

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

Vorlage 3433/2012

und

Städtebauliches Planungskonzept "Godorfer Hafen" (Bebauungsplan-Entwurf)

Arbeitstitel: Godorfer Hafen in Köln-Godorf

Beschluss zur Durchführung der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung

Vorlage 1818/2012

hier: **Stellungnahme der Verwaltung zu den in der Niederschrift des Stadtentwicklungsausschusses vom 08.11.2012 gestellten Fragen und Anmerkungen - siehe Anlage 6 -**

Die Anmerkungen und Fragen der Ausschussmitglieder werden wie folgt zusammengefasst:

1. Das aktuelle PLANCO-Gutachten geht im Gegensatz zu dem 2008 erstellten Gutachten von einer Vervielfachung des Güterverkehrs aus. Dies wird bezweifelt.
2. Die Kapazitäten der regionalen Konkurrenzstandorte (zum Beispiel Bonn) werden kleiner als von den Betreibern selbst angegeben.
3. Es sei nicht nachvollziehbar, dass die Hafenerweiterung Godorf als gesamtstädtisch relevantes Verkehrsvorhaben vor der Erstellung des regionalen Logistikkonzepts beschlossen werden soll.
4. Die Wirtschaftlichkeit des Hafenausbaus wird bezweifelt.
5. Annahmen und Zahlen in den Beschlussvorlagen müssen näher begründet und hinterlegt werden.
6. Es fehlen belastbare Zahlen zu den Lkw-Verkehren.
7. Alternative Hafenskapazitäten in der Region und des Niehler Hafens würden nicht ausreichend berücksichtigt.
8. Die Zustimmung der CDU-Fraktion hängt davon ab, dass der Ausbau von betriebs- bzw. volkswirtschaftlichen Nutzen sei. Es werden belastbare Zahlen von der Verwaltung erwartet.
9. Die regionale Betrachtung zu dieser Thematik solle bis hin nach Aachen erweitert werden. Dort werde zurzeit ein großes Containerterminal gebaut, von dem aus der Güterverkehr per Lkw erfolgt.
10. Die Prognosen zur Zunahme des Lkw-Verkehrs seien falsch. Es könne nicht ernsthaft von einem 10 %- bis über 20 %igen Wirtschaftswachstum ausgegangen werden.

Stellungnahme der Verwaltung:

Zu 1.:

Die für die Bedarfsherleitung zum Ausbau des Godorfer Hafens entscheidende Eingangsgröße ist die Zunahme des Umschlags im "Kombinierten Verkehr" (KV), speziell dem Seehafenhinterlandverkehr.

Die aktuelle PLANCO-Studie zur Marktanalyse der Kölner Häfen (Anlage 5) prognostiziert einen Zuwachs des KV-Umschlages in den Kölner Häfen auf circa das Dreifache, des Seehafenhinterlandverkehrs sogar um den Faktor 3,35 (siehe Tabelle 2-20, Anlage 5).

Dieser Zuwachs beinhaltet zum einen die Verlagerung von Gütertransporten von der Straße auf das Binnenschiff beziehungsweise auf die Schiene. Zum anderen ist der KV, respektive der Seehafenhinterlandverkehr, nur als ein Teilaspekt des gesamten Güterverkehrsaufkommens in der Region Köln zu betrachten.

Diese Logistiksparte verzeichnet bedingt durch fortschreitend globalisierte Märkte und Produktionsabläufe hohe Zuwachsraten.

Zu 2.:

Um Vergleichbarkeit herzustellen, werden in der Studie insbesondere die wasserseitigen Umschlagskapazitäten betrachtet. Diese liegen für den Bonner Hafen nach dessen soeben abgeschlossenen Erweiterung nach Kenntnis der Gutachter bei 150 000 TEU (Standardcontainer).

In Medien- und PR-Publikationen zur Leistungsfähigkeit einzelner Standorte werden hingegen häufig Handlingskapazitäten herbeigezogen, das heißt zusätzlich zum wasserseitigen wird der anschließende Umschlag eines Containers auf den Lkw hinzugerechnet. Dies erhöht die Angaben im Gegensatz zur alleinigen Betrachtung der mit Binnenschiffen umgeschlagenen Teilmenge.

Zu 3.:

Der Rat hat in der Abwägung zu seinem Beschluss von 2007 zum Ausbau des Godorfer Hafens den Planfeststellungsbeschluss von 2006, Prognosen zum zukünftigen Güterverkehrsaufkommen sowie den von einem Gutachterteam um Professor Baum vom "Verkehrswissenschaftlichen Institut der Universität Köln" nachgewiesenen volkswirtschaftlichen Nutzen des Hafenausbaus einbezogen. Der Ausbau stärkt gleichfalls das bipolare Hafenkonzept. Ziel des bipolaren Hafenkonzepts ist es, Infrastruktur für den Güterumschlag nah an den jeweiligen Industrieschwerpunkten im Norden und Süden Kölns vorzuhalten. Das "Regionale Logistikkonzept" der Stadt Köln hat nicht die Funktion, die Notwendigkeit des Hafenausbaus zu überprüfen, da diese bereits gutachterlich nachgewiesen wurde. Daher sollte der Ausbau des Godorfer Hafens unabhängig von der Fertigstellung des Logistikkonzepts, die für Ende 2013/Anfang 2014 vorgesehen ist, zügig vorangetrieben werden, zumal der Ausbau vom Rat in 2011 nach erfolgter Bürgerbefragung nochmals bestätigt wurde.

- Auslöser für den Ratsauftrag sind
 - Flächenknappheiten für die Logistikwirtschaft im Kölner Stadtgebiet,
 - eine prognostizierte Zunahme der Güterströme, besonders auf der Straße,
 - ein bereits stark belasteter Autobahnring,
 - vorhandene Transport-Kapazitäten auf dem Rhein
 - sowie der Ratsauftrag zur Untersuchung der Teil- beziehungsweise ganzheitlichen Umnutzung des Deutzer Hafens.
- Ziel des Logistikkonzepts ist es, Handlungsempfehlungen für die optimale Verknüpfung aller Verkehrsträger, für eine dem Bedarf angepasste logistik-relevante Infrastruktur sowie Flächen für Logistikknutzungen aufzuzeigen. Dabei sollen besonders Lärm- und Schadstoffmissionen reduziert werden.

In diesem Zusammenhang ist der Ausbau des Godorfer Hafens ein wichtiges Schlüsselprojekt, um die bereits absehbare Zunahme der Güterströme trimodal, umweltfreundlich und verkehrsverträglich abzuwickeln sowie den Logistikstandort Köln zu stärken. Die Bedeutung der Stärkung trimodaler Umschlagplätze wie im Hafen Godorf nimmt besonders im Hinblick auf eine mögliche Teilumnutzung des Deutzer Hafens zu.

Zu 4.:

Die HGK ist eine Tochtergesellschaft der Stadtwerke Köln und befindet sich daher zu fast 95 % im Besitz der Stadt Köln. Es ist sicherlich im Interesse der Bürger der Stadt Köln und damit im Interesse der von ihnen gewählten Vertreter, den betriebswirtschaftlichen Nutzen zu hinterfragen, den die HGK mit einer Investition in den Ausbau des Standortes in Godorf erwartet.

Insbesondere für den Flächennutzungsplan gilt jedoch, dass der betriebswirtschaftliche Nutzen des Grundstückseigentümers einer im Flächennutzungsplan dargestellten Fläche kein nach § 1 Absatz 7 Baugesetzbuch (BauGB) in der Abwägung zu berücksichtigender Belang ist. Im Flächennutzungsplan werden die Ziele einer integrierten Stadtentwicklung dargestellt. Es sollten daher in diesem Verfahren der volkswirtschaftliche Mehrwert für die Gesamtstadt sowie die lokalen Auswirkungen dieses Vorhabens im Fokus der Abwägung stehen.

Gleiches gilt für das Bebauungsplanverfahren. Der Bebauungsplan muss als sogenannte Angebotsplanung gesehen werden. Es findet daher keine Prüfung dahingehend statt, welche betriebswirtschaftliche Rendite die Eigentümer der im Plangebiet befindlichen Grundstücke mit der Realisierung des Vorhabens erwarten.

Die hier beabsichtigte Bereitstellung von Erweiterungsflächen für den trimodalen Güterumschlag auf der Ebene des Flächennutzungsplanes reagiert auf aktuelle, nationale und internationale Veränderungen, Entwicklungen und Prognosen in der Logistikbranche. Es ist davon auszugehen, dass diese Entwicklungen auf betriebswirtschaftlich vernünftigen Szenarien fußen.

Das Gutachten von Professor Baum attestierte 2007 die Wirtschaftlichkeit des Hafenausbaus in Godorf für die HGK.

Eine Verifizierung der betriebswirtschaftlichen Prognose wird seitens der HGK beauftragt, sobald das Projekt und die weiteren Verfahren vorangeschritten sind. Eine günstigere Kostensicherheit ist gewährleistet, wenn die wirtschaftliche Berechnung in zeitlicher Nähe des Umsetzungszeitraumes liegt.

Zu 5.:

Es wird eine erläuternde Zusammenfassung zur aktuellen Marktanalyse (Anlage 5) von PLANCO erstellt.

Mit dieser Anlage sollen verdeutlicht und erklärt werden:

- Begriffsbestimmungen und Definitionen (TEU, Kombiniertes Verkehr, Seehafenhinterlandverkehr etc.),
- Darstellung von Logistikketten (internationale, nationale, regionale Verflechtung),
- Verknüpfung zu Ergebnissen vorheriger Gutachten und anderer Prognosen,
- Darstellung der Methodik und Datengrundlagen/Ausgangsdaten,
- Ergebnisse (insbesondere auch Analyse der Potenziale am Standort in Niehl sowie regionale Konkurrenzstandorte).

Die Fertigstellung der Anlage wird für Mitte Dezember erwartet.

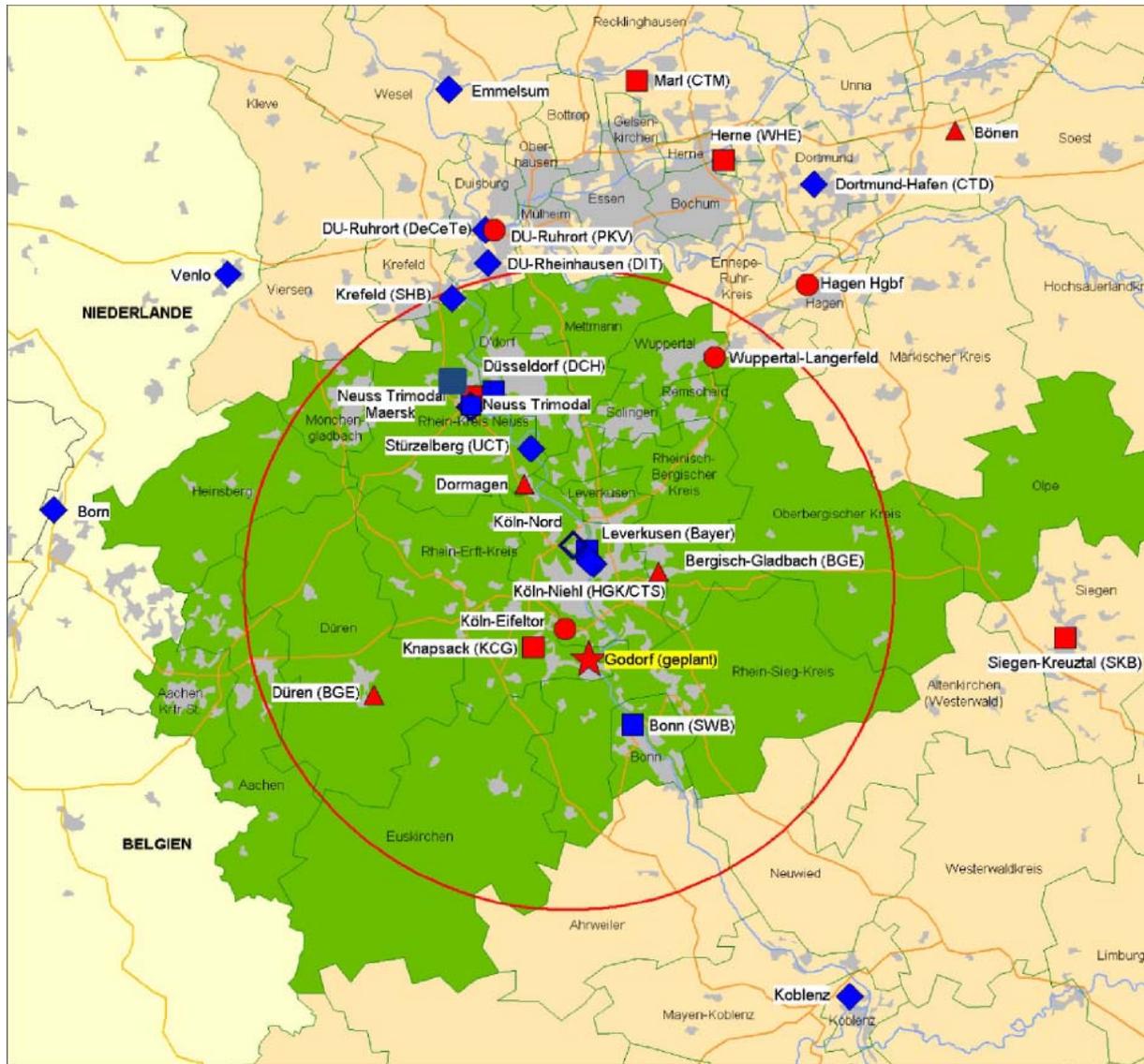
Zu 6.:

Ein Verkehrsgutachten wird zurzeit erstellt. Erste Ergebnisse liegen voraussichtlich Ende Dezember 2012 vor.

Zu 7.:

Die aktuelle Marktanalyse (Anlage 5) definiert auf Basis einer Verkehrserhebung und Befragung von Logistikunternehmen einen (erweiterten) Untersuchungsraum, der zugleich als Einzugsbereich für die Kölner Häfen zu betrachten ist (Anlage 5, Seite 2 ff. und Abbildung 1-1).

Die im Untersuchungsraum und angrenzenden Wirtschaftsräumen gelegenen Terminals wurden in die Bedarfsanalyse mit einbezogen (Anlage 5, Seite 20 ff. und Abbildung 2-2).



Marktanalyse für den KV-Terminal Köln Godorf

Einzugsgebiet des neuen Terminals und Wettbewerbssituation



PLANCO Consulting GmbH, Essen

- Terminal Schiene / Straße - DBNetz AG -
 - Terminal Schiene / Straße - Private -
 - ◆ Terminal Wasser / Straße - Private -
 - ◆ Trimodaler Terminal Wasser / Schiene / Straße - Private -
 - ▲ Logistikstandort
 - ◆ geplanter Terminal Bi- oder Trimodal
 - ★ **untersuchter Terminal Schiene / Straße**
 - 50 km Radius
 - Einzugsgebiet
- 0 km 50 km

Einzugsbereich Hafenstandort Godorf und Wettbewerbssituation
Quelle: Anlage 5, Seite 21

Die unter Punkt 5. geschilderte erläuternde Zusammenfassung wird unter anderem eine Übersicht der Umschlagspotenziale und Kapazitäten an KV-Terminals im Einzugsbereich eines Hafens in Godorf enthalten. Ebenfalls wird eine Aussage getroffen, inwiefern die betrachteten Standorte als Konkurrenz infrage kommen.

Zu 8.:

Eine Untersuchung des volkswirtschaftlichen Nutzens des Hafenausbaus ist in Bearbeitung und wird bis Februar 2013 vorliegen.

In Bezug auf den Nachweis des betriebswirtschaftlichen Nutzens wird auf die Stellungnahme zu 4. hingewiesen.

Zu 9.:

Bei dem angesprochenen Containerterminal handelt es sich vermutlich um einen bei Düren-Merzenich geplanten Standort; eine Standortentscheidung ist noch nicht getroffen, der Ausgang des Vorhabens ist ungewiss. Es sind weder Umschlagskapazitäten, noch die Ausrichtung des Terminals (Seehafenhinterlandverkehr oder "Kontinentale Verkehre") bekannt.

Es können nur solche Planungen berücksichtigt und als Konkurrenten betrachtet werden, die hinreichend konkret sind (zum Beispiel KV-Terminal Nord).

Zu 10.:

Es wird auf die Stellungnahme zu 5. hingewiesen. Ausgangsdaten, Methodik und Ergebnisse des Gutachtens (Anlage 5) werden in einer erläuternden Zusammenfassung als Anlage hinzugefügt werden.