druck auf die Verkehrsinfrastruktur ausüben. Mit zunehmendem Lkw-Verkehr auf den Autobahnen wird zumindest der regionale Pkw- und Kleintransporter-Verkehr vermehrt wieder auf die Bundes-, Land- und Kreisstraßen ausweichen. Insgesamt wird damit die Verkehrsbelastung in der Fläche deutlich steigen. Umso mehr Güter auf alternativen Wegen in die Verteilzentren regionaler oder lokaler Binnenmärkte transportiert werden können, umso mehr wird sich dieser Effekt verzögern oder kann unter Umständen verhindert werden. Ein wesentlicher Verkehrsträger, der entlang der Rheinschiene einen Teil dieses Drucks auffangen kann, wird die Binnenschifffahrt sein. Die Potenziale dieses Verkehrsträgers sind noch lange nicht ausgeschöpft; es wird davon ausgegangen, dass die Kapazitäten noch mehr als verdoppelt werden können. Dies setzt in der Konsequenz eine leistungsfähige Infrastruktur für den Umschlag und die Verteilung voraus.

Die Kölner Häfen haben überregionale Bedeutung für den Güterverkehr und sind nach Duisburg der zweitgrößte Binnenhafenstandort in Deutschland. Demzufolge stehen die Kölner Häfen vor der Aufgabe, die noch verfügbaren Flächen für die dafür notwendigen hafenbezogenen Bedarfe nutzbar zu machen. Dabei steht die Bereitstellung in Konkurrenz zu Stadtentwicklungsstrategien und sonstigen Flächennutzungen in den potentiell verfügbaren Arealen.

Es wurde daher seit dem Jahr 2000 intensiv untersucht, welchen Güterverkehrszuwachs die Region Köln zu erwarten hat und welcher zusätzliche Flächenbedarf mit dieser Entwicklung einhergeht. Teil der Untersuchung war auch die Bestimmung des Verflechtungsraums (Region Köln) der Kölner Häfen durch Befragungen von Unternehmen und Auswertung der abgefertigten Güter. Es wurden so neben den etablierten Hafenstandorten auf Kölner Stadtgebiet auch Alternativ- und Konkurrenzstandorte im näheren und weiteren Umfeld bestimmt und deren Entwicklungspotenziale in die Betrachtung mit einbezogen. Ebenfalls Teil der Untersuchungen war, ob durch Umstrukturierungsmaßnahmen an vorhandenen Hafenstandorten zusätzliche Flächenkontingente geschaffen werden können.

Ergebnis der Analysen ist, dass das bis 2030 prognostizierte Güteraufkommen an den vorhandenen Hafenstandorten nicht bewältigt werden kann. Der Hafen Niehl I ist zurzeit der einzige Standort in Köln, an dem Güter im trimodalen Umschlag (Schiff-Schiene-Straße) abgewickelt werden können, verfügt jedoch auch nach umfangreichen Umstrukturierungsmaßnahmen nicht über die in Zukunft notwendigen Flächenkontingente von 120 000 m² bis 130 000 m². Nur in Verbindung mit einem Ausbau des Hafenstandorts in Köln-Godorf kann die bis 2030 erwartete Nachfrage befriedigt und so verhindert werden, dass diese Verkehre auf andere Hafenstandorte ausweichen und schließlich mit dem Lkw über weite Strecken in das Stadtgebiet transportiert werden beziehungsweise unimodal per Lkw abgewickelt werden müssen.

Darüber hinaus wird mit einem Terminal in Godorf der Kölner Süden und das Umland mit seinem weitreichenden Einzugsgebiet erschlossen. Es können Verkehre, die heute in Niehl abgewickelt werden, in Godorf abgewickelt und entsprechend Verkehre durch die Kölner Innenstadt vermieden werden. Zusätzlich wird die Wettbewerbsfähigkeit des Binnenschiffs so gestärkt, dass Verkehre aus dem Umfeld des Kölner Südens, die heute per Lkw von beziehungsweise nach den Seehäfen gehen, auf das Binnenschiff verlagert werden können.

Der Ausbau des Hafens in Godorf stellt somit nicht nur einen wirtschaftlichen, sondern durch die Verlagerung von Güterverkehr auf das umweltfreundlichere Verkehrsmittel Binnenschiff auch ökologisch wertvollen Beitrag für Köln und die Region dar. Aus volkswirtschaftlicher Sicht bedeutet dies eine Stärkung des Wirtschaftsstandorts Region Köln, steigende Wertschöpfung für ansässige Unternehmen, höheres Steueraufkommen und Abgaben sowie Schaffung und Sicherung von Arbeitsplätzen.

Durch die Vermeidung von weiteren Lkw-Fahrten wird Kraftstoff eingespart und dadurch der Ausstoß von Klimagasen verringert. Gleiches gilt für die Schadstoff- und Lärmbelastung im Stadtgebiet.

Das zukünftige Nutzungskonzept sieht im südlichen Teil des Änderungsgebiets die Erweiterung des Hafens auf einer Sonderbaufläche mit der Zweckbestimmung Hafen (SO-Hafen) vor (circa 16,9 ha). Das geplante Hafenbecken (circa 2,15 ha) wird als Wasserfläche dargestellt.

Neben den erwarteten positiven volkswirtschaftlichen Effekten bedeutet diese Planung auch einen Eingriff in das Gewässer sowie das Naturschutzgebiet "Am Godorfer Hafen". Durch die Hafenerweiterung gehen circa 15 ha Grünfläche verloren, von der etwa 14 ha als Naturschutzgebiet festgesetzt sind. Ein Teil der erforderlichen Ausgleichsmaßnahmen kann auf der verbleibenden Grünfläche im Änderungsbereich realisiert werden. Der konkrete Umfang der zu erbringenden Ausgleichsmaßnahmen wird auf Ebene der verbindlichen Bauleitplanung bestimmt.

Während der Großraum Köln und seine Infrastruktur insgesamt durch den Ausbau entlastet werden, so wird lokal mit zusätzlichen Emissionen wie Lärm, Staub und Luftschadstoffen durch erhöhtes Verkehrsaufkommen und Betrieb der Anlagen gerechnet.

Immissionen in den umliegenden Wohnsiedlungsbereichen von Godorf und Sürth durch den Hafenbetrieb können durch Bestimmung entsprechender Schutzmaßnahmen in nachfolgenden Planverfahren minimiert werden.

Ebenso wird die zusätzliche Verkehrsbelastung für den Kölner Süden durch Lkw auf dem Weg zu den übergeordneten Anschlussstellen im Straßennetz untersucht. Durch geeignete Maßnahmen der Verkehrsführung kann eine Mehrbelastung insbesondere in den Wohnsiedlungsbereichen in Köln-Sürth und -Godorf verhindert werden.

Anlagen

- 1 Übersichtsplan - Lage des Änderungsbereiches
- 2 Flächennutzungsplan - bisherige Darstellung
- 3 Flächennutzungsplan - beabsichtigte Darstellung
- 4 Begründung: Erweiterung des Godorfer Hafens um ein Hafenbecken und zu einem Terminal des kombinierten Verkehrs
- 5 PLANCO-Gutachten: "Marktanalyse für die Kölner Häfen"