Marktanalyse für die Kölner Häfen

Nachfrage und Kapazität bis 2030

für

Häfen und Güterverkehr Köln AG

Abschlussbericht

vorgelegt von

PLANCO Consulting GmbH, Essen
Am Waldthausenpark 11, D-45127 Essen
Tel. +49-(0)201-437710; Fax +49-(0)201-411468
e-mail: gp@planco.de
http://www.planco.de

August 2012

Inhalt Seite

1 Grundlagen 1

1.1 Marktabgrenzung 1

1.2 Abgrenzung des Untersuchungsraums 2

1.2.1 Erhebung regionaler Verkehrsverflechtungen 2

1.2.1.1 Konventioneller Verkehr 2

1.2.1.2 Kombinierter Verkehr 3

1.2.2 Abgrenzung des Einzugsgebietes 8

2 Umschlagsprognose 2030 10

2.1 Grundlagen 10

2.2 Überregionale Entwicklungstrends 10

2.3 Regionale Entwicklung: Verkehrsnachfrage in der Region Köln 15

2.3.1 Seehafenhinterlandverkehre 15

2.3.2 Kontinentale Behälterverkehre 20

2.3.3 Fazit: Prognose des kombinierten Verkehrs in der Region Köln bis 2030 22

2.4 Wettbewerbssituation im Untersuchungsgebiet 22

2.5 Umschlagsprognose für die Kölner Häfen 29

2.5.1 Konventioneller Umschlag 29

2.5.2 Umschlag im kombinierten Verkehr 33

2.5.2.1 Seehafenhinterlandverkehr 33

2.5.2.2 Kontinentaler Behälterverkehr 35

2.5.3 Marktentwicklungen 36

2.5.4 Zusammenfassung: Nachfrageprognose 2030 im kombinierten Verkehr 37

3 Flächennutzung in den Kölner Häfen 38

3.1 Flächenangebot und Umstrukturierungspotenzial in den Kölner Häfen 38

3.2 Flächenbedarf in den Kölner Häfen und Kapazitätsbestimmung für das Terminal in Köln-Godorf 42

4 ZUSAMMENFASSUNG 47

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1-1	**Quell- bzw. Zielregionen der Straßenvor- und –nachlaufverkehre am CTS Containerterminal in Köln-Niehl – im Mai 2012**	**4**
Tabelle 1-2	**Auswertung der Erhebung am CTS-Terminal in K-Niehl nach Herkunfts- bzw. Zielkreisen der Vor- und Nachläufe der im Terminal umgeschlagenen Container**	**6**
Tabelle 1-3	**Aufteilung der Binnenschiffsverkehre in Köln Niehl auf die Präferenzgruppen bzw. den Lokalverkehr in 2010 bzw. 2030**	**7**
Tabelle 2-1	**Güterverkehr per Binnenschiff in Deutschland nach Güterabteilungen (1.000 t)**	**11**
Tabelle 2-2	**Entwicklung des Binnenschiffsaufkommens 2004 – 2025 in den Kreisen der 30 bedeutendsten deutschen Hafenstandorte nach Güterabteilungen (t)**	**12**
Tabelle 2-3:	**Güterverkehr der Eisenbahn in Deutschland nach Güterabteilungen (1.000 t)**	**13**
Tabelle 2-4:	**Entwicklung des Bahnaufkommens 2004 – 2025 in den Kreisen der 30 bedeutendsten Hafenstandorte nach Güterabteilungen (t)**	**14**
Tabelle 2-5:	**Containertransporte mit dem Binnenschiff in der Region Köln 2010 und 2030 in TEU**	**16**
Tabelle 2-6:	**Modal-Split der Seehafenhinterlandverkehre der Region Köln 2010 in TEU**	**16**
Tabelle 2-7	**Seehafenhinterlandverkehr der Region Köln nach Verkehrsträgern 2010 und 2030 in TEU**	**17**
Tabelle 2-8	**Seehafenhinterlandverkehre (Container) ausgewählter Seehäfen mit der Region Köln nach Verkehrsträgern 2030 in TEU**	**18**
Tabelle 2-9	**Regionale Aufteilung des Seehafenhinterlandverkehrs der Region Köln 2030 (alle Verkehrsträger)**	**18**
Tabelle 2-10	**Kombinierte Behälterverkehre per Bahn in der Region Köln 2030**	**22**
Tabelle 2-11	**Prognose des kombinierten Verkehrs der Region Köln 2030**	**22**
Tabelle 2-12	**Konventioneller wasserseitiger Umschlag in den Kölner Häfen nach Güterabteilungen 2010 in Tonnen**	**30**
Tabelle 2-13	**Prognose des konventionellen wasserseitigen Umschlags in den Kölner Häfen nach Güterabteilungen 2030 in Tonnen**	**30**
Tabelle 2-14	**Schienenseitiger Umschlag in den Kölner Häfen nach Güterabteilungen 2010 in Tonnen**	**32**
Tabelle 2-15	**Prognose des schienenseitigen Umschlag in den Kölner Häfen nach Güterabteilungen bis 2030 in Tonnen**	**32**
Tabelle 2-16	**Seehafenhinterlandverkehr auf der Straße der relevanten Kreise im Süden Kölns, für die ein Terminal in Köln-Godorf eine deutliche Verbesserung darstellen würde – Prognose 2030 PDVV in TEU**	**34**
Tabelle 2-17	**Prognose des wasserseitigen KV Umschlags in den Kölner Häfen 2030**	**34**
Tabelle 2-18	**Prognose des Seehafenhinterlandverkehrs per Bahn der Kölner Häfen in TEU**	**35**
Tabelle 2-19	**Prognose des schienenseitigen kontinentalen Behälterverkehrs in den Kölner Häfen 2030**	**35**
Tabelle 2-20:	**Prognose des kombinierten Verkehrs für die Kölner Häfen bis 2030 in TEU**	**37**

Tabelle 2-21: Prognose des kombinierten Verkehrs (Bahn, Binnenschiff) in den Kölner Häfen und der Region Köln in TEU 38

Tabelle 3-1 Flächennutzung im Hafen Deutz - Vergleich 2008 und 2012 39

Tabelle 3-2 Hafen Niehl I - Aktuelle Flächennutzung auf dem Lagerhauskai 2012 40

Tabelle 3-3 Hafen Niehl I - Aktuelle Flächennutzung auf dem Stapelkai 2012 40

Tabelle 3-4 Hafen Niehl I - Aktuelle Flächennutzung auf dem Hansekai 2012 41

Tabelle 3-5 Hafen Niehl I - Aktuelle Nutzung auf dem Molenkopf und um Hafenbecken 4a 2012 41

Tabelle 3-6 Hafen Niehl I - Aktuelle Nutzung auf dem Westkai 2012 42

Tabelle 3-7 Bedarf und Angebot KV-Flächen im Prognosejahr 2030 für den-Hinterlandverkehr – Terminal- und Abstellflächen – 44

Tabelle 3-8 Bedarf und Angebot KV-Flächen im Prognosejahr – Kontinentaler Behälterverkehr – Terminal- und Abstellflächen und Logistikflächen - 44

Tabelle 3-9 Bedarf und Angebot KV-Flächen im Prognosejahr - Hinterlandverkehr – Logistikflächen – 45

Tabelle 3-10 Kombinierter Verkehr in den Kölner Häfen 2030 in TEU entsprechend der regionalen Nachfrage 45

Tabelle 3-11 Kombinierter Verkehr in den Kölner Häfen 2030 in TEU unter der Maßgabe einer Vollauslastung in Niehl 46

Tabelle 3-12: Anzahl Container (20Fuß/40Fuß) in Godorf 2030 46

Tabelle 4-1: Prognose des kombinierten Verkehrs für die Kölner Häfen bis 2030 in TEU 48

Tabelle 4-2 Kombinierter Verkehr in den Kölner Häfen 2030 in TEU entsprechend der regionalen Nachfrage 49

Tabelle 4-3: Anzahl Container (20Fuß/40Fuß) in Godorf 2030 49

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1-1 Präferenzgruppen der Straßenvor und –nachläufe in der Region Köln 7

Abbildung 1-2: Untersuchungsgebiet Region Köln 8

Abbildung 2-1: Regionale Aufteilung des Seehafenhinterlandverkehrs (Container) im Jahre 2030 20

Abbildung 2-2: Übersichtsplan des Wirtschaftsraumes mit Darstellung der vorhandenen Terminalstandorte 24

Abbildung 2-3 Prognose des konventionellen wasserseitigen Umschlags in den Kölner Häfen nach Güterabteilungen - Insgesamt - 2010 bis 2030 31

1 GRUNDLAGEN

1.1 Marktabgrenzung

Die Marktanalyse für die Kölner Häfen unterscheidet zwischen konventionellen Verkehren (Massen- und Stückgüter) und kombinierten Verkehren.

Kombinierter Verkehr bezeichnet Transporte von Gütern mit zwei oder mehr Verkehrsträgern ohne Wechsel des Transportgefäßes. Im Unterschied zu „gebrochenen" Verkehren, bei denen die Güter selbst umgeladen werden, wechseln bei kombinierten Verkehren die kompletten Ladeeinheiten von einem Verkehrsträger zum anderen. Typischerweise erfolgt der Transport auf einer langen Strecke auf der Schiene oder Wasserstraße und auf einem kurzen Vor-/Nachlauf auf der Straße.

Im kombinierten Verkehr gibt es zwei Marktsegmente:

1. den Seehafenhinterlandverkehr und
2. den kontinentalen Behälterverkehr.

Seehafenhinterlandverkehr beschreibt Verkehre, die aus/nach den Seehäfen (Rotterdam, Antwerpen, etc.) weiter in das Hinterland transportiert werden. Die Transporte werden in ISO-Containern abgewickelt. Die Maßeinheit ist TEU (Twenty feet equivalent unit). Die eingesetzten ISO-Container richten sich in diesem Segment in ihren Maßen an den internationalen Standards insbesondere der Seeschifffahrt. ISO-Container sind stapelbar.

Seehafenhinterlandverkehr erfolgt per Bahn und Binnenschiff oder direkt per LKW. Dabei wird der Container per Bahn/Schiff zu einem Hinterlandterminal transportiert (etwa Köln-Godorf) und von dort in der Regel per LKW zum endgültigen Bestimmungsort gebracht. Ob im Einzelfall Bahn oder Schiff gewählt wird, hängt neben dem Preis von der Transportzeit, dem Fahrplanangebot und ggf. transportspezifischen Besonderheiten ab.

Im Hinterlandterminal werden idealerweise über den Umschlag hinausgehende Dienstleistungen wie Lagerung, Distribution, Kommissionierung oder Veredelung angeboten. Das bedeutet, dass ein Container vielfach nicht direkt vom Hinterlandterminal zum Kunden gebracht wird, sondern einige Tage im Terminal verweilt. Der Transport zum Kunden erfolgt dann ggf. gebündelt mit weiteren Containern, die per Bahn oder Schiff in den Hinterlandterminal transportiert wurden. Aus diesem Grund sollten Seehafenhinterlandverkehre per Bahn und Schiff an einem Standort gebündelt werden.

Kontinentale Behälterverkehre sind Verkehre in Wechselbrücken oder Sattelaufliegern und sind Landverkehre zwischen zwei Standorten, ohne Bezug zum Seeverkehr (etwa Köln – Mailand). Die Maße der Behälter orientieren sich im Gegensatz zum ISO-Container an europäischen Standards, insbesondere der Euro-Palette.

Die eingesetzten Behälter sind in der Regel nicht stapelbar.

Die Kombination beider Segmente an einem Standort ist möglich (und wird auch häufig praktiziert), aber in Bezug auf die Gestaltung des Terminals nicht unproblematisch.

Zudem sind beide Segmente isoliert voneinander zu betrachten, da es gänzlich andere Transportströme und damit Kunden sind. Kontinentale Behälterverkehre werden daher häufig an trockenen Standorten abgewickelt (Bsp. Eifeltor).

Seehafenhinterlandverkehre per Bahn und per Schiff sollten wenn möglich von einem Standort aus angeboten werden. Eine Trennung ist betrieblich nicht sinnvoll. Die Betreiber bzw. Operateure bieten dem Kunden in der Regel beide Optionen an, aus denen er jeweils die für ihn günstigste auswählt. Aus diesem Grund gibt es nur noch vereinzelt erfolgreiche bimodale Terminals an der Wasserstraße.

Im Einzelfall, wenn ein besonderes lokales Aufkommen dies rechtfertigt, können Seehafenhinterlandverkehre von trockenen Standorten aus angeboten werden. Es bleibt aber eine Ausnahme.

Kombinierte Verkehre werden in TEU angegeben. Eine LE entspricht am Standort Köln 1,54 TEU. Alle Angaben in TEU umfassen volle und leere Container.

Der Anteil leerer Container bei Bahn und Schiff ist in Köln heute etwa ein Drittel.

Konventionelle Verkehre haben ihr Einzugsgebiet in aller Regel im direkten Hafenumfeld (hier: Stadt Köln). Kombinierte Verkehre haben ein größeres Einzugsgebiet. In der Regel wird ein Vor-/Nachlauf von etwa 50km angesetzt. Im Einzelfall kann jedoch –etwa in Abhängigkeit der Konkurrenzsituation- auch ein größeres Einzugsgebiet bedient werden.

Die Marktanalyse differenziert im Folgenden nach diesen beiden Segmenten.

Regional wird die Verkehrsprognose auf das Einzugsgebiet der Kölner Häfen bezogen. Im nachfolgenden Kapitel wird daher zunächst die Abgrenzung des Untersuchungsraumes erläutert.

1.2 Abgrenzung des Untersuchungsraums

1.2.1 Erhebung regionaler Verkehrsverflechtungen

1.2.1.1 Konventioneller Verkehr

Die Verkehrsverflechtungen der umschlagenden Unternehmen wurden durch persönliche Gespräche mit den Unternehmen recherchiert. Die nachfolgende textliche Darstellung umfasst die wichtigen, aber nicht alle konventionellen Verkehre Kölns.

Der konventionelle Verkehr hat in aller Regel Quelle oder Ziel im nahen Umfeld des jeweiligen Hafens/Terminals. Köln-Niehl wird auf Grund seiner Lage und guten Anbindung als attraktiv auch für etwas weitere Einzugsbereiche angesehen. Die überwiegenden Teile der Mengen sind auch hier lokale Aufkommen.

Im Chemiesektor werden im Vor- und Nachlauf durch spezialisierte Spediteure Relationen zu Chemiestandorten in Köln, Leverkusen, Oberhausen, Marl, Frankfurt/Main und Ludwigshafen etc. bedient.

Im klassischen konventionellen Massenschüttgutbereich werden Kohle aus Russland und Polen, Zellstoff und Papier aus Skandinavien (via Rotterdam) importiert. Stahl wird je nach Marktpreislage aus den USA, Russland, oder Ungarn bezogen. Im Export werden Baustoffe, Splitt, Sand und Kies in die Niederlande transportiert. Die Hauptläufe finden zu 90% mit dem Binnenschiff statt (Bahn 5% und Straße 5%).

Das im Hafen Niehl ansässige Papierterminal der Pohl & Co. GmbH schlägt dort gegenwärtig ca. 80.000 t Rollenpapier p.a. um. Die Transporte erfolgen im Hauptlauf zu 100% auf der Bahn im Import aus Skandinavien. Im Verteilverkehr per Straße werden Kunden in der Region Köln bedient.

Ein sehr wichtiger regionaler Verlader in der Region sind die Quarzwerke in Frechen. Die Quarzwerke Frechen gewinnen und liefern hochwertige Sande/Mineralien. Kunden für die hochwertigen Massenprodukte sind de facto alle Kraftfahrzeug-Produzenten mit Ihren Gießereien sowie die Glasindustrie. Hauptstandort in der Region ist das Stammwerk in Frechen. Die Anforderungen an die Produktqualität hinsichtlich Reinheit und Partikelstärke sind immens hoch. Es handelt sich aber um Massenschüttgut, so dass ein wesentliches Fehlerpotenzial im Umschlag liegt. Genauer gesagt: Jeder Umschlagvorgang erhöht das Risiko einer Verunreinigung. Im Regionalen Umfeld der Standorte werden die Transporte z.Z. in der Regel per Silo-Lkw (Radius 200/250 km maximal) durchgeführt. Große Mengen werden in Ganzzügen transportiert, der Radius der Ziele reicht bis 400 km maximal. Die HGK ist im Bahnverkehr mit den Quarzwerken verbunden. Die Binnenschiffsumschlagskapazitäten der HGK werden bisher nicht genutzt. Im zentralen Bereich der Großkundenbetreuung bei den Quarzwerken geht es i.d.R. um sechsstellige Jahrestonnenwerte.

Der PVC-Produzent Vinnolit schlägt mit seinen Standorten Knapsack und Köln in den Häfen Niehl II und Godorf jeweils sechsstellige Jahrestonnenvolumina um. Insgesamt wurden im Jahr 2011 rd. 760.000 t umgeschlagen. (Kunststoffrohstoffe, Steinsalz, Ätznatron/Natronlauge, Kalilauge) Die wesentlichen Relationsgruppen: ARA-Häfen, Main/Neckar (Die Salzbezüge kommen aus Heilbronn fast ausschließlich per Binnenschiff). Absatzmärkte für Verkaufsprodukte aus den beiden Werken sind West-Europa und in geringem Umfang Übersee. Der Modalsplit insgesamt für den Raum Köln: 40 % Bahn, 30 % Straße und 30 % Binnenschiff.

Die Kölner Niederlassung eines bundesweit tätigen Schrotthandelsunternehmens (in Deutz) führt seinen regionalen Sammelverkehr zu 95% über die Straße durch. Einzugsgebiet ist dabei das Bergische Land bis zum Ruhrgebiet sowie der Südwesten Kölns bis zur Voreifel. Im Norden und Süden sind die Einzugsbereiche weit enger durch die starke Konkurrenz entlang des Rheins. Im Export der sortierten und bearbeiteten chargierfähigen Schrotte ist der Modal-Split 50 % Binnenschiff, 25 % Bahn via Eifeltor, 25 % LKW). Kunden sind Stahlwerke und Gießereien in Deutschland und auch bis Übersee (Indien etc.). Das Verhältnis Binnenverkehr/Exportverkehr schwankt mit dem Dollarkurs.

Ein weiteres Schrottunternehmen ist im Niehler Hafen ansässig, von wo aus u.a. Schrott der Fordwerke verarbeitet bzw. abtransportiert werden.

Fazit:

Der konventionelle Verkehr ist ein wichtiges Standbein der Kölner Häfen. Mit seiner Ver-/Entsorgungsfunktion für die regionale Wirtschaft trägt er zur Wettbewerbsfähigkeit der ansässigen Industrie bei und sichert damit Beschäftigung in der Region.

Das Einzugsgebiet ist (anders als im Containerverkehr) begrenzt und in den meisten Fällen auf die nähere Region beschränkt.

1.2.1.2 Kombinierter Verkehr

Zur Validierung der Annahmen zu den Vor- und Nachläufen im Kombinierten Verkehr der Region (und insbesondere des Nachweises eines Aufkommenspotenzials im Kölner Süden) wurden Anfang Mai 2012 an drei Werktagen Fahrzeugzählungen (einschl. Kennzeichenerhebung) am CTS-Terminal in Köln-Niehl durchgeführt. Zusätzlich wurden die Fahrer zu ihren Herkunfts- und Zielorten sowie – wenn bekannt – zu ihrer Ladung und der Regelmäßigkeit ihrer Transporte auf der jeweiligen Relation be-

fragt. Es wurden fast 600 Befragungen durchgeführt. Da es sich vielfach um regelmäßige Verkehre handelte, gibt die Erhebung ein gutes Bild der Verflechtungen am Standort Niehl.

Vorrangiges Ziel war es in einem ersten Schritt, die Verteilung der Vor- und Nachlaufverkehre in der Region darzustellen. Hierzu wurden die Ortsangaben der Fahrer jeweils der nächsthöheren Gebietseinheit dem Kreis bzw. der kreisfreien Stadt zugeordnet.

Diesen Kreisen bzw. Stadtkreisen werden Präferenzen hinsichtlich einer möglichen Orientierung auf den KV-Terminal Standort K-Godorf zugeordnet. Kriterium ist die Vorteilhaftigkeit (Nähe, Erreichbarkeit) von den jeweiligen Quell- und Zielregionen.

Tabelle 1-1 Quell- bzw. Zielregionen der Straßenvor- und –nachlaufverkehre am CTS Containerterminal in Köln-Niehl – im Mai 2012

Lfd. Nr.	Gebietseinheit (LK, SK,..)	Bundesland
	Wenn Köln dann deutliche Vorteile für K-Godorf	
1	Lahn-Dill-Kreis	HE
2	Landkreis Gießen	HE
3	Landkreis Limburg-Weilburg	HE
4	Westerwaldkreis	HE
5	Kreis Euskirchen	NW
6	Landkreis Vulkaneifel	NW
7	Rhein-Erft-Kreis	NW
8	Rhein-Sieg-Kreis	NW
9	SK Bonn	NW
10	Landkreis Ahrweiler	RP
11	Landkreis Altenkirchen	RP
12	Landkreis Bernkastel-Wittlich	RP
13	Landkreis Bitburg-Prüm	RP
14	Landkreis Mayen-Koblenz	RP
15	Landkreis Neuwied	RP
16	SK Koblenz	RP
	Wenn Köln dann offene Abwägung	
17	Landkreis Hersfeld-Rotenburg	HE
18	Kreis Düren	NW
19	Kreis Olpe	NW
20	Kreis Siegen-Wittgenstein	NW
21	Märkischer Kreis	NW
22	Oberbergischer Kreis	NW
23	Rheinisch-Bergischer Kreis	NW
24	Städteregion Aachen	NW
25	Saarpfalz-Kreis	SL
	Wenn Köln dann eher K-Nord oder K-Niehl	
26	Ennepe-Ruhr-Kreis	NW
27	Hochsauerlandkreis	NW
28	Kreis Heinsberg	NW
29	Kreis Mettmann	NW
30	Kreis Unna	NW
31	Kreis Viersen	NW
32	Kreis Wesel	NW
33	Rhein-Kreis Neuss	NW
34	SK Dortmund	NW
35	SK Duisburg	NW
36	SK Düsseldorf	NW
37	SK Krefeld	NW
38	SK Leverkusen	NW

Lfd. Nr.	Gebietseinheit (LK, SK,..)	Bundesland
39	SK Mönchengladbach	NW
40	SK Mülheim an der Ruhr	NW
41	Rhein-Kreis-Neuss	NW
42	SK Remscheid	NW
43	SK Solingen	NW
44	SK Wuppertal	NW
	direkter Hinterlandverkehr	
45	SK Hamburg	HH
46	Belgien	
47	Niederlande	
	Lokalverkehr Köln	
48	SK Köln	NW

Quelle: Eigene Erhebungen Planco

Die folgenden Tabellen relativieren die Bedeutung der einzelnen Regionen anhand der Auflistung der Regionen sortiert hinsichtlich ihres ermittelten Aufkommens.

Tabelle 1-2 Auswertung der Erhebung am CTS-Terminal in K-Niehl nach Herkunfts- bzw. Zielkreisen der Vor- und Nachläufe der im Terminal umgeschlagenen Container

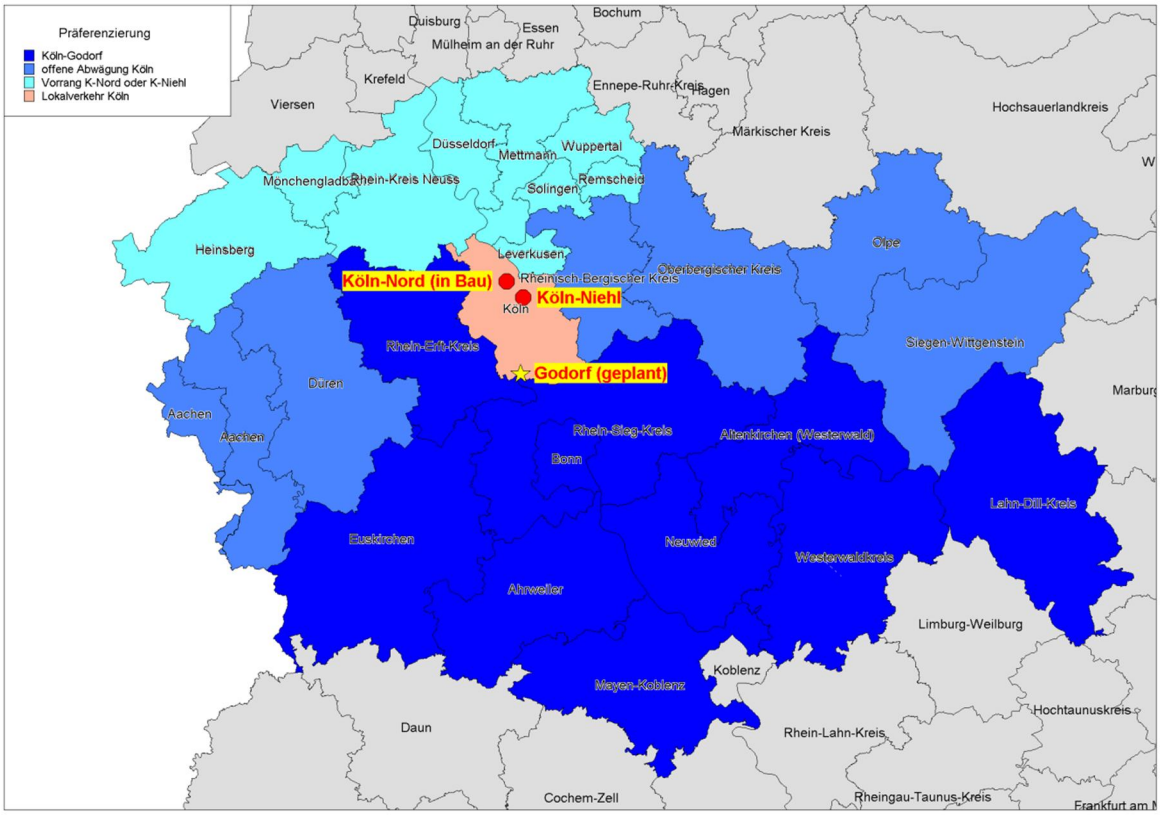
Empfang in Köln-Niehl	
Kreis	**Ergebnis**
Wenn Köln dann deutliche Vorteile für K-Godorf	
Rhein-Erft-Kreis	84
Rhein-Sieg-Kreis	28
Westerwaldkreis	13
Lahn-Dill-Kreis	12
Landkreis Neuwied	9
Landkreis Ahrweiler	8
SK Bonn	8
Kreis Euskirchen	5
Landkreis Altenkirchen	4
Landkreis Mayen-Koblenz	4
SK Koblenz	2
Landkreis Bitburg-Prüm	1
Landkreis Limburg-Weilburg	1
Zwischensumme	**179**
Wenn Köln dann offene Abwägung	
Oberbergischer Kreis	15
Kreis Olpe	10
Kreis Düren	9
Kreis Siegen-Wittgenstein	8
Städteregion Aachen	4
Rheinisch-Bergischer Kreis	3
Märkischer Kreis	2
Landkreis Hersfeld-Rotenburg	1
SK Aachen	1
Zwischensumme	**53**
Wenn Köln dann eher K-Nord oder K-Niehl	
SK Neuss	26
SK Leverkusen	19
Kreis Unna	12
Kreis Mettmann	10
Kreis Wesel	4
Rhein-Kreis Neuss	3
SK Remscheid	3
Kreis Heinsberg	2
Kreis Viersen	2
SK Krefeld	2
Ennepe-Ruhr-Kreis	1
Hochsauerlandkreis	1
SK Duisburg	1
SK Mülheim an der Ruhr	1
SK Solingen	1
Zwischensumme	**88**
direkter Hinterlandverkehr	
Niederlande	27
Belgien	14
SK Hamburg	6
Zwischensumme	**47**
Lokalverkehr Köln	
SK Köln	174
Gesamtsumme	**541**

Quelle: Eigene Erhebungen und Berechnungen Planco

Versand von K-Niehl	
Kreis	**Ergebnis**
Wenn Köln dann deutliche Vorteile für K-Godorf	
Rhein-Erft-Kreis	56
Rhein-Sieg-Kreis	20
SK Bonn	10
Lahn-Dill-Kreis	9
Westerwaldkreis	9
Landkreis Ahrweiler	7
Landkreis Neuwied	6
Landkreis Altenkirchen	4
Kreis Euskirchen	3
Landkreis Vulkaneifel	3
Landkreis Limburg-Weilburg	2
Landkreis Mayen-Koblenz	2
Landkreis Mayen-Koblenz	2
Landkreis Bernkastel-Wittlich	1
Landkreis Bitburg-Prüm	1
Landkreis Gießen	1
SK Koblenz	1
Zwischensumme	**137**
Wenn Köln dann offene Abwägung	
Oberbergischer Kreis	11
Kreis Olpe	6
Kreis Siegen-Wittgenstein	6
Städteregion Aachen	4
Kreis Düren	3
Rheinisch-Bergischer Kreis	2
SK Aachen	2
Märkischer Kreis	1
Saarpfalz-Kreis	1
Zwischensumme	**36**
Wenn Köln dann eher K-Nord oder K-Niehl	
Rhein-Kreis-Neuss	32
SK Dortmund	21
SK Leverkusen	19
Kreis Unna	14
Kreis Mettmann	8
Rhein-Kreis Neuss	5
SK Duisburg	3
SK Solingen	3
Kreis Heinsberg	1
Kreis Viersen	1
Kreis Wesel	1
SK Düsseldorf	1
SK Krefeld	1
SK Mönchengladbach	1
SK Remscheid	1
SK Wuppertal	1
Zwischensumme	**113**
direkter Hinterlandverkehr	
Belgien, Niederlande	22
Hamburg	4
Zwischensumme	**26**
Lokalverkehr Köln	150
Gesamtsumme	**464**

Die nachfolgende Abbildung stellt die Präferenzgruppen der Straßenvor- und nachläufe grafisch dar.

Abbildung 1-1 Präferenzgruppen der Straßenvor und –nachläufe in der Region Köln



Aus den Präferenzgebieten lässt sich das Volumen abschätzen, welches idealerweise über Niehl bzw. Godorf umgeschlagen wird.

Tabelle 1-3 Aufteilung der Binnenschiffsverkehre in Köln Niehl auf die Präferenzgruppen bzw. den Lokalverkehr in 2010 bzw. 2030

Präferenz Vorlauf/Nachlauf	Anteile	2010	2030*
Wenn Köln dann deutliche Vorteile für K-Godorf	32%	30.059	82.448
Wenn Köln dann offene Abwägung	9%	8.223	22.556
Wenn Köln dann eher K-Nord oder K-Niehl	20%	18.999	52.113
		0	
direkter Hinterlandverkehr	7%	6.900	18.926
Lokalverkehr Köln	32%	30.626	84.003
Summe	**100%**	**94.808**	**260.046**

Quelle: Eigene Erhebungen und Berechnungen Planco; * ohne Verlagerungen von der Straße (72.000 TEU)

Etwa ein Drittel der erhobenen Transporte könnte günstiger über ein Terminal in Godorf abgewickelt werden. Hinzu kommen Verkehre, die aufgrund der Entfernung nach Niehl direkt per LKW gefahren werden, mit einem Standort Godorf aber auf Bahn oder Schiff verlagert werden könnten (vgl. Kapitel 2.5.2.1).

Der Anteil dieser Teilverkehre erreicht den Umfang der Kölner Lokalverkehre und ist stark von den industriellen Standorten im südlichen Kölner Umland geprägt (Wesseling und Hürth spielen hier die Hauptrollen).

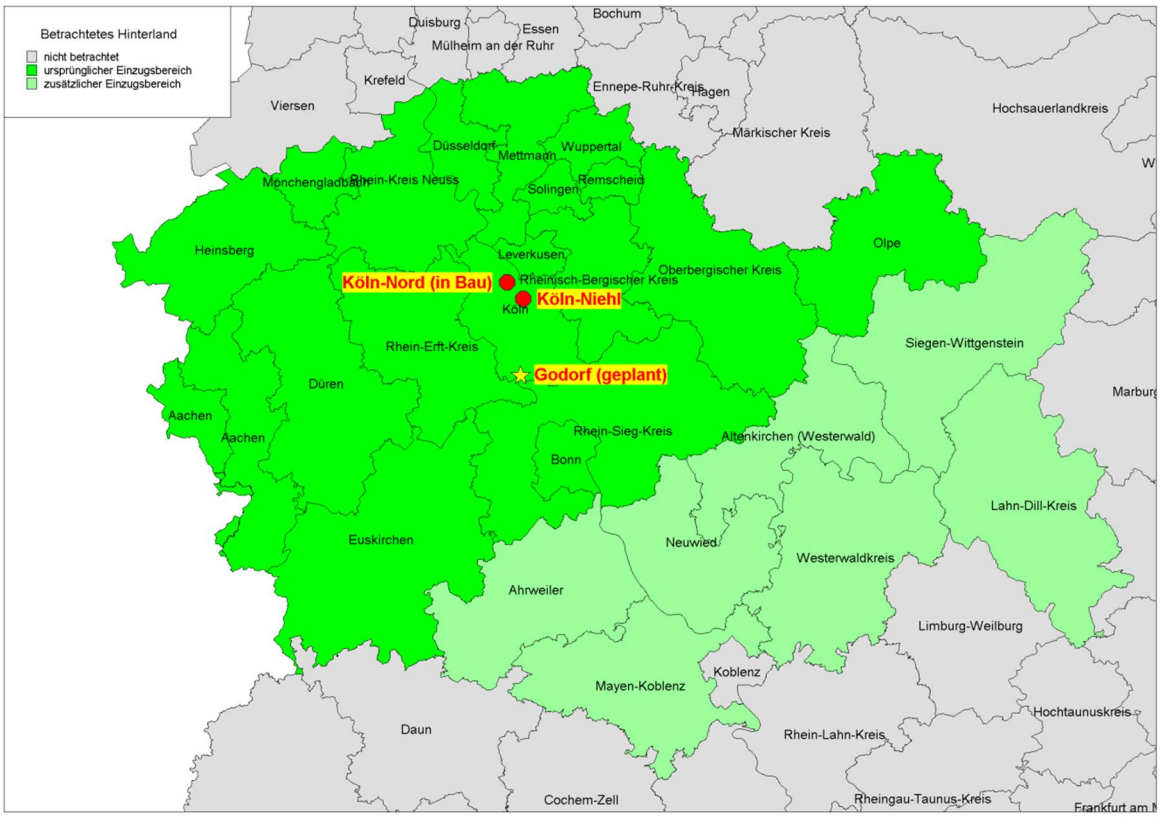
Es ist davon auszugehen, dass auch in der Teilmenge der Lokalverkehre Transporte über Godorf vorteilhafter wären. Es muss jedoch einschränkend angemerkt werden, dass diese Lokalverkehre stark vom Automotive-Sektor geprägt sind. Die relevanten Standorte finden sich heute rund um den Niehler Hafen und somit auch in der Nähe des geplanten Terminals K-Nord. Für einen weiteren Anteil von 9 % der erhobenen Umschläge müsste jeweils abgewogen werden, ob eine Verladung über Niehl, Godorf oder K-Nord am vorteilhaftesten wäre. Für alle diese Teilmengen käme es zu einer mehr oder weniger deutlichen Verbesserung der Vor- und Zulaufsituation. Nur ein Anteil von 20 % würde kaum direkt von einem Terminal in K-Godorf profitieren. Allerdings würden sich auch für diese Gruppe die Belastungen durch die weiter zunehmenden KV-Verkehre vermindern.

Auf Basis der regionalen Verkehrsverflechtungen lässt sich das Untersuchungsgebiet nun exakter definieren.

1.2.2 Abgrenzung des Einzugsgebietes

Auf Basis der dargestellten Erhebungen vor Ort wird der Untersuchungsraum (im Folgenden „Region Köln“) wie in der nachfolgenden Karte dargestellt, definiert. Das „Terminalkonzept für den kombinierten Güterverkehr der Binnenschifffahrt“ geht von einem etwas kleineren Einzugsgebiet aus.

Abbildung 1-2: Untersuchungsgebiet Region Köln



Quelle: Eigene Darstellung PLANCO

Das Einzugsgebiet gemäß Terminalkonzept[1] wird im Süden (Andernach) und vor allem im Norden (Duisburg) beschnitten. Auf Grundlage der erstmals durchgeführten Analyse der Vor- und Nachlaufverkehre des bisher einzigen KV-Standorts der Kölner Häfen in K-Niehl wurde eine „Süderweiterung des Einzugsbereichs vorgenommen, der auch das KV-Terminal in Andernach in die Konkurrenzbetrachtung einbezieht. In West-Ost-Ausdehnung umfasst das Einzugsgebiet die Kreise von der belgischen Grenze bis einschließlich zum Kreis Olpe, wobei hier vor allem die bestehenden wirtschaftlichen Verflechtungen und die Erreichbarkeit über die BAB 4 ausschlaggebend waren, diesen Bereich zum Kölner Wirtschaftsraum und somit zum potenziellen Einzugsgebiet des Terminals zu zählen.

Dadurch, dass in der Potenzialanalyse sämtliche relevanten Wettbewerbsterminals berücksichtigt werden, wird das Potenzial für den Terminal Köln-Godorf extrem vorsichtig geschätzt. Es ist somit als Prognoseminimum anzusehen. Weiter werden ausschließlich Quell- und Zielverkehre der Region berücksichtigt. Eine mögliche Drehscheiben- oder Hubfunktion wird nicht betrachtet. Auch dies geschieht vor dem Hintergrund einer vorsichtigen Prognose.

Im Untersuchungsgebiet leben mehr als 7 Mio. Menschen. Der Wirtschaftsraum Köln ist eine der größten **Industrieregionen** bundesweit. Die Region liegt zentral im wirtschaftlichen Kernbereich der Europäischen Union. In einem Umkreis von 250 km leben über 60 Mio. Menschen mit entsprechenden Ver- und Entsorgungsansprüchen. Bezogen auf den Bezirk der IHK zu Köln, der nur einen Teil des Untersuchungsraumes ausmacht, sind die Chemische Industrie, der Fahrzeugbau und der Maschinenbau wichtigste industrielle Branchen mit internationaler Verflechtung und einem entsprechenden Transportaufkommen.

Allein die Chemische Industrie beschäftigt nach Angaben der Initiative ChemCologne[2] im Großraum Köln direkt oder indirekt über 70.000 Beschäftigte in 150 Unternehmen aller Größen und Sparten (darunter die Produktionsbetriebe Air Products (Wacker Polymers), Akzo Nobel, Lyondell Basell, Bayer, Evonik Degussa, Deutsche Infineum, Exxon Mobil, Shell, Martinswerk und Vinnolit), aber auch entsprechende Dienstleister und Logistiker, wie die auf die Chemiebranche spezialisierten Speditionen Talke, Richter, Hoyer und Karl Schmidt. Die meisten Arbeitsplätze in Köln gibt es allerdings in der Automobilindustrie, angeführt von der Ford Werke AG, deren Europa-Zentrale in Köln angesiedelt ist. Die chemische Industrie zusammen mit der Automobilindustrie vereinigt rd. 56% der Kölner Arbeitsplätze auf sich. Im direkten Umfeld des Terminalstandortes befinden sich u.a. die Chemiewerke von Evonik Degussa und Lyondell Basell, sowie zwei Shell Raffinerien.

Die **Situation im Kombinierten Verkehr** im Untersuchungsraum ist geprägt von der regionalen Wirtschaftsstruktur, den vorhandenen verkehrlichen Infrastrukturen und den diesen Raum betreffenden Handels- und Verkehrsströmen. Köln verfügt über eine hervorragende Anbindung sowohl an das regionale und europäische Bahn- als auch Straßennetz und über den Rhein an die Wasserstraßen. Vom Hafen Niehl können Rotterdam in 17/21 Stunden und Antwerpen in 22/27,5 Stunden per Binnenschiff (Talfahrt/Bergfahrt) erreicht werden. Die Fahrt vom Hafen Godorf dauert nur unwesentlich länger.

[1] Planco Consulting GmbH, Terminalkonzept für den kombinierten Güterverkehr der Binnenschifffahrt, Essen 2000.

[2] www.chemcologne.de

2 UMSCHLAGSPROGNOSE 2030

2.1 Grundlagen

Die Umschlagsprognose ist zunächst eine Nachfrageprognose. Diese stellt die Nachfrage in einer Region nach Transportleistungen (etwa durch den Bedarf an Vorprodukten des produzierenden Gewerbes) unabhängig vom Angebot an Terminals und Umschlagplätzen dar. Es wird damit unterstellt, dass bei vorhandener Nachfrage Kapazitäten geschaffen werden.

Angebotsseitige Veränderungen (etwa der Bau neuer Terminals) beeinflussen somit die gesamte Verkehrsnachfrage nicht, sie beeinflussen aber ggf. die Wahl des Verkehrsträgers. So verändert sich durch neue Terminals die Wettbewerbsposition z.B. des Schiffs gegenüber dem LKW etwa dadurch, dass der Vorlauf zum Terminal kürzer und damit günstiger wird. Die Nachfrage nach Bahn- und Schiffsverkehren wird somit durch neue Terminals ggf. verändert (zu Lasten der Nachfrage nach LKW-Transporten).

Die Nachfrageprognose wendet übergeordnete Wachstumsraten, die sich insbesondere aus Prognosen regional differenzierter sektoraler Wirtschaftsentwicklung ableiten, auf die ebenso differenzierten Transportmengen eines Basisjahres an.

Die Prognose beschränkt sich aus Aufwandsgründen auf Bahn- und Schiffsverkehre.

2.2 Überregionale Entwicklungstrends

Überregionale Entwicklungstrends sind in der im Auftrag des BMVBS erstellten Prognose der deutschlandweiten Verkehrsverflechtungen 2025 [PDVV 2025][3] abgebildet. Überregionale Entwicklungen sind die Basis auch der Entwicklungen in der Region Köln. Diese Prognose ist nach wie vor die aktuellste verfügbare Verkehrsprognose. Da die Auswirkungen der jüngsten Finanz- und Weltwirtschaftskrise in dieser Studie noch nicht erfasst sind, wurden die dort prognostizierten Trends anhand aktueller Daten überprüft und, soweit erforderlich, angepasst.

Betrachtet man die wirtschaftliche Entwicklung in Deutschland, so wurde der als Folge der weltweiten Finanzkrise eingetretene schockartige konjunkturelle Einbruch im Winterhalbjahr 2008/2009 deutlich schneller als zunächst erwartet überwunden. Bereits im Jahr 2010 wurde mit einem Zuwachs des Bruttoinlandsproduktes um 3,6% ein Großteil des zuvor eingetretenen Rückgangs (minus 4,7% im Jahresdurchschnitt 2009) kompensiert. Im Jahr 2011 wurde die Konsolidierung mit einem Wachstum des BIP von 3,0 % fortgesetzt und der Stand vor der Krise bereits wieder überschritten. Im aktuellen Frühjahrsgutachten der führenden Wirtschaftsforschungsinstitute vom April 2012 wird ein Wachstum (preisbereinigt) für 2012 von 0,9% prognostiziert. Für 2013 wird ein weiterer Zuwachs des realen Bruttoinlandproduktes um 2% erwartet. Nach aktueller Einschätzung der Experten wird sich somit – nach einer Verlangsamung im laufenden Jahres 2012 – aller Voraussicht nach in 2013 das Tempo der wirtschaftlichen Entwicklung wieder erhöhen.

[3] Beratergruppe Verkehr + Umwelt GmbH und Intraplan Consult GmbH, Prognose der deutschlandweiten Verkehrsverflechtungen 2025, FE-Vorhaben im Auftrag des BMVBS, Schlussbericht, München/Freiburg, November 2007

Binnenschifffahrt

Stellt man die Aufkommen des Güterverkehrs per Binnenschiff in Deutschland für das Jahr 2004 (Basisjahr der PDVV 2025) sowie den Zeitraum 2007 (Jahr vor der Wirtschaftskrise) bis 2010 nach Güterabteilungen gegenüber, so zeigt sich das folgende Bild:

Tabelle 2-1 Güterverkehr per Binnenschiff in Deutschland nach Güterabteilungen (1.000 t)

Güterabteilung	2004	2007	2008	2009	2010
0 Landwirtschaftliche Erzeugnisse	8.829	10.471	10.157	11.087	12.058
1 Nahrungs- und Futtermittel	15.881	15.249	15.605	13.873	13.669
2 Feste mineralische Brennstoffe	34.109	36.310	34.621	28.697	35.791
3 Rohöl, Mineralöl, Gase	38.617	35.493	37.221	33.915	34.665
4 Erze und Metallabfälle	38.157	37.874	37.003	25.651	34.859
5 Eisen, Stahl, NE – Metalle	12.950	15.860	14.489	8.757	10.251
6 Steine und Erden, Baustoffe	45.423	51.278	51.786	43.183	42.760
7 Düngemittel	6.427	5.731	5.745	4.200	5.395
8 Chemische Erzeugnisse	19.129	21.916	21.178	18.025	21.060
9 Sonstige Halb- und Fertigwaren	16.338	18.792	17.869	16.480	19.100
Insgesamt	**235.861**	**248.974**	**245.674**	**203.868**	**229.608**

Es zeigt sich deutlich, dass die Wirtschafts- und Finanzkrise im Jahr 2009 zu einem Rückgang des Binnenschiffsverkehres geführt hat. Auch wenn in 2010 das Aufkommen wieder angestiegen ist, ist man immer noch unter dem Niveau von 2004. Über alle Gütergruppen zeigen die Zahlen auch, dass das Aufkommen der Binnenschifffahrt eher stagniert als wächst.

Im Rahmen eines Gutachtens für das BMVBS zur Konkurrenzfähigkeit der deutschen Binnenhäfen (noch nicht veröffentlicht) wurde eine Methodik zur Anpassung der PDVV 2025 an die krisenbedingten Veränderungen und zur Berücksichtigung der Verschiebungen zwischen einzelnen Hafenstandorten entwickelt. Beides wird auf die Ist-Zahlen des Jahres 2010 aufgesetzt.

In der Summe der den 30 bedeutendsten Hafenstandorten[4] zugehörigen Kreise bzw. kreisfreien Städte ergibt sich aus diesen Prognose- bzw. Aktualisierungsansätzen ein Anstieg des Gesamtaufkommens der Binnenschifffahrt von knapp 164 Mio. t im Jahr 2004 auf gut 188 Mio. t im Prognosejahr 2025. Dies entspricht einem Zuwachs von insgesamt 15% bzw. 0,7% pro Jahr.

Je nach Gutart sind hierbei die Entwicklungsaussichten deutlich unterschiedlich. Während bei Mineralöl (-16%), Erz (-13%) und Düngemitteln (-15%) mit Rückgängen zu rechnen ist, steigen die Aufkommen bei chemischen Erzeugnissen um insgesamt 32%, bei festen mineralischen Brennstoffen (Importkohle) um 43% sowie bei sonstigen Halb- und Fertigwaren um 158% deutlich überdurchschnittlich. Das prägnanteste Wachstum ist mit einer Gesamtsteigerung um 209% bzw. einer durchschnittli-

[4] Hierbei handelt es sich um die Häfen Emmerich, Duisburg, Krefeld, Neuss-Düsseldorf, Köln, Andernach, Koblenz, Mainz, Mannheim, Ludwigshafen, Germersheim, Wörth, Karlsruhe und Kehl, Nürnberg und Regensburg, Heilbronn und Stuttgart, Frankfurt, Magdeburg und Riesa, Saarlouis-Dillingen, Gelsenkirchen, Hamm, Dortmund, Minden, Hannover und Braunschweig, Dörpen, Berlin

chen jährlichen Zuwachsrate von 5,5% bei den Containerverkehren im Seehafenhinterlandverkehr zu erwarten. Containerverkehre gehen in der Gütergruppensystematik in der Gütergruppe 9 auf.

Tabelle 2-2 Entwicklung des Binnenschiffsaufkommens 2004 – 2025 in den Kreisen der 30 bedeutendsten deutschen Hafenstandorte nach Güterabteilungen (t)

Güterabteilung	2004	2025	Delta 2004 bis 2025	
			Summe	pro Jahr
0 Landwirtschaftliche Erzeugnisse	3.626.537	4.265.185	18%	0,8%
1 Nahrungs- und Futtermittel	10.289.388	10.774.408	5%	0,2%
2 Feste mineralische Brennstoffe	18.340.465	26.198.917	43%	1,7%
3 Rohöl, Mineralöl, Gase	29.848.377	25.099.549	-16%	-0,8%
4 Erze und Metallabfälle	33.812.303	29.524.408	-13%	-0,6%
5 Eisen, Stahl, NE – Metalle	9.340.919	10.098.325	8%	0,4%
6 Steine und Erden, Baustoffe	28.357.084	28.325.791	0%	0,0%
7 Düngemittel	2.593.717	2.216.173	-15%	-0,7%
8 Chemische Erzeugnisse	15.254.563	20.117.422	32%	1,3%
9 Sonstige Halb- und Fertigwaren	12.209.600	31.544.982	158%	4,6%
Insgesamt	**163.672.953**	**188.165.160**	**15%**	**0,7%**
davon Seehafenhinterlandcontainer	**9.105.032**	**28.140.533**	**209%**	**5,5%**

Bahn

Die aktualisierte Prognose des Bahnaufkommens der den 30 bedeutendsten Hafenstandorten zugehörigen Kreise ergibt in der Summe über alle Gutarten im Zeitraum 2004 bis 2025 einen Zuwachs von insgesamt 32% bzw. 1,3% pro Jahr. Analog zum Binnenschiffsaufkommen verzeichnen Containertransporte im Seehafenhinterlandverkehr mit jahresdurchschnittlichen 6,8 % den größten Zuwachs, gefolgt von der Güterabteilung Sonstige Halb- und Fertigwaren mit jahresdurchschnittlich 4,1% sowie landwirtschaftlichen Erzeugnissen mit 2,5% pro Jahr. Mineralöl- und Erz-/Schrotttransporte per Bahn werden demgegenüber weitgehend stagnieren (plus 4% bzw. minus 3%), während der Transport fester mineralischer Brennstoffe (insbesondere Inlandskohle) um 22% schrumpft.

Das Aufkommen des Güterverkehrs per Eisenbahn in Deutschland im Jahr 2004 (Basisjahr der PDVV 2025) sowie dessen Entwicklung im Zeitraum 2007 (Jahr vor der Wirtschaftskrise) bis 2010 nach Güterabteilungen zeigt die folgende Tabelle:

Tabelle 2-3: Güterverkehr der Eisenbahn in Deutschland nach Güterabteilungen (1.000 t)

Güterabteilung	2004	2007	2008	2009	2010
0 Landwirtschaftliche Erzeugnisse	6.516	12.135	10.073	8.853	8.571
1 Nahrungs- und Futtermittel	2.641	3.505	3.511	3.199	2.768
2 Feste mineralische Brennstoffe	53.040	51.355	49.618	40.682	45.939
3 Rohöl, Mineralöl, Gase	32.410	34.790	38.052	38.912	39.114
4 Erze und Metallabfälle	29.873	31.201	36.130	26.311	31.942
5 Eisen, Stahl, NE - Metalle	55.887	61.453	64.515	43.329	60.408
6 Steine und Erden, Baustoffe	37.019	40.959	41.912	41.412	42.671
7 Düngemittel	7.590	7.875	7.292	5.186	6.887
8 Chemische Erzeugnisse	25.694	26.761	26.500	25.033	26.597
9 Sonstige Halb- und Fertigwaren	59.591	91.082	93.697	79.172	90.817
Insgesamt	**310.261**	**361.116**	**371.298**	**312.087**	**355.714**

Mit Ausnahme der festen mineralischen Brennstoffe ist das Aufkommen im Eisenbahnverkehr demnach im Zeitraum 2004 bis 2007 bei allen Güterabteilungen gestiegen. Den stärksten Zuwachs verzeichnet hierbei mit insgesamt 23% die Abteilung Landwirtschaftliche Erzeugnisse, gefolgt von sonstigen Halb- und Fertigwaren (plus 15%) sowie Nahrungs- und Futtermitteln (10%). Seit dem Jahr 2007 sind gutartspezifisch die folgenden Verläufe festzustellen:

- Das Aufkommen der Abteilungen Landwirtschaftliche Erzeugnisse sowie Nahrungs- und Futtermittel ist seit dem Jahr 2007 nahezu kontinuierlich um insgesamt 29% bzw. 21% deutlich gesunken. Die Aufkommenswerte des Jahres 2004 werden aber dennoch im Jahr 2010 um knapp 32% bzw. 5% übertroffen.
- Bei den festen mineralischen Brennstoffen setzt sich der negative Trend in der jüngsten Vergangenheit fort. Der starke Einbruch in 2009 (gegenüber 2007 minus 21%) wird allerdings in 2010 teilweise (plus 13%) wieder kompensiert.
- Die Mineralöltransporte der Eisenbahn verzeichnen in den Jahren 2008/2009 keinen krisenbedingten Rückgang; dies gilt analog auch für Steine und Erden.
- Sowohl bei Erzen/Schrott als auch bei Eisen und Stahl sowie Düngemitteln sind im Jahr 2009 gegenüber dem Vorjahr drastische Aufkommensverluste der Bahn festzustellen (minus 27%, minus 33% sowie minus 29%). Diesen Verlusten folgte im Jahr 2010 ein Wiederanstieg um 21% (Erze/Schrott), 39% (Eisen und Stahl) sowie 33% (Düngemittel).
- Bei chemischen Erzeugnissen und sonstigen Halb- und Fertigwaren sind die Aufkommensverluste in 2009 gegenüber dem Vorjahr mit 6% bzw. 16% weniger ausgeprägt. Darüber hinaus werden mit den Aufkommen im Jahr 2010 die Werte des Jahres 2007 jeweils nur knapp verfehlt.

Betrachtet man die längerfristige Vergangenheitsentwicklung seit dem Jahr 1995 sowie die in der PDVV 2025 prognostizierte Zukunftsentwicklung, ergeben sich im Vergleich des Prognosewertes 2025 mit dem bisherigen Höchststand positive Entwicklungstendenzen bei den Güterabteilungen Nahrungs- und Futtermittel (+ 56%), Eisen und Stahl (+ 6%), Düngemittel (+ 15%), Chemische Erzeugnisse (+50%) sowie Sonstige Halb- und Fertigwaren (+65%).

Für die übrigen fünf Güterabteilungen werden hingegen im Vergleich zum bisherigen Höchstaufkommen bis zum Jahr 2025 Aufkommensverluste in Höhe von 24% (Landwirtschaftliche Erzeugnisse), 45% (Kohle), 18% (Mineralöl), 20% (Erze/Schrott) sowie 6% (Steine und Erden) prognostiziert.

Unter Berücksichtigung der dargestellten aktuellen Entwicklungstendenzen ergibt sich die folgende Prognose des Bahnaufkommens bis 2025 nach Gütergruppen.

Die aktualisierte Prognose des Bahnaufkommens der den ausgewählten Hafenstandorten zugehörigen Kreise ergibt in der Summe über alle Gutarten im Zeitraum 2004 bis 2025 einen Zuwachs von insgesamt 32% bzw. 1,3% pro Jahr. Analog zum Binnenschiffsaufkommen verzeichnen Containertransporte im Seehafenhinterlandverkehr mit jahresdurchschnittlich 6,8% den größten Zuwachs, gefolgt von der Güterabteilung Sonstige Halb- und Fertigwaren mit jahresdurchschnittlich 4,1% sowie landwirtschaftlichen Erzeugnissen mit 2,5% pro Jahr. Mineralöl- und Erz-/Schrotttransporte per Bahn werden demgegenüber weitgehend stagnieren (plus 4% bzw. minus 3%), während der Transport fester mineralischer Brennstoffe (insbesondere Inlandskohle) um 22% schrumpft.

Tabelle 2-4: Entwicklung des Bahnaufkommens 2004 – 2025 in den Kreisen der 30 bedeutendsten Hafenstandorte nach Güterabteilungen (t)

Güterabteilung	2004	2025	Delta 2004 bis 2025	
			Summe	pro Jahr
0 Landwirtschaftliche Erzeugnisse	721.445	1.208.764	68%	2,5%
1 Nahrungs- und Futtermittel	499.137	717.126	44%	1,7%
2 Feste mineralische Brennstoffe	20.503.381	16.253.950	-21%	-1,1%
3 Rohöl, Mineralöl, Gase	12.414.362	12.911.460	4%	0,2%
4 Erze und Metallabfälle	11.463.602	11.164.786	-3%	-0,1%
5 Eisen, Stahl, NE - Metalle	28.096.794	34.168.847	22%	0,9%
6 Steine und Erden, Baustoffe	8.728.385	10.031.181	15%	0,7%
7 Düngemittel	560.788	722.961	29%	1,2%
8 Chemische Erzeugnisse	10.905.119	15.890.541	46%	1,8%
9 Sonstige Halb- und Fertigwaren	20.453.622	47.861.767	134%	4,1%
Insgesamt	**114.346.635**	**150.931.383**	**32%**	**1,3%**
davon Seehafenhinterlandcontainer	**2.443.958**	**9.647.043**	**295%**	**6,8%**

Fazit:

Deutlich überdurchschnittliche Zuwachsraten sind hierbei sowohl im Binnenschiffs- als auch im Bahnumschlag für KLV-Terminals sowie generell für Hafenstandorte mit hohen Aufkommen an Halb- und Fertigwaren sowie (abgeschwächt) chemischen Erzeugnissen zu erwarten. Das Bahnaufkommen entwickelt sich insgesamt positiver, als das Binnenschiffsaufkommen.

2.3 Regionale Entwicklung: Verkehrsnachfrage in der Region Köln

Für die Region Köln wird das KV-relevante Aufkommen geschätzt. Dazu werden

- die Eckwerte der Prognose des aktuellen Bundesverkehrswegeplans (Basisjahr 2004, Prognosehorizont 2025) herangezogen,
- die Güterverkehrsstatistik des Statistischen Bundesamtes für das Jahr 2010 ausgewertet,
- die im Rahmen der Bundesverkehrswegplanung erstellte Seeverkehrsprognose mit ihrer Hinterlandverteilung ausgewertet.
- die im Zuge der Wirtschaftskrise 2008/2009 notwendig gewordene Aktualisierung der Prognose der Verkehrsverflechtungen PDVV 2025 die im Rahmen des o.a. Gutachtens zur Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Binnenhäfen im Auftrag des BMVBS vorgenommen wurde.

Auf Basis dieser Daten werden die Seehafenhinterlandverkehre für die Jahre 2004/2010 nach Verkehrsträgern und Relationen geschätzt und in derselben Abgrenzung für das Jahr 2030 prognostiziert. Für den Bahnbereich weist die Prognose des Bundesverkehrswegeplans kontinentale Behälterverkehre aus. Somit kann auch beim Aufkommenspotenzial für den Standort Godorf zwischen Seehafenhinterlandverkehren und kontinentalen Behälterverkehren unterschieden werden.

Weiter wird das zusätzliche (Verlagerungs-) Potenzial für den kombinierten Verkehr am Standort geschätzt. Dabei handelt es sich um Straßenverkehre, die das Potenzial haben, auf die Bahn oder das Binnenschiff verlagert zu werden. Dieses Potenzial besteht bei bestimmten Gütern, die mit einem Mindestaufkommen über eine Mindestentfernung transportiert werden, so dass ein dann kombinierter Verkehr wirtschaftlich darstellbar ist. Um dieses Potenzial zu ermitteln, werden

- die modalen Straßenverkehrsaufkommen (Jahr 2004) getrennt nach Versand und Empfang für relevante Güterabteilungen mit Containerisierbarkeitsfaktoren gewichtet;
- das gesamte containerisierbare Aufkommen mit einem Entfernungsfilter belegt, der „zu nahe“ und einen Mengenfilter, der „zu disperse“ Relationen ausscheidet und somit das gewinnbare KV-Potenzial der Region ausgibt.

2.3.1 Seehafenhinterlandverkehre

Aus den obigen Berechnungen einschl. der Ergebnisse der oben schon mehrfach erwähnten Studie zur Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Binnenhäfen lassen sich die Binnenschiffscontainertransporte der hier betrachteten Region Köln ableiten. Weiter lässt sich eine Prognose in derselben regionalen Abgrenzung für das Jahr 2030 erstellen.

Tabelle 2-5: Containertransporte mit dem Binnenschiff in der Region Köln 2010 und 2030 in TEU

Hafen	Mengen in 1.000 TEU		Steigerung 2030 zu 2010	Steigerung p.a.
	2010	2030		
Neuss - Düsseldorf	138	359	160%	4,9%
Leverkusen	13	34	165%	5,0%
Dormagen-Stürzelberg	23	61	165%	5,0%
Köln	99	260	163%	4,9%
Bonn	58	166	186%	5,4%
Andernach	46	141	207%	5,8%
SUMME	**377**	**1.022**	**171%**	**5,1%**

Quelle: Eigene Berechnungen auf Basis der angepassten PDVV 2025, der Seeverkehrsprognose und der aktuellen Daten des Statistischen Bundesamtes (Fachserie 8 Reihe 4 2010) sowie der HGK.

Es wird weiterhin mit hohen Zuwachsraten im Seehafenhinterlandverkehr gerechnet. Im Durchschnitt liegt die jährliche Steigerung bei 5,1%. Dies ist mit einer Verdreifachung des wasserseitigen Containerumschlags 2030 gegenüber 2010 gleichzusetzen. Die überdurchschnittliche Wachstumsrate für Andernach geht einerseits auf einen gewissen Nachholbedarf beim wasserseitigen Kombinierten Verkehr zurück, andererseits ist der Umschlag in Andernach im Wesentlichen auf einen wichtigen im Hafen ansässigen Kunden zurückzuführen. Andernach spielt daher eine gewisse Sonderrolle in der Konkurrenzanalyse.

Nur ein Teil des Seehafenhinterlandverkehrs mit Containern wird per Binnenschiff abgewickelt. Um einen Eindruck zu erhalten, welche Wettbewerbsposition das Binnenschiff und die Bahn in diesem Segment haben, wird nachfolgend der Modal Split dieses Segmentes für das Jahr 2010 dargestellt. Da dieser sich je nach Seehafen stark unterscheidet, erfolgt zudem eine Differenzierung nach den wichtigsten Seehäfen der Nordrange.

Die Binnenschifffahrt hat, bedingt durch die gute Anbindung an den Rhein, mit 37% der Transporte einen überdurchschnittlichen Anteil am Modal Split. Auf den Relationen nach den ARA-Häfen ist der Anteil noch höher, in Richtung deutsche Nordseehäfen deutlich geringer.

Auch vom Gesamtvolumen her sind die ARA-Häfen dominierend. Ein Hafen in Godorf wird sich daher auf eine enge Zusammenarbeit mit den ARA-Häfen einstellen müssen.

Tabelle 2-6: Modal-Split der Seehafenhinterlandverkehre der Region Köln 2010 in TEU

Seehafen	Straße	Binnenschiff	Bahn	Gesamt
Seehafen Antwerpen	290.135	205.173	21.104	516.413
Seehafen Bremerhaven	40.623	0	7.555	48.178
Seehafen Hamburg	73.858	0	48.702	122.561
Seehafen Rotterdam	101.543	171.733	25.000	298.276
sonstige Häfen	2.255	94	19.628	21.977
SUMME	**508.415**	**377.000**	**121.989**	**1.007.404**

Verkehrsträgeranteile				
Seehafen	**Straße**	**Binnenschiff**	**Bahn**	**Gesamt**
Seehafen Antwerpen	56%	40%	4%	100%
Seehafen Bremerhaven	84%	0%	16%	100%
Seehafen Hamburg	60%	0%	40%	100%
Seehafen Rotterdam	34%	58%	8%	100%
sonstige Häfen	10%	0%	89%	100%
SUMME	**50%**	**37%**	**12%**	**100%**

Quelle: Eigene Berechnungen auf Basis der Prognose (2025) des aktuellen Bundesverkehrswegplans, der Seeverkehrsprognose und der aktuellen Daten des Statistischen Bundesamtes.

Es wird weiterhin mit Zuwachsraten im Hinterlandverkehr gerechnet, in der Region Köln über alle Verkehrsträger 5,8% Zuwachs p.a. Dabei wachsen die Binnenschiffstransporte unterproportional, so dass das Binnenschiff Anteile am Modal-Split verliert. Dieser (unerwünschten) Entwicklung kann durch Maßnahmen wie dem Bau neuer Terminals entgegengewirkt werden, da hierdurch die Wettbewerbsposition des Binnenschiffs insbesondere gegenüber der Straße verbessert werden kann.

Tabelle 2-7 Seehafenhinterlandverkehr der Region Köln nach Verkehrsträgern 2010 und 2030 in TEU

	Straße	**Binnenschiff**	**Bahn**	**Gesamt**
2010	508.415	377.000	121.989	1.007.404
2030	1.715.392	1.022.000	353.635	3.091.028
Veränderung	337%	271%	290%	307%
Steigerung p.a.	6,3%	5,1%	5,5%	5,8%
Verkehrsträgeranteile 2010	50,5%	37,4%	12,1%	100,0%
Verkehrsträgeranteile 2030	55,5%	33,1%	11,4%	100,0%

Quelle: Eigene Berechnungen auf Basis der Prognose (2025) des aktuellen Bundesverkehrswegplans und der angepassten PDVV 2025 aus 2012 (Studie zur Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Binnenhäfen im Auftrag des BMVBS, PLANCO 2012 – noch nicht veröffentlicht), der Seeverkehrsprognose und der aktuellen Daten des Statistischen Bundesamtes.

In Analogie zu Tabelle 2-6 können die Hinterlandverkehre für das Jahr 2030 nach Seehäfen und Verkehrsträgern zusammengestellt werden. Während für Verkehre von/nach Antwerpen der Anteil des Binnenschiffs am Modal Split sinkt, nimmt er für Rotterdam leicht zu.

Tabelle 2-8 Seehafenhinterlandverkehre (Container) ausgewählter Seehäfen mit der Region Köln nach Verkehrsträgern 2030 in TEU

Seehafen	Straße	Binnenschiff	Bahn	Gesamt
Seehafen Amsterdam	47.750	1.370	0	49.120
Seehafen Antwerpen	1.025.168	556.119	64.358	1.645.645
Seehafen Bremerhaven	120.915	0	31.631	152.545
Seehafen Hamburg	211.753	0	139.532	351.284
Seehafen Rotterdam	261.929	464.464	57.000	783.393
Seehafen Wilhelmshaven	43.300	0	30.144	73.444
Sonstige Seehäfen	4.578	48	30.971	35.596
SUMME	**1.715.392**	**1.022.000**	**353.635**	**3.091.028**
Verkehrsträgeranteile				
Seehafen	**Straße**	**Binnenschiff**	**Bahn**	**Gesamt**
Seehafen Amsterdam	97%	3%	0%	100%
Seehafen Antwerpen	62%	34%	4%	100%
Seehafen Bremerhaven	79%	0%	21%	100%
Seehafen Hamburg	60%	0%	40%	100%
Seehafen Rotterdam	33%	59%	7%	100%
Seehafen Wilhelmshaven	59%	0%	41%	100%
Sonstige Seehäfen	13%	0%	87%	100%
SUMME	**55%**	**33%**	**11%**	**100%**

Quelle: Eigene Berechnungen auf Basis der Prognose (2025) des aktuellen Bundesverkehrswegplans und der angepassten PDVV 2025 aus 2012 (Studie zur Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Binnenhäfen im Auftrag des BMVBS, PLANCO 2012 – noch nicht veröffentlicht), der Seeverkehrsprognose und der aktuellen Daten des Statistischen Bundesamtes.

Die regionale Aufteilung des prognostizierten Seehafenhinterlandverkehrs im Jahre 2030 auf die Kreise und kreisfreien Städte ist in der folgenden Tabelle dargestellt. Es wird deutlich, dass alleine die Stadtkreise Köln und Bonn rd. 28% des Aufkommens generieren. Die zusätzlich in den Untersuchungsraum (Region Köln) aufgenommenen Kreise in Hessen und Rheinland-Pfalz vereinigen über 10% des prognostizierten Aufkommens auf sich.

Tabelle 2-9 Regionale Aufteilung des Seehafenhinterlandverkehrs der Region Köln 2030 (alle Verkehrsträger)

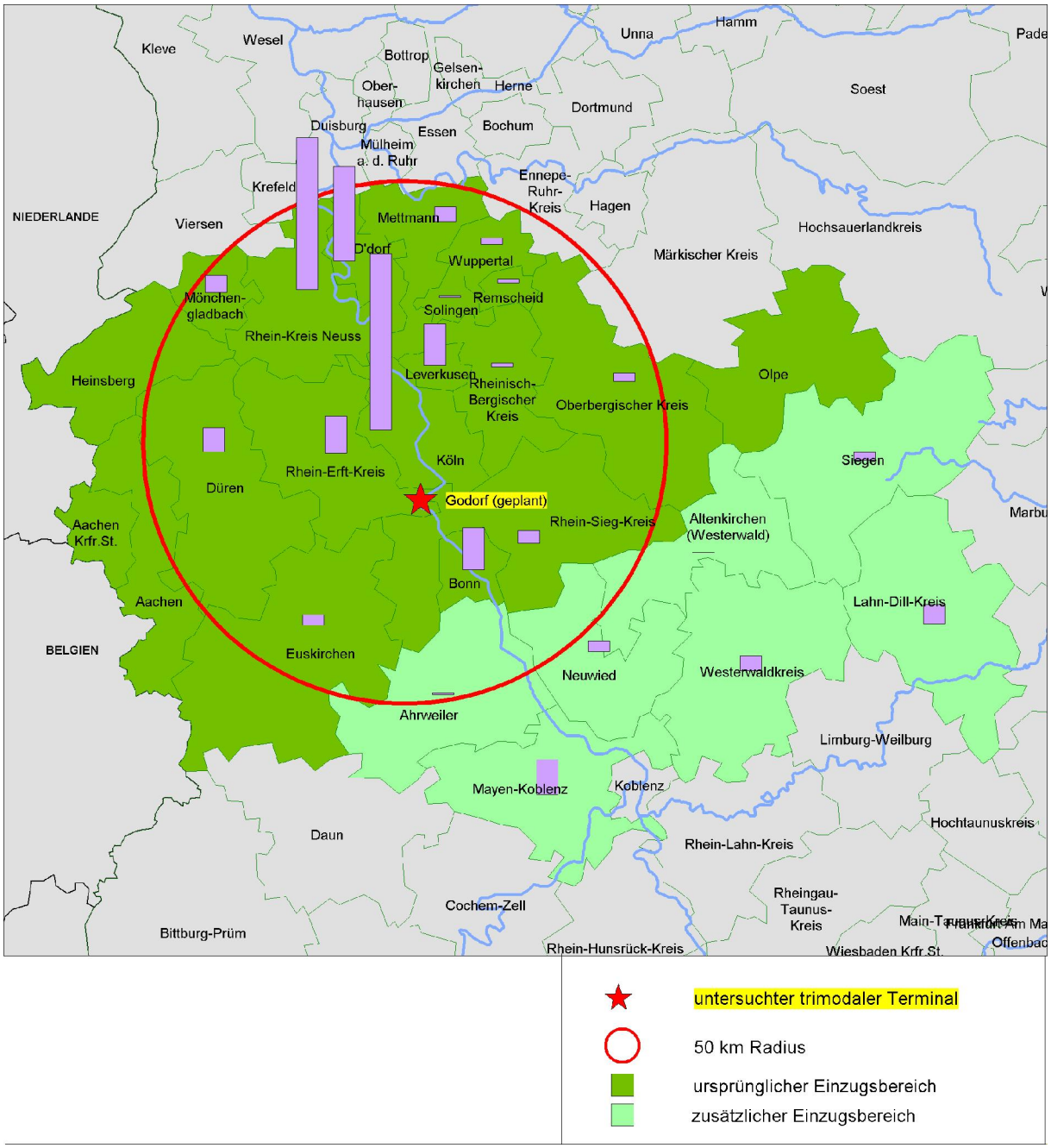
	TEU	kumulierte Anteile
Köln, Kreisfreie Stadt	695.867	22,5%
Rhein-Kreis-Neuss	603.484	42,0%
Düsseldorf, Kreisfreie Stadt	374.698	54,2%
Rhein-Erft-Kreis	175.878	59,8%
Leverkusen, Kreisfreie Stadt	166.299	65,2%
Bonn, Kreisfreie Stadt	166.121	70,6%
Mayen-Koblenz, Landkreis	135.752	75,0%
Düren, Kreis	95.872	78,1%

	TEU	kumulierte Anteile
Lahn-Dill-Kreis	76.353	80,6%
Heinsberg, Kreis	76.149	83,0%
Mönchengladbach, Kreisfreie Stadt	69.715	85,3%
Westerwaldkreis	62.827	87,3%
Mettmann, Kreis	61.697	89,3%
Rhein-Sieg-Kreis	54.218	91,1%
Neuwied, Landkreis	44.105	92,5%
Euskirchen, Kreis	39.542	93,8%
Siegen-Wittgenstein, Kreis	37.801	95,0%
Oberbergischer Kreis	36.893	96,2%
Wuppertal, Kreisfreie Stadt	30.285	97,2%
Aachen, Kreis	24.167	98,0%
Rheinisch-Bergischer Kreis	19.444	98,6%
Remscheid, Kreisfreie Stadt	18.848	99,2%
Ahrweiler, Landkreis	6.877	99,4%
Olpe, Kreis	6.854	99,6%
Aachen, Kreisfreie Stadt	6.562	99,8%
Solingen, Kreisfreie Stadt	4.723	100,0%
SUMME Region Einzugsbereich Köln	**3.091.028**	

Quelle: Eigene Berechnungen auf Basis der Prognose (2025) des aktuellen Bundesverkehrswegplans und der angepassten PDVV 2025 aus 2012 (Studie zur Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Binnenhäfen im Auftrag des BMVBS, PLANCO 2012 – noch nicht veröffentlicht), der Seeverkehrsprognose und der aktuellen Daten des Statistischen Bundesamtes.

Die grafische Darstellung (Abbildung 2-1) verdeutlicht diese Situation mit eindeutiger Schwerpunktsetzung des Aufkommens in einem engen Umfeld des Terminals in Köln Godorf. Der Aufkommensschwerpunkt im Süden Kölns liegt in Köln und Bonn.

Abbildung 2-1: Regionale Aufteilung des Seehafenhinterlandverkehrs (Container) im Jahre 2030



Quelle: Eigene Darstellung PLANCO

2.3.2 Kontinentale Behälterverkehre

Über den Seehafenhinterlandverkehr hinaus bestehen zwischen der hier betrachteten Untersuchungsregion und deutschen und europäischen Wirtschaftsregionen intensive Austauschbeziehungen, die sich in entsprechenden „kontinentalen“ Güterströmen niederschlagen.

Die statistische Erfassung dieser Verflechtungen im Binnenschiffs- und Bahnverkehr wird (noch) in genügender Tiefe (Verkehrsbezirk, Gütergruppe) betrieben, so dass das Statistische Bundesamt in der Fachserie „Verkehr“ einen jährlichen Nachweis führen kann. Demgegenüber liegt für den Straßen-

güterverkehr seit 1994 keine vergleichbare aktualisierte Matrix mehr vor. PLANCO greift daher für die Zwecke dieser Potenzialuntersuchung auf die Werte aus der Prognose der Bundesverkehrswegeplanung zurück. In dieser Matrix sind die Gütermengen nach Versand- und Empfangsregion, NSTR Güterabteilungen und Verkehrsträger enthalten und bereits nach Container- und Nicht-Container-Verkehren unterschieden. Containerverkehre enthalten Seehafenhinterlandverkehre Straße, Schiene, Wasserstraße sowie kontinentale Behälterverkehre der Bahn. Nicht-Containerverkehre enthalten kontinentale LKW-Verkehre (teilweise auch in Behältern) sowie kontinentale Bahnverkehre die nicht in Behältern transportiert werden.

Somit ist in dieser Matrix in den Nicht-Containerverkehren eine große Straßentransportmenge enthalten, die derzeit nicht als Containertransport bezeichnet wird, aber faktisch einen Behältertransport darstellt.

Zur Schätzung des containerisierbaren Aufkommens wurden in den letzten Jahren verschiedene Verfahren entwickelt, die i.d.R. ausgehend von homogenen Gütergruppen und deren containerisierbaren Anteilen ein Gesamtpotenzial ausweisen. Für die Belange dieser Untersuchung wird unterstellt, dass sich das tatsächliche Aufkommen zwar aus verschiedenen Gütergruppen rekrutiert, einige davon haben aber aus transporttechnischen Gründen kaum Potenzial für eine Containerisierung (z.B. NSTR-4, Eisenerze und Schrott). Der Schwerpunkt des Verlagerungspotenzials liegt auf der Güterabteilung 9 „besondere Transportgüter“ bei der u.a. bereits in Wechselbrücken transportierte Ladung erfasst wird.

Das containerisierbare Aufkommen der Binnenschifffahrt wurde bereits im Rahmen der Seehafenhinterlandprognose ermittelt. Gleiches gilt für die Hinterland-Containermengen der Bahn und der Straße. Kontinentale Behälterverkehre mit der Bahn sind in der Prognose ebenfalls erfasst, allerdings werden keine weiteren Verlagerungen von der Straße auf die Bahn (sog. Verlagerungspotenzial) berücksichtigt. Ein „maximales“ Verlagerungspotenzial wird im Rahmen dieser Untersuchung ermittelt und dargestellt. Das tatsächlich realisierbare Volumen wird jedoch unter Vorbehalt betrachtet, um die Maßgabe einer vorsichtigen Prognose zu berücksichtigen.

Es ist davon auszugehen, dass eine Mindestentfernung von 250 km gegeben sein muss, damit ein kombinierter Verkehr wirtschaftlich realisierbar ist. Kürzere Relationen sind somit nicht dem Potenzial zuzuordnen. Weiter muss ein hinreichend hohes Aufkommen auf den Relationen gegeben bzw. prognostiziert sein, damit hinreichend große Partiegrößen für den kombinierten Verkehr realisiert werden können. Dazu werden alle Relationen mit einem Aufkommen von unter 10.875 t/Jahr bzw. 1.100 TEU/Jahr herausgefiltert. Unter Berücksichtigung der genannten Kriterien ergibt sich ein KV-Potenzial für die Region Köln im Jahre 2030 von rd. 4,5 Mio. TEU. Diese Mengen sind bündelbar und könnten unter Umständen bei entsprechenden Umschlagkapazitäten von der Straße weg verlagert werden. Ob diese Verkehre tatsächlich verlagert werden können hängt allerdings von vielen Faktoren ab. Die Erfahrung zeigt, dass insbesondere spezifische Transportanforderungen, die Bahn/Schiff nicht erfüllen können, eine Verlagerung verhindern. Dies können bestimmte (exakte) Abfahrtszeiten sein, aber auch über den Transport hinausgehende Dienstleistungen.

Unterstellt man, dass realistischerweise maximal 15% dieses „theoretischen“ Potenzials tatsächlich realisiert werden können, ergibt sich ein Potenzial von 675.000 TEU bis 2030. Auch um dieses Verlagerungspotenzial zu realisieren sind allerdings erhebliche Anstrengungen erforderlich.

Tabelle 2-10 Kombinierte Behälterverkehre per Bahn in der Region Köln 2030

Verkehrsträger	TEU
Kombinierte Behälterverkehre Bahn	1.232.071
KV-Potenzial Straße (Verlagerungspotenzial)	675.000
SUMME	**1.907.071**

Quelle: Eigene Berechnungen auf Basis der Prognose (2025) des aktuellen Bundesverkehrswegplans und der angepassten PDVV 2025 aus 2012 (Studie zur Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Binnenhäfen im Auftrag des BMVBS, PLANCO 2012 – noch nicht veröffentlicht), der Seeverkehrsprognose und der aktuellen Daten des Statistischen Bundesamtes.

2.3.3 Fazit: Prognose des kombinierten Verkehrs in der Region Köln bis 2030

Das Aufkommenspotenzial im kombinierten Verkehr der Region Köln ergibt sich aus Seehafenhinterlandverkehren und kontinentalen Ladungen, für die jeweils getrennt die aktuellen und zukünftigen Mengenentwicklungen berechnet und oben dargestellt wurden.

Es ergibt sich das nachfolgende Potenzial für den kombinierten Verkehr in der Region Einzugsbereich Köln-Bonn (s. Tabelle 2-11):

Tabelle 2-11 Prognose des kombinierten Verkehrs der Region Köln 2030

Verkehrsträger	TEU
Binnenschiff (Seehafenhinterlandverkehre)	1.022.000
Bahn (Seehafenhinterlandverkehre)	353.635
Bahn (kontinentale Behälterverkehre)	1.232.071
Verlagerungspotenzial kombinierter Behälterverkehre Straße=>Bahn	675.000
SUMME	**3.282.706**

Quelle: Eigene Berechnungen auf Basis der Prognose (2025) des aktuellen Bundesverkehrswegplans und der angepassten PDVV 2025 aus 2012 (Studie zur Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Binnenhäfen im Auftrag des BMVBS, PLANCO 2012 – noch nicht veröffentlicht), der Seeverkehrsprognose und der aktuellen Daten des Statistischen Bundesamtes.

Die Prognose verdeutlicht, dass insgesamt kontinentale Behälterverkehre einen höheren Anteil haben als Seehafenhinterlandverkehre. Damit hat die Bahn einen deutlich höheren Anteil an den kombinierten Verkehren als das Binnenschiff.

2.4 Wettbewerbssituation im Untersuchungsgebiet

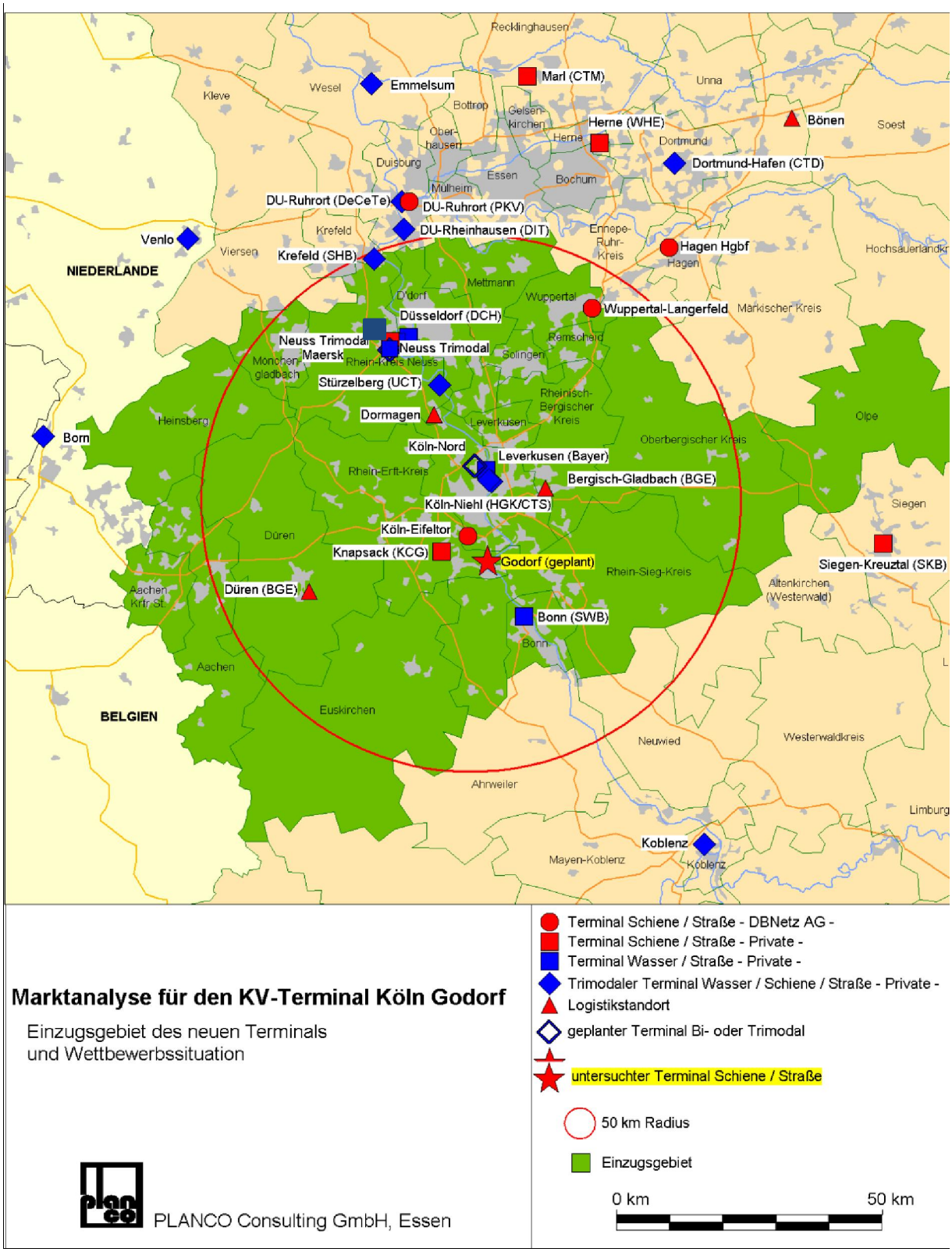
Im Untersuchungsraum selbst sowie in den angrenzenden Wirtschaftsräumen sind eine Reihe von öffentlichen, teilweise trimodalen KV-Terminals mit stellenweise überlappenden Einzugsbereichen, so z.B. in Düsseldorf, Neuss, Wuppertal-Langerfeld, Hagen, Köln Eifeltor, Köln-Niehl, Bonn und Andernach vorhanden oder in Bau (Köln-Nord). Hinzu kommen sog. Satellitenterminals in Bergisch-Gladbach, Düren und Hürth-Knapsack (s. Abbildung 2-2). Die Einrichtungen werden hinsichtlich relevanter Parameter, wie z.B. räumliche Lage, Anbindung an das Schienen- und Straßennetz, Betreiber und Kapazitäten der Umschlaganlagen, beschrieben. Die Angaben beruhen größtenteils auf Aussagen der Betreiber, die für Zwecke der Vergleichbarkeit insbesondere hinsichtlich der Kapazitätsberechnung normiert wurden. Die tatsächliche Kapazität kann also im Einzelfall durch betriebliche Optimierung höher oder auch durch hier nicht betrachtete Randbedingungen (begrenzte Depotfläche,

Engpass in der Zufahrt, Einschränkung beim Schichtbetrieb, u.ä.) darunter liegen. Gleichwohl zeichnet die Betrachtung im Durchschnitt ein realistisches Bild.

Bei den Angaben zu Kapazitäten sind immer die wasser- bzw. schienenseitigen Kapazitäten gemeint. Es wird also jeder Behälter nur einmal gezählt. Hierzu kommen in den meisten Fällen Weitertransporte (per LKW) hinzu. Die in den Statistiken der Betreiber angegebenen Zahlen hingegen beschreiben in der Regel die Anzahl Hübe, liegen also deutlich über den hier genannten Kapazitätsangaben.

Abbildung 2-2 zeigt den Übersichtsplan des Wirtschaftsraumes mit einer Darstellung vorhandener Terminalstandorte.

Abbildung 2-2: Übersichtsplan des Wirtschaftsraumes mit Darstellung der vorhandenen Terminalstandorte



Quelle: Eigene Darstellung PLANCO

Köln Eifeltor

Der Terminal Köln Eifeltor der DUSS ist ein Schiene-Straße Terminal südwestlich von Köln. Gesellschafter sind: DB Netz AG, DB Cargo AG und Kombiverkehr GmbH.[5] Die Anbindung Schiene erfolgt über die Hauptstrecke (KBS 470), Köln – Bonn, Rbf Eifeltor (beidseitig angebunden) und die Anbindung Straße über die BAB 4 AS „Ubf Eifeltor". Der Terminal weist nach Umsetzung einiger Erweiterungsmaßnahmen eine Kapazität von 450.000 LE auf. Köln Eifeltor bedient im Schwerpunkt Bahnverkehre in Nord- oder Südrichtung. Nach Einschätzung von Kunden dürfte bei 450.000 LE die Kapazitätsgrenze tatsächlich erreicht sein.

Köln-Niehl Hafen

Der Standort Köln-Niehl Hafen umfasst zwei räumlich getrennte Terminals für den trimodalen Umschlag, den Terminal „Stapelkai“ und den Terminal „Westkai“. Hinzu kommt das Depot „Am Molenkopf“, welches zur Entlastung und Langzeitabstellung verwendet wird. In beiden Anlagen ist die HGK Eigentümerin der Infra- und hafenbezogenen Suprastrukturen und stellt die Kranführer. CTS betreibt den Terminal Stapelkai und nimmt am Westkai dispositive Aufgaben wahr. Insofern besteht eine enge Verzahnung beider Anlagen, die in 2010 nach Angaben der HGK insgesamt 507.434 TEU (entspricht etwa 330.000 LE) umgeschlagen haben. Davon entfielen mit rd. 198.000 LE 60% auf die Straße, mit knapp 69.000 LE 21% auf die Bahn und mit rd. 62.000 LE 19% auf das Binnenschiff.

Der Terminal Köln-Niehl (CTS/„Stapelkai“) der CTS Container Terminal GmbH ist ein trimodaler Terminal im Hafen Niehl. Gesellschafter sind: Neska GmbH, DB Cargo AG und HGK AG. Die Anbindung Schiene erfolgt über die HGK und die Anbindung Straße über die BAB 1 AS „Niehl". Aktuell wurden die Flächen des Terminals Stapelkai umstrukturiert. Dies hat einen positiven Einfluss auf die Kapazität des Terminals, der ohne diese Maßnahmen bereits ausgelastet wäre. Der Terminal Köln-Niehl (HGK/„Westkai“) der HGK AG ist ebenfalls ein trimodaler Terminal im Hafen Niehl. Die Anbindung Schiene erfolgt über die HGK und die Anbindung Straße über die BAB 1 AS „Niehl". Insgesamt weist der Hafen Niehl nunmehr eine wasser- und schienenseitige Kapazität von rd. 420.000 TEU auf. Neben den Binnenschiffsverkehren mit Schwerpunkt auf den Relationen mit den Seehäfen Rotterdam und Antwerpen findet kombinierter Verkehr mit der Bahn von Niehl aus statt.

Köln-Niehl (HGK) liegt im Einzugsgebiet des Hafens Köln-Godorf. Aufgrund der Eigentumsverhältnisse kann aber ein synergetisches Zusammenwirken der bestehenden und geplanten Anlagen erwartet werden.

Wuppertal-Langerfeld

Der Terminal Wuppertal-Langerfeld der DUSS mbH ist ein Schiene-Straße Terminal im Stadtgebiet Wuppertal. Gesellschafter sind auch hier: DB Netz AG, DB Cargo AG und Kombiverkehr GmbH. Die Anbindung Schiene erfolgt über die Hauptstrecke (KBS 455) Düsseldorf – Hagen (zweiseitig angebunden) und die Anbindung Straße über die BAB 1 AS „Wuppertal-Langerfeld". Der Terminal weist eine rechnerische Kapazität bzgl. der Gleislänge von rd. 170.000 LE und eine Kapazität bzgl. der Geräte von rd. 100.000 LE auf. Der Terminal Wuppertal-Langerfeld liegt in der äußersten Peripherie des Hafens Godorf und weist keine eigentliche Konkurrenzbeziehung zum neuen Terminal und den dort geplanten Verkehren auf.

[5] Die Terminals Köln, Hagen und Wuppertal-Langerfeld der Deutschen Bahn AG/DB Netz AG werden seit dem 1. Januar 2003 von der DUSS mbH betrieben. Eigentümerin bleibt aber – vor allem aus Gründen der Förderung – die DB.

Neuss Trimodal

Neuss ist Teil der Neuss-Düsseldorfer Häfen. In Neuss werden Terminals von Neuss Trimodal und von Maersk betrieben.

Die Anbindung des bimodalen Terminals erfolgt schienenseitig über die Neusser Eisenbahn (EVU) und straßenseitig über die BAB 57 AS „Neuss Hafen“ bzw. BAB 52 AS „Neuss Büderich“. Der Terminal weist eine rechnerische Kapazität bzgl. der Gleislänge von rd. 297.000 LE und eine Kapazität bzgl. der Geräte (Mobilgeräte) von rd. 130.000 LE auf und liegt im erweiterten Einzugsgebiet des Hafens Köln-Godorf.

Der trimodale Terminal wird schienenseitig ebenfalls über die Neusser Eisenbahn (EVU) angebunden und straßenseitig über die BAB 57 AS „Neuss Hafen“ bzw. BAB 52 AS „Neuss Büderich“. Der Terminal weist eine rechnerische Kapazität bzgl. der Geräte von rd. 73.000 LE auf. Der Terminal ist wasserseitig an die wesentlichen Liniendienste auf dem Rhein angebunden und liegt ebenfalls im erweiterten Einzugsgebiet des Hafens Köln-Godorf.

Als dritter Terminal wird ein trimodaler Terminal durch **Maersk** betrieben werden. Dieser Terminal trägt den erzielten hohen Zuwachsraten der Neuss-Düsseldorfer Häfen beim Containerumschlag Rechnung. Durch den dritten Terminal erhöht sich die Kapazität im Neusser Hafen auf rd. 462.000 TEU. Dies entspricht etwa 300.000 LE.

Düsseldorf

Der Terminal Düsseldorf (DCH) ist ein trimodaler Terminal im Hafen Düsseldorf. Die Anbindung Schiene erfolgt über die Neusser Eisenbahn (EVU) und die Anbindung Straße über die B7/8/9 „D-Hafen“ sowie innerstädtische Straßen. Der Terminal weist eine rechnerische Kapazität bzgl. der Gleislänge von rd. 130.000 LE und eine Kapazität bzgl. der Geräte von rd. 73.000 LE auf. Auch Düsseldorf (DCH) liegt im erweiterten Einzugsgebiet des Hafens Godorf.

Hürth-Knapsack

Der Terminal Knapsack (KCG) der Knapsack Cargo GmbH ist ein Schiene-Straße Terminal im Industriepark Knapsack. Gesellschafter sind: BTT, CTS, HGK und InfraServ GmbH. Die Anbindung Schiene erfolgt über die NE-Bahn (HGK) und die Anbindung Straße über die BAB 1 AS „Hürth“ bzw. „Knapsack“ und die B 265. Der Terminal wurde erst vor kurzem mit Hilfe von Fördermitteln aus der Förderung von Umschlaganlagen für den kombinierten Verkehr ausgebaut. Seit dem Ausbau hat er eine Kapazität von 35.000 LE. Knapsack (KCG) liegt im Einzugsgebiet des Hafens Köln-Godorf, versorgt aber hauptsächlich den angrenzenden Chemiepark.

Bergisch-Gladbach und Düren

Der Terminal **Bergisch-Gladbach (BGE)** der BGE-Eisenbahn Güterverkehr GmbH ist ein Satelliten-Terminal (Schiene-Straße) im Gewerbegebiet Zinkhütte an der die HGK beteiligt ist. Die Anbindung Schiene erfolgt über die NE-Bahn (BGE) und die Anbindung Straße über örtliche Straßen. Der Terminal hat eine rechnerische Kapazität bzgl. der Gleislänge von rd. 13.000 LE und eine Kapazität bzgl. der Geräte von rd. 14.000 LE. Schwerpunkt der Anlage sind die Papiertransporte für die Fabrik der M-real Zanders GmbH. Bergisch-Gladbach fungiert in erster Linie als Satellitenterminal für Köln-Niehl. Somit liegt der Terminal nicht kapazitätsmindernd im Einzugsgebiet des Terminals Köln-Godorf.

Die BGE betreibt auch einen Terminal in Düren. Der **Terminal Düren (BGE)** der BGE-Eisenbahn Güterverkehr GmbH ist ebenfalls ein Satelliten-Terminal (Schiene-Straße) auf dem Werksgelände M-real Zanders/Reflex. Die Anbindung Schiene erfolgt über die NE-Bahn (Rurtalbahn) (KBS 484) und die Anbindung Straße über örtliche Straßen. Der Terminal weist eine rechnerische Kapazität bzgl. der Gleislänge von rd. 10.000 LE und eine Kapazität bzgl. der Geräte von rd. 29.000 LE auf. Der Terminal ist gegenwärtig über Köln-Niehl (Hafen) angebunden. Der Terminal Düren wirkt sich nicht kapazitätsmindernd aus.

Bonn

Der Terminal Bonn (betrieben von der Am Zehnhoff-Söns GmbH) der Bonner Hafenbetriebe GmbH ist ein Straße-Wasserstraße Terminal im Hafen Bonn. Der Terminal liegt am Rhein und hat keine Schienenanbindung. Die Anbindung Straße erfolgt über die BAB 565 AS „Bonn-Auerberg“ und Stadtstraßen. Der Terminal wurde aktuell mit Mitteln aus der Förderrichtlinie zur Förderung von Umschlaganlagen im kombinierten Verkehr erweitert und modernisiert. Er hat nunmehr eine wasserseitige Umschlagskapazität von bis zu 150.000 TEU p.a.. Der Terminal in Bonn ist der direkte Konkurrent um die wasserseitigen Verkehre der Region Köln-Bonn.

Andernach

Eine zentrale Rolle innerhalb des von den Stadtwerken Andernach betriebenen Hafens spielt das Terminal des kombinierten Ladungsverkehrs am Südkai. Es verfügt auf einer Fläche von ca. 42.000 m^2 über eine jährliche Umschlagkapazität von 90.000 TEU. Das Terminal ist trotz des inzwischen realisierten Ausbaus mit seinen Umschlagleistungen an der Kapazitätsgrenze angelangt und bedarf – gerade angesichts der zu erwartenden signifikanten Steigerungen in den Prognosen des Andernacher KV-Aufkommens – der Erhöhung der technischen Leistungsfähigkeit. Das Terminal wurde in den Konkurrenzraum aufgenommen, nachdem die Erhebung der Verkehrsverteilung der Straßenvor- und -nachläufe des CTS-Terminals in K-Niehl eine größere Bedeutung der südlich an NRW angrenzenden Region ergeben hat als vorher angenommen. Das Terminal in Andernach liegt im erweiterten Einzugsgebiet des Hafens Godorf.

Leverkusen

Der Terminal Leverkusen (Bayer) der Hafenbetriebe Bayer ist ein privater Straße-Wasserstraße Terminal auf dem Werksgelände der Bayer AG. Die Anbindung Schiene erfolgt ebenso wie die Anbindung Straße über werkseigene Infrastrukturen. Der Terminal hat eine rechnerische Kapazität bzgl. der Geräte von rd. 41.000 LE. Anzumerken ist, dass es keine Bestrebungen gibt, den Terminal für die Öffentlichkeit zu öffnen. Im Gegenteil: Die Planungen, einen weiteren öffentlichen Terminal Köln-Nord zu errichten, wurden unterstützt, da erwartet wird, dass die Zuführung weniger staugefährdet ist als die Fahrt über den Kölner Ring nach Köln Eifeltor. Leverkusen (Bayer) liegt in Bezug auf die Kapazitätsberechnung im Einzugsgebiet des Hafen Godorf, ist allerdings als nicht öffentlicher Terminal nicht als echter Konkurrenzterminal zu betrachten.

Dormagen (Hoyer)

Der Terminal Dormagen (Hoyer) der Hoyer GmbH ist ein Logistikstandort im Chemiepark Bayer. Die Anbindung Schiene erfolgt über die Werksbahn im Bayer-Werk Dormagen und die Anbindung Straße über die BAB 57 AS „Dormagen" sowie die L 280. Der Terminal weist in 2002 eine rechnerische Kapazität bzgl. der Gleislänge von rd. 20.000 LE und eine Kapazität bzgl. der Geräte von rd. 21.000 LE auf. Es handelt sich nicht um ein öffentliches Umschlagterminal, sondern hauptsächlich um ein Ge-

fahrstofflager für rd. 9.000 t Gefahrstoffe aller Art. Die Lagerkapazität mit dem vorhandenen Brückenkran beträgt bis zu 156 TEU bzw. 306 TEU (2. Ausbaustufe). Dormagen (Hoyer) liegt daher nicht kapazitätsmindernd im Einzugsgebiet des Terminals Köln-Godorf.

Stürzelberg (uct)

Der Terminal Stürzelberg (uct) der uct GmbH ist ein trimodaler Terminal im Hafen Stürzelberg. Gesellschafter ist die neska GmbH. Die Anbindung Schiene erfolgt über die Eisenbahninfrastruktur der HGK AG in Zons-Nievenheim mit Übergang ins Netz der DB AG im Bahnhof Nievenheim und die Anbindung Straße über die BAB 46 „Neuss-Uedesheim". Der Terminal weist eine rechnerische Kapazität bzgl. der Gleislänge von rd. 23.000 LE und eine Kapazität bzgl. der Geräte von rd. 31.000 LE auf. Stürzelberg (uct) liegt nur im erweiterten Einzugsgebiet von Köln-Godorf und ist bereits vollständig ausgelastet.

Köln Nord (in Bau)

Die Häfen und Güterverkehr Köln AG (HGK) baut im Norden von Köln einen Terminal für den kombinierten Verkehr Schiene-Straße für den Umschlag von Containern, Wechselbehältern und Sattelaufliegern zu errichten. Der Terminal besteht im Endausbau aus zwei Modulen mit je 5 respektive 4 Umschlaggleisen mit einer Nutzlänge von 626 m bzw. 559 m, 4 respektive 3 Abstellspuren sowie je zwei Fahr-/Ladespuren, die im Einrichtungsverkehr benutzt werden, und einer Rückfahrspur. Auf beiden Modulen können maximal je 3 Portalkrane betrieben werden. Die Gesamtfläche des Terminals beträgt rd. 148.000 m². Die maximale Abstellkapazität der Zwischenabstellung beläuft sich auf 2.010 TEU. Bei einem Gefahrgut-Umschlag von bis zu rd. 32.100 LE p.a. sind davon 168 TEU für Gefahrgutabstellung vorgesehen. Die Umschlagkapazität nach Fertigstellung beträgt 250.000 Ladeeinheiten.

Der Terminal ist vorrangig für die Abwicklung kontinentaler Behälterverkehre konzipiert und ist nach aktuellen Prognosen mit diesen auch ausgelastet.

2.5 Umschlagsprognose für die Kölner Häfen

Auf Basis der Nachfrageprognose der Region Köln (Kapitel 2.3), ergänzt um lokale Besonderheiten und der Wettbewerbssituation in der Region (also der konkurrierenden Terminals) ergibt sich die Nachfrageprognose für die Kölner Häfen. Lokale Besonderheiten sind spezifische Entwicklungen etwa einzelner Unternehmen am Standort, die in den übergeordneten Prognosen nicht berücksichtigt werden können.

Es wird differenziert nach konventionellem Umschlag und kombiniertem Verkehr. Letzterer wird wiederum differenziert nach Seehafenhinterlandverkehr und kombiniertem Behälterverkehr.

2.5.1 Konventioneller Umschlag

In Köln sind von der aktualisierten Bundesprognose (Kapitel 2.2) abweichende Entwicklungen sowohl im Massen- und Stückgutbereich, als auch im kombinierten Verkehr zu erwarten. Grundlage für diese Einschätzungen sind persönliche Gespräche mit Unternehmen und Logistikern in der Region. Aufgrund dieser Gespräche war es möglich, die wirtschaftliche Situation der Unternehmen wesentlich besser einzuschätzen, als es in einer überregionalen Prognose der Fall ist. So wird die Prognose etwa nach oben korrigiert, wenn bereits deutliche Anzeichen wie bestehende Verträge, Ausbau der Lager- bzw. Produktionskapazitäten etc. auf eine positivere Entwicklung hindeuten. Im umgekehrten Fall wird die Prognose nach unten korrigiert.

Im Massen- und Stückgutbereich ist vor allem bei den Gütergruppen landwirtschaftliche Erzeugnisse, Nahrungs- und Futtermittel, Schrott sowie Eisen und Stahl sowie bei den Chemischen Produkten mit Abweichungen von der Bundesprognose zu rechnen.

Insgesamt liegt im wasserseitigen Bereich die regionalisierte Prognose um ca. 230.000 Tonnen über der Bundesprognose.

Gegenüber der Bundesprognose werden höhere Mengen in folgenden Bereichen erwartet:

- Eisen und Stahl (+122.000 Tonnen),
- Schrott (+118.000 Tonnen),
- Nahrungs- und Futtermittel (+60.000 Tonnen): Rohzuckerimporte, die den Zuckerproduzenten seit 2010 gemäß Zuckermarktordnung möglich sind. Diese Liberalisierung ist Teil einer EU-Strategie zur Reduzierung der Förderung der EU-Zuckerrübenproduktion. Der Standort Köln ist mit seiner Nähe zu Zuckerproduzenten und seiner optimalen Anbindung an die ARA-Häfen als Umschlagsplatz für diese binnenschiffsaffinen Produkte gut aufgestellt.
- landwirtschaftliche Erzeugnisse (+30.000 Tonnen)

Damit wird in diesen Gütergruppen insgesamt ein um 330.000 Tonnen höheres Umschlagsvolumen als in der PDVV ermittelt erwartet.

Auf der anderen Seite muss die Prognose in einigen Bereichen nach unten korrigiert werden. Gegenüber dem Gutachten zu den Zukunftsaussichten der Kölner Häfen mussten wegen seit 2007/2008 eingetretener Entwicklungen Anpassungen vorgenommen werden.[6] Die dort angenommenen zusätzli-

[6] Vgl. PLANCO Consulting GmbH (2008), Zukunftsperspektiven der Kölner Häfen, S. 19 ff

chen Kohleimporte für die m-real Werke in Bergisch-Gladbach und Düren mussten zurückgenommen werden. Damit bleibt die Prognose in dieser Gütergruppe wieder in Einklang mit der Bundesprognose. Ferner scheint eine dauernde Reduzierung des Umschlags im Bereich Zellstoff (Chemische Produkte) um – vorsichtig - 100.000 t p.a. realistisch zu sein. Beide „Eingriffe“ gehen zurück auf die zugespitzte Lage an den beiden Papierstandorten, für die die Zukunftsaussichten ungewiss sind.

Die Prognoseergebnisse im Detail stellen sich wie folgt dar:

Tabelle 2-12 Konventioneller wasserseitiger Umschlag in den Kölner Häfen nach Güterabteilungen 2010 in Tonnen

Güterabteilung	Einzelhäfen der HGK				Gesamt
	Deutz	Niehl I	Niehl II	Godorf	
0 Landwirtschaftliche Erzeugnisse	120.174	3.762		0	123.936
1 Nahrungs- und Futtermittel	53.240	64.901		0	118.141
2 Feste mineralische Brennstoffe		70.517		0	70.517
3 Rohöl, Mineralöl, Gase		892.379	212.897	3.857.709	4.962.985
4 Erze und Metallabfälle	67.899	242.310		0	310.209
5 Eisen, Stahl, NE – Metalle	50.158	526		0	50.684
6 Steine und Erden, Baustoffe	31.227	103.565		765.891	900.683
7 Düngemittel		0		2.059	2.059
8 Chemische Erzeugnisse		272.065	156.635	1.497.844	1.926.544
9 Sonstige Halb- und Fertigwaren		812	89.034	1.170	91.016
Insgesamt	**322.698**	**1.650.837**	**458.566**	**6.124.673**	**8.556.774**

Quelle: HGK

Tabelle 2-13 Prognose des konventionellen wasserseitigen Umschlags in den Kölner Häfen nach Güterabteilungen 2030 in Tonnen

Güterabteilung	Einzelhäfen der HGK				Gesamt
	Deutz	Niehl I	Niehl II	Godorf	
0 Landwirtschaftliche Erzeugnisse	148.210	4.640	0	0	152.849
1 Nahrungs- und Futtermittel	78.459	95.643	0	0	174.102
2 Feste mineralische Brennstoffe	0	45.219	0	0	45.219
3 Rohöl, Mineralöl, Gase	0	740.383	176.635	3.200.640	4.117.658
4 Erze und Metallabfälle	87.233	311.309	0	0	398.542
5 Eisen, Stahl, NE – Metalle	160.555	1.684	0	0	162.239
6 Steine und Erden, Baustoffe	33.103	109.788	0	811.909	954.800
7 Düngemittel	0	0	0	1.256	1.256
8 Chemische Erzeugnisse	0	250.714	201.915	1.930.842	2.383.471
9 Sonstige Halb- und Fertigwaren	0	1.200	131.556	1.729	134.485
Insgesamt	**507.561**	**1.560.579**	**510.107**	**5.946.375**	**8.524.622**

Quelle: Eigene Berechnungen auf Basis der angepassten PDVV 2025, der Seeverkehrsprognose und der aktuellen Daten des Statistischen Bundesamtes sowie der HGK.

Das Gesamtvolumen des wasserseitigen Umschlags verändert sich bis 2030 gegenüber dem Basisjahr 2010 nur in geringem Umfang. Wesentliche Einbußen verzeichnet der Öl- und Gasbereich, wäh-

rend die chemische Industrie – trotz der Zurücknahme der Zellstoffimporte – den absolut stärksten Zuwachs realisiert.

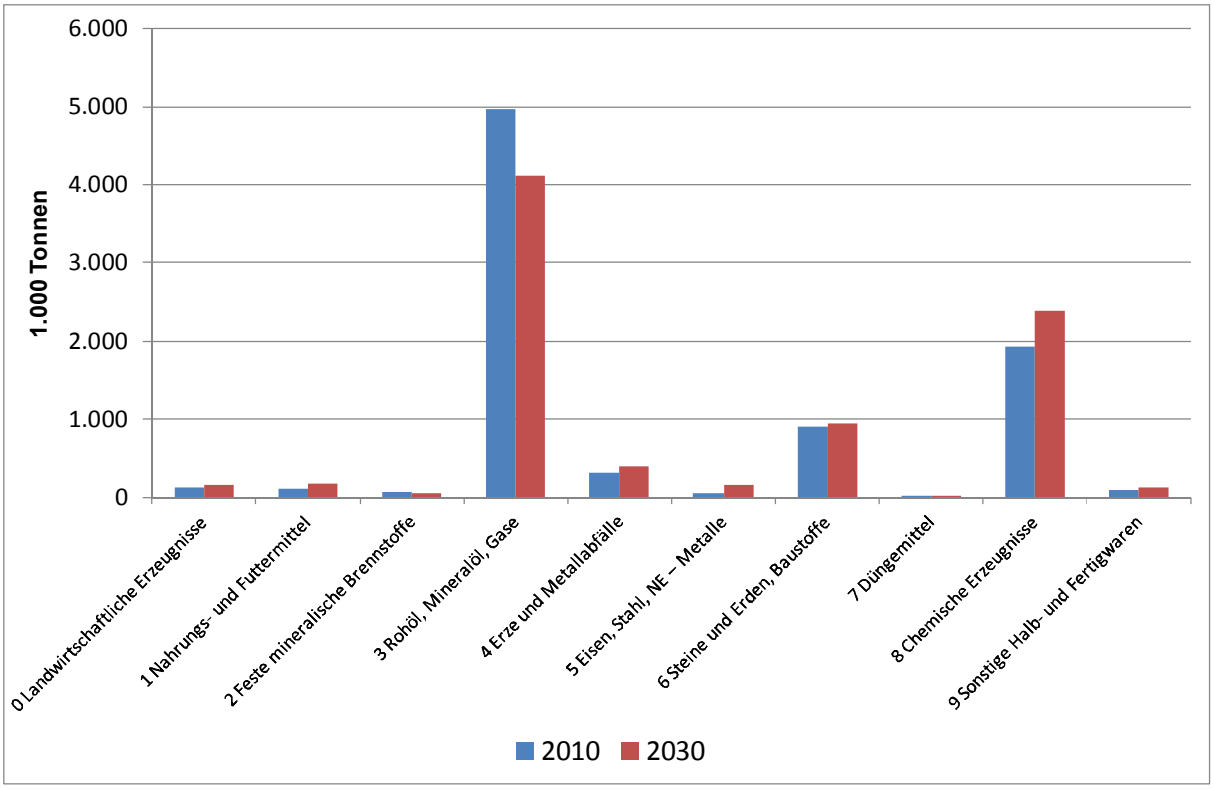
In Godorf ist der Gesamtumschlag 2030 gegenüber 2010 rückläufig, allerdings bedingt durch einen Rückgang von Pipelinetransporten in der GG 3 (Mineralöl). Der Massengutumschlag an der Kaikante nimmt hingegen zu:

- GG 6 Steine, Erden, Baustoffe +46.018 t
- GG 8: chemische Erzeugnisse: +432.998 t

Eine merkliche Steigerung ist auch in Deutz zu erwarten. Dabei handelt es sich im Wesentlichen um eine Zunahme des Umschlags der GG 5 (Eisen, Stahl).

Die nachfolgende Abbildung veranschaulicht noch einmal die Veränderungen je Gütergruppe in der Summe aller Kölner Häfen.

Abbildung 2-3 Prognose des konventionellen wasserseitigen Umschlags in den Kölner Häfen nach Güterabteilungen - Insgesamt - 2010 bis 2030



Quelle: Eigene Berechnungen auf Basis der angepassten PDVV 2025, der Seeverkehrsprognose und der aktuellen Daten des Statistischen Bundesamtes sowie der HGK.

Neben den wasserseitigen finden in den Kölner Häfen auch schienenseitige Umschläge statt. Die Kölner Häfen verfügen mit der HGK-Bahn über eine der leistungsstärksten Privatbahnen in Deutschland.

Schienenseitiger Umschlag in den Kölner Häfen

Anders als beim wasserseitigen Umschlag sind in den Zahlen zum Eisenbahnumschlag die KV-Mengen nicht ausschließlich der Güterabteilung 9 zugeordnet, sondern teilweise auch anderen Güterabteilungen (dort wo der Inhalt der Container bekannt ist und zugeordnet werden kann). Die Tabellen

zum kombinierten Verkehr (Tabelle 2-19) auf der Schiene sind deshalb – für die Jahre 2010 und 2030 - Teilmengen der Gesamttabelle. Im KV-Bereich werden von der HGK separate Umschlagsstatistiken geführt, die eine vollständige Erfassung des Schienen-KV auch für die Bahn sicherstellen.

In 2010 wurden in den Kölner Häfen insgesamt 2,1 Mio. Tonnen mit der Bahn umgeschlagen. Mit 1,1 Mio. t umfasst die Gütergruppe 9 (in der sich u.a. Container und kombinierte Behälterverkehre befinden) den wesentlichen Teil des Bahnumschlags. Daneben dominieren zwei weitere Gütergruppen, Steine und Erden und chemische Erzeugnisse. Diese drei Gütergruppen machen zusammen knapp 90% des Bahnumschlags in den Kölner Häfen aus.

Tabelle 2-14 Schienenseitiger Umschlag in den Kölner Häfen nach Güterabteilungen 2010 in Tonnen

Gütergruppe		2010
0	Land-, forstwirtschaftliche u. verwandte Erzeugnisse	36.025
1	Andere Nahrungs- und Futtermittel	
2	Feste mineralische Brennstoffe	70.222
3	Erdöl, Mineralöl,-erzeugnisse, Gase	
4	Erze und Metallabfälle	113.500
5	Eisen, Stahl und NE-Metalle (einschl. Halbzeug)	22.500t
6	Steine und Erden (einschl. Baustoffe)	314.000
7	Düngemittel	
8	Chemische Erzeugnisse	477.522
9	Fahrzeuge, Maschinen, sonst. Halb- und Fertigwaren	1.100.644
	Summe	**2.134.913**

Die regionalisierte Prognose des Bahnumschlags in den Kölner Häfen weist keine spezifischen Besonderheiten gegenüber der Bundesprognose auf. Der Bahnumschlag steigt bis 2030 insgesamt deutlich an. Das Wachstum konzentriert sich auf zwei Gütergruppen, GG9 (im wesentlichen Container und andere Behälterverkehre) und chemische Erzeugnisse.

Tabelle 2-15 Prognose des schienenseitigen Umschlag in den Kölner Häfen nach Güterabteilungen bis 2030 in Tonnen

Gütergruppe		2025	2030	Veränderung 2010 - 2030
0	Land-, forstwirtschaftliche u. verwandte Erzeugnisse	48.899	54.142	18.117
1	Andere Nahrungs- und Futtermittel			0
2	Feste mineralische Brennstoffe	44.852	38.627	-31.594
3	Erdöl, Mineralöl,-erzeugnisse, Gase			0
4	Erze und Metallabfälle	87.328	80.022	-33.477
5	Eisen, Stahl und NE-Metalle (einschl. Halbzeug)	25.820	27.032	4.532
6	Steine und Erden (einschl. Baustoffe)	341.739	351.520	37.520
7	Düngemittel			0
8	Chemische Erzeugnisse	636.944	701.139	223.617
9	Fahrzeuge, Maschinen, sonst. Halb- und Fertigwaren	1.612.795	1.831.850	731.206
	Summe	**2.798.380**	**3.084.334**	**949.921**

Der Bahnumschlag spielt in den Kölner Häfen erwartungsgemäß eine große Rolle. Zwar ist der Schiffsumschlag vom Volumen her größer, mit über 3 Mio. Tonnen in 2030 hat aber auch der Bahnumschlag ein erhebliches Volumen. Auch für den Bahnumschlag gilt, dass „klassische“ Verkehre (Massen- und Stückgüter) ein wichtiges Standbein des Hafens sind und auch in Zukunft sein werden.

2.5.2 Umschlag im kombinierten Verkehr

2.5.2.1 Seehafenhinterlandverkehr

Im Seehafenhinterlandverkehr ergeben sich höhere Volumina als in der Bundesprognose, wenn die von den ARA-Häfen formulierten „Modal-Split-Ziele“ zur Entlastung der Straße im Laufe des Prognosezeitraums greifen. Insbesondere Rotterdam setzt darauf, seine strikten Ziele zur Stärkung von Binnenschiff und Bahn umzusetzen.

Weitere über die Bundesprognose hinausgehenden Mengen sind durch angebotsseitige Maßnahmen zu erwarten (hier: den Bau eines Terminals in Godorf). Um diese Wirkungen abschätzen zu können, wurden die regionalen bzw. lokalen Verkehrsverflechtungen in dieser Untersuchung erhoben.

Der wasserseitige Umschlag des Kombinierten Verkehrs findet zurzeit ausschließlich im Hafen Köln-Niehl I an den dortigen Terminals (CTS und HGK) statt. Mit Köln-Godorf würde ein zweiter wasserseitiger Umschlagplatz in Köln entstehen. Bemerkenswert ist, wie viele Transporte aus den südlichen Bereichen Kölns heute in Niehl den Umschlagsort ihrer Wahl sehen (siehe Kapitel 1.2.1.2). Dies spricht für die aktuelle Konkurrenzfähigkeit des Angebots. Andersrum verdeutlicht es den Bedarf eines Standortes im Kölner Süden und das Volumen des „überflüssigen“ Straßenverkehrs quer durch Köln aufgrund des fehlenden Terminals in Godorf.

Unter Berücksichtigung der Ergebnisse der Verkehrserhebung lässt sich abschätzen, in welchem Umfang Straßenverkehre durch den Godorfer Terminal auf die Wasserstraße verlagert werden können.

Um das Verlagerungspotenzial von der Straße abschätzen zu können, werden zunächst die heute aus der Region Köln auf der Straße in Richtung ARA-Häfen gehenden Mengen geschätzt. Bei der Regionalisierung dieser Verkehre auf der Straße ergibt sich ein Problem der Erfassung. In der Statistik werden nur solche Verkehre als Seehafenhinterlandverkehre erfasst, die ohne Zwischenlagerung im Seehafen direkt weitertransportiert werden. Wird ein Produkt im Seehafen zwischengelagert, wird der Weitertransport in der Statistik als Direktverkehr zwischen der Seehafenregion und der Hinterlandregion definiert. Das bedeutet, dass im Eingang das Volumen der Seehafenhinterlandverkehre auf der Straße unterschätzt wird. Im Umkehrschluss wird also auch das Verlagerungspotenzial tendenziell unterschätzt. Damit ist die Prognose in jedem Fall als vorsichtige Prognose zu werten.

Im Ausgang besteht dieses Erfassungsproblem naturgemäß nicht.

Die Analyse beschränkt sich auf die Häfen in Rotterdam und Antwerpen, welche für die untersuchte Region Köln die wichtigste Rolle spielen.

Tabelle 2-16 Seehafenhinterlandverkehr auf der Straße der relevanten Kreise im Süden Kölns, für die ein Terminal in Köln-Godorf eine deutliche Verbesserung darstellen würde – Prognose 2030 PDVV in TEU

Quellen/Ziele	Seehafen Antwerpen	Seehafen Rotterdam	Gesamtergebnis
Rhein-Erft-Kreis	80.944	32.905	113.849
Euskirchen, Kreis	17.436	10.844	28.280
Lahn-Dill-Kreis	30.720	654	31.373
Mayen-Koblenz, Landkreis	28.264	3.651	31.915
Neuwied, Landkreis	24.139	1.728	25.868
Rhein-Sieg-Kreis	25.388	6.329	31.717
Westerwaldkreis	17.464	5.386	22.850
Gesamtergebnis	**224.355**	**61.497**	**285.852**

Quelle: Eigene Berechnungen auf Basis der Prognose (2025) des aktuellen Bundesverkehrswegeplans, der Seeverkehrsprognose und der aktuellen Daten des Statistischen Bundesamtes.

Insgesamt wird für das Jahr 2030 ein Aufkommen von rd. 286.000 TEU im Seehafen-Hinterlandverkehr der Straße prognostiziert. In dieser kleinräumigen Analyse wurden u.a. die Effekte der von den Seehäfen unternommenen Anstrengungen zur Veränderung des Modal-Splits „weg von der Straße“ überschlagsmäßig berücksichtigt.

Ein Teil dieses Straßenaufkommens kann durch einen Terminal in Godorf auf das Binnenschiff verlagert werden. Zur Abschätzung dieses Anteils wurden neben der Erhebung (s.o.) insbesondere die Kosten der gesamten Transportkette (Region Köln bis Seehafen alternativ direkt per LKW und über einen Kölner Hafen) verglichen. Entsprechend der kleinräumigen Aufkommensverteilung in der Region Köln ergibt sich durch den neuen Terminal für einige Verkehre ein kürzerer Vor- bzw. Nachlauf. Dies bedeutet entsprechend geringere Vor- bzw. Nachlaufkosten, wodurch sich der Binnenschiffstransport im Vergleich zum LKW-Transport verbilligt.

Ergebnis der Analyse ist, dass rund ein Viertel des prognostizierten Straßenaufkommens von 285.852 TEU, also rd. 72.000 TEU ein realistisches Verlagerungspotenzial sein dürfte.

Die folgende Tabelle präsentiert das Prognoseergebnis. Danach wird der wasserseitige Umschlag des Kombinierten Verkehrs unter Berücksichtigung der oben dargestellten Verlagerungen von 94.808 TEU in 2010 um 250 % steigen, was einer durchschnittlichen jährlichen Wachstumsrate von 6,5 % entspricht.

Tabelle 2-17 Prognose des wasserseitigen KV Umschlags in den Kölner Häfen 2030

	2010	2025	2030
Hinterlandcontainer in TEU	94.808	284.294	332.046

Quelle: Eigene Berechnungen auf Basis der angepassten PDVV 2025, der Seeverkehrsprognose und der aktuellen Daten des Statistischen Bundesamtes sowie der HGK. * Ein KV-Terminal in Godorf wird als realisiert unterstellt.

In der Prognose berücksichtigt sind Veränderungen des Modal-Splits im Seehafenhinterlandverkehr die auf Initiativen der ARA-Häfen zurückgehen. Aufgrund von Engpässen in der straßenseitigen Anbindung der Seehäfen sowie dem wachsenden Druck, umweltfreundliche Verkehrsträger zu unterstützen, haben die meisten Seehäfen Ziele für eine veränderte modale Struktur der Hinterlandverkehre

entwickelt.[7] Diese sind teils strategisch und teils politisch bedingt. Sie werden erstens durch die erwarteten Entwicklungen der Transportkosten und zweitens durch politische Rahmbedingungen bzw. Vorgaben determiniert. Die Entwicklung der Transportkosten berücksichtigt dabei insbesondere staubedingte Steigerungen der Straßenverkehrskosten, welche die Kosten eines zusätzlich erforderlichen Umschlags kompensieren können.

Schienenseitiger Umschlag im Seehafenhinterlandverkehr

Auf Basis der HGK Statistik sowie der angepassten PDVV 2025 ergibt sich für den schienenseitigen KV-Umschlag im Seehafenhinterlandverkehr in den Kölner Häfen folgendes Prognoseergebnis.

Tabelle 2-18 Prognose des Seehafenhinterlandverkehrs per Bahn der Kölner Häfen in TEU

	2010	2025	2030
Seehafenhinterlandverkehr per Bahn	80.052	189.772	253.037

Quelle: Eigene Berechnungen auf Basis der angepassten PDVV 2025, der Seeverkehrsprognose und der aktuellen Daten des Statistischen Bundesamtes sowie der HGK.

Danach wird der schienenseitige Kombinierte Verkehr bei Berücksichtigung des oben näher erläuterten Modal-Split-Effekts im Hinterland der Nordseehäfen (insbes. Rotterdam und Antwerpen) bis 2030 gegenüber 2010 um 216 % zunehmen, was einer durchschnittlichen jährlichen Wachstumsrate von 5,9 % entspricht. Der Zuwachs ist damit leicht höher als im wasserseitigen Marktsegment des Kombinierten Verkehrs.

2.5.2.2 Kontinentaler Behälterverkehr

Kontinentaler Behälterverkehr findet ausschließlich per Bahn und LKW statt.

Das Aufkommen der Kölner Häfen in diesem Marktsegment ist vergleichsweise gering, da der überwiegende Teil dieser Verkehre über spezialisierte Terminals an trockenen Standorten abgewickelt wird (Bsp. Eifeltor).

Auf Basis der HGK Statistik sowie der angepassten PDVV 2025 ergibt sich für die schienenseitigen KV-Umschläge in den Kölner Häfen folgendes Prognoseergebnis.

Tabelle 2-19 Prognose des schienenseitigen kontinentalen Behälterverkehrs in den Kölner Häfen 2030

	Behälterumschlag schienenseitig		
	2010	2025	2030
Kontinentaler Behälterverkehr	25.280	36.880	41.828

Quelle: Eigene Berechnungen auf Basis der angepassten PDVV 2025, der Seeverkehrsprognose und der aktuellen Daten des Statistischen Bundesamtes sowie der HGK.

Das für die Region Köln ermittelte KV-Potenzial (Verlagerung von der Straße auf die Wasserstraße/Schiene) wird nicht in den Kölner Häfen, sondern an auf dieses Segment spezialisierten Standorten Eifeltor und Köln-Nord abgewickelt werden.

[7] Im Rahmen des Gutachtens für das BMVBS zur Konkurrenzfähigkeit der deutschen Binnenhäfen (noch nicht veröffentlicht) wurden hierzu umfangreiche Recherchen durchgeführt. Die hier präsentierten Ausführungen stellen eine knappe Zusammenfassung dar.

2.5.3 Marktentwicklungen

Nicht alle Entwicklungen einzelner Märkte können in einer Prognose exakt vorhergesagt werden. Gleichwohl gibt es langfristige Trends, die die Umschlagsaktivitäten beeinflussen können bzw. auf die sich die Logistikbranche einstellen muss. Nachfolgend sind einige Entwicklungen beschrieben, auf die es sich ggf. einzustellen gilt.

Die Dynamik der Märkte im Mengenniveau wie auch in der Verteilung der Verkehrsströme stellt erhöhte Anforderungen an die Flexibilität der Logistikdienstleister (und auch der Verlader). Es kann zu Verlagerungen der Ladezentren national und auch in der EU kommen, die ggf. ein Umdenken der Akteure erfordern.

Ein Beispiel sind die Veränderungen in der petrochemischen Industrie im Bereich Kunststoffe. Die Vorproduktherstellung für die Kunststoffproduktion („Plastics in primary form“) hat sich in den letzten Jahren insbesondere in den Golfstaaten (Nähe zum Rohstoff) rasant entwickelt. Da die Märkte insbesondere in den Emerging Markets des mittleren und Fernen Ostens weiter wachsen hat sich das bisher nicht auf die europäischen Standorte ausgewirkt. Ob sich dies in Zukunft ändert ist ungewiss. In jedem Fall kann es zu Änderungen in der internationalen Arbeitsteilung kommen. Wachsende globale Nachfrage nach Kunststoffprodukten kann Warenströme bspw. Granulate aus der Golfregion in Richtung der Endproduzenten generieren, die in Europa angesiedelt sind und erfahrungsbasiert konkurrenzfähig für den Weltmarkt produzieren können. Allerdings ist es wohl unwahrscheinlich, dass die Grundproduktproduzenten u.a. im Kölner Süden bspw. zu Konsumgutproduzenten umstrukturiert werden. Hinzu kommt, dass in der GCC-Region inzwischen auch verstärkt in Kunststoffverarbeitungsanlagen investiert wird, die dann geografisch günstiger liegen als Europa.

Die Krise 2008/2009 hat sich mit Verzögerung recht massiv ausgewirkt. Viele Verlader haben ihre „Logistikkonzepte“ oder sogar ihre „Standortkonzepte“ - angeregt durch die Krise - überdacht. Ergebnis war bspw., dass die Fa. M-Real Zanders Neska Kontrakte im Umfang von rd. 100.000 t entzogen hat (Im Zuge eigener Kapazitätsanpassung bzw. veränderter Transportabwicklung – direkt per Straße von Rotterdam/Terneuzen). Nach Auskunft des Gesprächspartners wird das Zellstoffgeschäft weiter zurückgehen. Bei einer Umorganisierung von Transportabläufen kommt es in vielen Fällen zu Veränderungen hinsichtlich der Transportwege, Umschläge (Anzahl und Ort) und der Transportmittelwahl, die nicht immer nachvollziehbar bzw. vorhersehbar sind. (Präferenzen bspw. der Seeverkehrsreedereien hinsichtlich der Umschlagsorte, die im Außenhandel wichtige „Weichensteller“ sind.)

Ein Geschäftsfeld mit Zukunft ist die Entsorgungslogistik. Die MHKW in der Region haben Bedarf an Müll, um einen wirtschaftlichen Betrieb zu ermöglichen, die über den lokal verfügbaren Mengen liegen. NESKA verfügt über eine Genehmigung, die Aktivitäten in der Abfalllogistik zulassen. Ein Beginn soll mit der „Müllverbrennung Niehl“ gemacht werden. Noch ist jedoch nichts endgültig geklärt. Die Verhandlungen beginnen zurzeit.

Experten halten ab 2015 steigende Importmengen für Müllverbrennungsanlagen in Köln (80.000 Mg/a), Solingen (40.000 Mg/a) sowie Leverkusen (60.000 Mg/a) für realistisch. Der Abfall käme vorr. vorwiegend über den Seeweg aus Großbritannien, evtl. auch aus Italien. Eine Unsicherheit ist diesbezüglich noch der neue in Erstellung befindliche Abfallwirtschaftsplan. Für die genannten Mengen bietet sich die Abwicklung über Köln-Niehl bzw. Köln-Nord an.

Für das EBS-Heizkraftwerk in Hürth sind bis zu 150.000 Mg/a (Megagramm pro Hektar) an Importmengen aus den Niederlanden und Großbritannien realistisch. Diese Importe könnten ab 2013 schon erforderlich werden. Eine Anlieferung über den Hafen Godorf wäre denkbar.

2.5.4 Zusammenfassung: Nachfrageprognose 2030 im kombinierten Verkehr

Die nachfolgende Tabelle fasst die Prognosen des kombinierten Verkehrs der beiden Segmente Seehafenhinterlandverkehr und kontinentaler Behälterverkehr nach Verkehrsträgern zusammen:

Tabelle 2-20: Prognose des kombinierten Verkehrs für die Kölner Häfen bis 2030 in TEU

	2010	2030
Seehafenhinterlandverkehr		
Bahn	80.052	253.037
Binnenschiff	94.808	332.046
SUMME Seehafenhinterlandverkehr	174.860	585.083
Kontinentaler Behälterverkehr		
Bahn	25.280	41.828
Binnenschiff	0	0
SUMME kontinentaler Behälterverkehr	25.280	41.828
SUMME kombinierter Verkehr (Seehafenhinterlandverkehr und kontinentaler Behälterverkehr)	**200.140**	**626.911**

In der Summe ist ein deutlicher Anstieg zu verzeichnen. Bemerkenswert ist zudem, dass der Anteil des Binnenschiffs am kombinierten Verkehr zunimmt. In 2010 waren es 40%, in 2030 wird ein Anteil von 53% erwartet. Damit geht auch der Bedarf insbesondere an wasserseitigen Umschlagskapazitäten einher.

Der kontinentale Behälterverkehr spielt in den Kölner Häfen annahmegemäß eine untergeordnete Rolle. Dabei sollte nicht unerwähnt bleiben, dass dieses Marktsegment außerhalb der Häfen (also an trockenen Standorten wie etwa KV-Nord) ein starker Wachstumsmarkt ist.

In der Region Köln sind die Terminals der Kölner Häfen ein ganz wesentlicher Bestandteil, wie die nachfolgende Tabelle zeigt. Im Seehafenhinterlandverkehr sind 42% der Verkehre der Region Köln Verkehre, die über die Kölner Häfen abgewickelt werden. Auch dies unterstreicht die Notwendigkeit der Schaffung entsprechender Kapazitäten in den Kölner Häfen.

Tabelle 2-21: Prognose des kombinierten Verkehrs (Bahn, Binnenschiff) in den Kölner Häfen und der Region Köln in TEU

	2010	2030	Anteil Häfen/Region 2010	Anteil Häfen/Region 2030
Seehafenhinterlandverkehr TEU (Bahn und Binnenschiff)				
Region Köln	498.989	1.375.635		
Kölner Häfen	174.860	585.083	35,0%	42,7%
KV: kontinentale Behälterverkehr TEU				
Region Köln	852.241	1.232.071		
Kölner Häfen	25.280	41.828	3,0%	3,4%

3 FLÄCHENNUTZUNG IN DEN KÖLNER HÄFEN

3.1 Flächenangebot und Umstrukturierungspotenzial in den Kölner Häfen

Deutz

Die HGK vermietet in **Deutz** heute knapp 137.000 qm. Hinzu kommen Flächen in anderem Eigentum (insbesondere Kampffmeyer, Deutsche Asphaltwerke und Weiler), die hier nicht Gegenstand der Untersuchung sind. Größter Mieter ist die Firma Steil, gefolgt von Weiler und Kampffmeyer. Derzeit sind nur drei Flächen frei, mit einer Fläche von ca. 20.000 qm. Etwa 90.000 qm sind mit wasser- bzw. bahnseitigen Umschlagsaktivitäten verknüpft. 8.500 qm werden durch die Firma Kleiner genutzt, die lt. Umschlagsstatistik der HGK dort z.Z. keinen wasserseitigen Umschlag durchführt. Die Flächen werden heute überwiegend hafenaffin genutzt. Zudem sind gegenüber 2008 weniger Flächen frei (in 2008 waren noch knapp 26.000 qm ungenutzt).

Tabelle 3-1 Flächennutzung im Hafen Deutz - Vergleich 2008 und 2012

2008					2012				
Fläche Nr. HGK-Plan	Größe in m²	Mieter / Eigentümer	Produkt	Vertrags-ablauf / Option	Fläche Nr. HGK-Plan	Größe in m²	Mieter / Eigentümer	Produkt	Vertrags-ablauf / Option
1	4.180	Omya	Kreide	2018 (2028)	1	4.180	Omya	Kreide	2018 (2028)
2	470	Wasserschutz-polizei		2012	2	470	Wasserschutz-polizei		2012
3	8000	frei			3	8.000	Steil	Schrott	2020
4,9,10	50.800	Steil	Schrott	2017	4,9,10	50.800	Steil	Schrott	2020
5	4.777	Kohl		2012	5	4.777	Kohl		2017
6	1.384	Deutzer Asphaltwerke			6	1.384	Deutzer Asphaltwerke		2012
7,8,15	17.300	Weiler	Stahl	2010 / 2015	7,8,15	17.300	Weiler	Stahl	2020
11	11.739	Frei			11	5.739	Schmidt		Kurzzeit-vermietung
12	6.200	Frei			12	12.200	Heumar Beton	Kies	Mai 12
13	5.600	Steil	Schrott	2017	13	5.600	frei		
14	3.000	StEB			14	3.000	frei		
16	8.500	Kleiner		2009 (2021)	16	8.500	Kleiner		2021
17	2.400	Stadt Köln, Mostar, Kariman		2017, 2010, 2010	17	2.400	verschiedene Mieter		2017
18	k.a.	Neusatz		2010	18	k.a.	Mostar		2020
19	12.260	Kampfmeyer	Getreide	2027	19	12.260	Kampfmeyer	Getreide	2027
Summe	136.610					136.610			
davon frei	25.939					8.600			
genutzt	110.671					128.010			

Quelle: HGK

Niehl

Der Hafen Niehl ist ein Multifunktionshafen, in dem neben Containern auch Massen- und Stückgüter umgeschlagen werden und Lagerlogistik betrieben wird. Diese Mischfunktion ist ein wichtiges Merkmal des Niehler Hafens und unterstreicht seine vielfältige Bedeutung für die regionale Wirtschaft. Der Hafen hat zudem Schutzhafenfunktion für bis zu 160 Schiffe.

Der Hafen lässt sich in sechs Bereiche differenzieren:

- Lagerhauskai
- Stapelkai
- Hansekai
- Molenkopf
- Gebiet um Becken 4a
- Westkai

Seit 2008 haben keine großen Veränderungen der Flächennutzung stattgefunden. Änderungen gab es nur hinsichtlich der Vertragslaufzeiten. Nach wie vor gibt es nur eine freie Fläche (Nr. 21 7.200 qm) am Hansekai. Darüber hinaus hat die Firma neska dort einen Teil der Fläche 15 (2.000 qm) freigegeben. Dieser Teil wird z.Z. kurzzeitvermietet. In 2008 wurde die Fläche 4 der Stadtentwässerungsbetriebe am Molenkopf mit 4.000 qm geführt. Heute werden dort nur 800 qm angegeben. Die verbleibenden 3.700 qm sind in der Gesamtsumme für diesen Hafenteil nicht mehr aufgeführt. Der Westkai wurde in der Studie zur Zukunft der Kölner Häfen nicht im Detail aufgeführt. Die Flächen 31, 32, 33

waren damals und sind heute containerbezogen genutzt. Die folgenden Tabellen stellen die aktuelle Situation dar.

Tabelle 3-2 Hafen Niehl I - Aktuelle Flächennutzung auf dem Lagerhauskai 2012

Fläche Nr. HGK-Plan	Größe in m²	Mieter / Eigentümer	Produkt	Vertragsablauf / Option
28	4.000	RWZ	Getreide	2060
29	9.300	CTS	Leercontainer-depot	2012
27	28.000	Karl Schmidt	Splitt, Lagerlogistik	2030
Summe	41.300			

Quelle: HGK

Änderung geg. 2008: Vertragsverlängerung CTS

Tabelle 3-3 Hafen Niehl I - Aktuelle Flächennutzung auf dem Stapelkai 2012

Fläche Nr. HGK-Plan	Größe in m²	Mieter / Eigentümer	Produkt	Vertrags- ablauf / Option
25	69.000	CTS	Container	2012
24	13.000	Neska	Zellulose Düngemittel Splitt	2024
26	13.000	Schenker		2014
Summe	95.000			

Quelle: HGK

Änderung geg. 2008 Vertragsverlängerung CTS

Tabelle 3-4 Hafen Niehl I - Aktuelle Flächennutzung auf dem Hansekai 2012

Fläche Nr. HGK-Plan	Größe in m²	Mieter / Eigentümer	Produkt	Vertrags- ablauf / Option
18		Max Becker		2012
17	37.000	Max Becker	Schrott	2037
19	13.700	Wincanton		2025
16	11.000	Wincanton		2022
20	8.000	Loxxess		2017
21	7.200	Leer		
15	1.200	Neska	Stahl, Zellulose	2012
15	2.000	Kurzzeitver-mietung		
14	3.300	Neska	Papier	2012
13	23.000	Pohl	Zellulose, Papier	2030
22	32.600	Eisenmetall		2024
23	5.400	Max Becker	Schrott	2012
12	18.000	Talke	Container	2018
11	14.900	Karl Schmidt		Kurzzeitverm.
10	7.400	Reifen Klein / Zoll		2012
Summe	184.700			
davon frei	7.200			
genutzt	177.500			

Quelle: HGK

Änderungen geg. 2008 Vertragsverlängerung Flächen 18, 15, 14, 23, 12, 10

Tabelle 3-5 Hafen Niehl I - Aktuelle Nutzung auf dem Molenkopf und um Hafenbecken 4a 2012

Fläche Nr. HGK-Plan	Größe in m²	Mieter / Eigentümer	Produkt	Vertrags- ablauf / Option
9	18.700			
9a	5.300	HGK Verwaltung		
8	17.600	KD Verwaltung		2028
7	7.000	Transfesa	Wechsel-brücken	2012
6	15.100	Anterist + Schnei-der		2022
5	19.000	Petrotank	Mineralöl	2025
4	800	StEB	Stadtentwässerung	2029
3	12.000	Neska	Kohle	2012
3	30.000	Neska	Leer-Container-Depot CTS	2012
2	17.500	Karl Schmidt		2030
1	12.900	Asphaltmischwerk		2020
Summe	155.900			

Quelle: HGK

Änderungen geg. 2008 Vertragsverlängerung Flächen 18, 15, 14, 23, 12, 10

Tabelle 3-6 Hafen Niehl I - Aktuelle Nutzung auf dem Westkai 2012

Fläche Nr. HGK-Plan	Größe in m²	Mieter / Eigentümer	Produkt	Vertrags- ablauf / Option
30	16.500	CTS	Container	2012
31	7.500	HGK Westkai	Wechselbrücken	
32	2.500	Ewalds		2012
Summe	26.500			

Quelle: HGK

Fazit

Die Flächensituation hat sich seit 2007/2008 nicht grundlegend verändert. Die damals empfohlenen Umstrukturierungen sind zum Teil bereits angestoßen worden. Im Hafen Deutz ist der Leerstand von rd. 26.000 m² auf unter 9.000 m² gesunken. Im Hafen Niehl sind nur noch 7.200 m² am Hansekai verfügbar. Diese Situation illustriert eindrucksvoll, wie begrenzt die flächenmäßigen Möglichkeiten sind. Dies umso mehr, da sich im Zuge der Krise 2008/2009 der Druck auf die Flächen durch die Umschlagseinbußen an verschiedenen Punkten gemildert haben sollte. Dem ist wohl doch nicht so und de facto wird an den Kapazitätsgrenzen gearbeitet.

Insgesamt besteht ein Umstrukturierungspotenzial zu Gunsten des Containerumschlags in Niehl von 110.000 m². Dies hat sich gegenüber der Studie aus 2008 (Zukunftsperspektiven der Kölner Häfen) nicht geändert.

3.2 Flächenbedarf in den Kölner Häfen und Kapazitätsbestimmung für das Terminal in Köln-Godorf

Obwohl die aktualisierten Umschlagsprognosen darauf hinweisen, dass ggf. in bestimmten Marktbereichen die Wachstumspfade etwas flacher verlaufen werden, ist es erforderlich, zusätzliche Kapazitäten in Köln zu schaffen. Andernfalls können die prognostizierten Volumina nicht über die Kölner Häfen abgewickelt werden. Zwei Projekte (Geplante Erweiterung Hafen Godorf mit Errichtung eines trimodalen Containerterminals sowie das in Bau befindliche bimodale (Schiene-Straße) Terminal in Köln Nord.) sind dabei von besonderer Bedeutung.

In diesem Abschnitt wird eine Abschätzung der Flächenbedarfe für den Kombinierten Verkehr vor dem Hintergrund der aktualisierten Aufkommensprognosen vorgenommen. Für das – auch in Zukunft wichtige - konventionelle Marktsegment werden die Engpässe vor dem Hintergrund moderater prognostizierter Zuwächse geringer ausfallen als im Kombinierten Verkehr. Ein weiterer Flächenbedarf für konventionellen Umschlag ist nur in geringem Umfang erkennbar. In Godorf wächst das Umschlagsvolumen bis 2030 im Massengutsegment (siehe Kapitel 2.5.1). Vor diesem Hintergrund sind die in Godorf geplanten Flächen für den Massengutumschlag angemessen.

Im Zentrum steht somit der Kombinierte Verkehr mit seinen weiter stark wachsenden „Bedürfnissen“ nach Flächen sowie Infra- und Suprastrukturen.

Entsprechend der Umschlagsprognose wird davon ausgegangen, dass Seehafenhinterlandverkehre per Schiff und Bahn an den Standorten Niehl Hafen und Godorf Hafen gebündelt werden. Kontinentale Verkehre finden nur in Niehl (in geringem Umfang) statt. Sie werden in Eifeltor und Köln-Nord ge-

bündelt werden. Aus diesem Grund stehen diese Standorte auch nicht als Ausweichstandorte für Verkehre aus Niehl und Godorf zur Verfügung.

Für diese Marktanalyse wird in der folgenden Flächenbedarfsabschätzung von einem fertiggestellten Terminal Köln-Nord ausgegangen. Der Terminal Köln-Nord konzentriert sich allerdings auf kontinentale Behälterverkehre, mit denen er voraussichtlich auch ausgelastet sein wird.

Die folgenden Tabellen dokumentieren in knapper Form eine Bilanzierung des Bedarfs und des korrespondierenden Angebots im Prognosejahr 2030.

Hinsichtlich der Flächenproduktivität (m² je TEU) werden Kennzahlen[8] (s.u. Fußnote) zu den beiden Flächenkategorien genutzt. Dabei wird davon ausgegangen, dass es über die Zeit zu Produktivitätssteigerungen kommt, die den spezifischen Flächenverbrauch senken.

Die folgenden Tabellen dokumentieren die Herleitung der Flächenbedarfe hinsichtlich der Kategorien „Terminal- und Abstellflächen“ sowie „Logistikflächen“. Die wesentliche Bedeutung kommt dabei dem Seehafenhinterlandverkehr zu, aber nachrichtlich werden auch die durch den Kontinentalen Verkehr generierten Bedarfe ermittelt und dargestellt.

Grundsätzlich sollte aus betrieblicher Sicht eine 100%-Auslastung nicht angestrebt werden. Eine 100%-Auslastung ist zwar technisch möglich, es leidet aber die Wirtschaftlichkeit und damit die Wettbewerbsfähigkeit von Bahn und Schiff. Dies wird dadurch vermieden, dass bei der Flächendimensionierung von einer maximalen Auslastung von 90% ausgegangen wird.

Im ersten Schritt wird der Bedarf an Terminal- und Abstellflächen für den Kombinierten Verkehr abgeleitet. Diese Flächenkategorie erfordert die größte Nähe zu den Umschlagspunkten und – Fazilitäten und sollten deshalb in den Häfen angesiedelt werden. Es wird unterstellt, dass kontinentale Verkehre in geringem Umfang (in 2030: 41.828 TEU) in Niehl abgewickelt werden, da es sich hierbei um lokalen Bedarf handelt. Ferner wird ein Volumen von 19.250 TEU Seehafenhinterlandverkehr möglicherweise in Nord oder Eifeltor abgewickelt werden. Unter diesen Annahmen ergibt sich der in der nachfolgenden Tabelle dargestellte Fehlbedarf bis 2030 von rd. 111.000 m² für den Seehafenhinterlandverkehr, was einem Umschlagsvolumen von 186.270 TEU entspricht. Geht man davon aus, dass die 19.250 TEU die auch in KV-Nord oder Eifeltor umgeschlagen werden können, auch in den Häfen umgeschlagen werden, erhöht sich das Defizit an Umschlagskapazität auf 205.520 TEU.

Dieser Fehlbedarf geht davon aus, dass Umstrukturierungen in Niehl in erheblichem Umfang (bis zu 110.000 m²)[9] durchgeführt werden. Derartige Maßnahmen sind schwer umzusetzen und häufig auch mit hohem Kostenaufwand verbunden. Bei der genannten Größe handelt es sich damit um ein maximal mögliches Umstrukturierungspotenzial, welches im Einzelfall nicht auf Realisierbarkeit geprüft

8 Es werden für den Containerverkehr gewöhnlich bestimmte Richtwerte genutzt, um den Flächenbedarf für zusätzlichen Güterumschlag zu bestimmen. Abhängig von einer ganzen Reihe von Faktoren wie etwa die Umschlagproduktivität, die Hafenstruktur, die mögliche Stapelhöhe etc. gibt es unterschiedliche Richtwerte. Diese Richtwerte dokumentieren den erwarteten Flächenbedarf in m^2 pro umgeschlagene TEU. Unterschieden wird dabei nach Umschlagfläche und Logistikflächen. Durchschnittlich kann man in den Seehäfen von 0,4 bis 0,6 m^2 pro TEU für den Umschlag und zusätzlich ca. 0,6 m^2 pro TEU für Logistikflächen ausgehen. In Binnenhäfen ist der durchschnittliche Flächenbedarf höher, ca. 0,6 m^2 pro TEU für Umschlagaktivitäten und zusätzlich ca. 0,8 m^2 pro TEU für Logistikflächen. Vgl. dazu auch PLANCO Consulting GmbH (2007), Wasserstraßenverkehr, Binnenschifffahrt und Logistik in Nordrhein-Westfalen, Entwicklungsperspektiven des Seehafen-Hinterlandverkehrs, Flächenbedarf und Flächenpotenziale in den nordrhein-westfälischen Binnenhäfen

9 Vgl. PLANCO (2008), Zukunftsperspektiven der Kölner Häfen, Essen. Das in dieser Untersuchung ermittelte Umstrukturierungspotenzial wurde im Rahmen dieses Gutachtens überprüft.

wurde. Somit ist es denkbar, dass in der Praxis geringere Umstrukturierungen vorgenommen werden und der Flächenfehlbedarf somit größer wird.

Tabelle 3-7 Bedarf und Angebot KV-Flächen im Prognosejahr 2030 für den- Hinterlandverkehr – Terminal- und Abstellflächen –

KV-Umschlag prognostiziert – Seehafenhinterlandverkehr	**585.083**	**TEU**
davon ggf. auch in Köln-Nord oder Eifeltor abzuwickeln	19.250	TEU
KV-Umschlag prognostiziert - Seehafenhinterlandverkehr Kölner Häfen	**565.833**	**TEU**
Bedarf Terminal- und Abstellflächen (Max. Ausl. 90%) Kölner Häfen	339.500	m²
Terminal- und Abstellflächen - Bestand Köln-Niehl 2010	143.300	m²
hiervon für kontinentale Bahnverkehre in Niehl	25.562	m²
Terminal- und Abstellflächen für Seehafenhinterlandverkehr- Bestand Köln-Niehl 2010	117.738	m²
Umstrukturierungspotenzial Niehl zu Gunsten Terminal & Abstellflächen	110.000	m²
Terminal- und Abstellflächen für Seehafenhinterlandverkehr nach Umstrukturierung	227.738	m²
Kapazität in Niehl Seehafenhinterlandverkehr nach Umstrukturierung	379.563	TEU
Flächendefizit für Seehafenhinterlandverkehr	-111.762	m²
Flächendefizit für Seehafenhinterlandverkehr, sofern die 19.250 TEU auch in den Kölner Häfen abgewickelt werden	-123.312	m²
Fehlende Umschlagskapazität 2030 Seehafenhinterlandverkehr Kölner Häfen sofern 19.250 TEU in Nord/Eifeltor abgewickelt werden	**186.270**	**TEU**
Fehlende Umschlagskapazität 2030 Seehafenhinterlandverkehr Kölner Häfen, sofern die 19.250 TEU in den Kölner Häfen abgewickelt werden	**205.520**	**TEU**
/#/0,55 m² Fläche je TEU Terminal- und Abstellfläche sowie 0,725 m² Fläche je TEU Logistikflächen; unterstellt wird eine maximal 90%ige Auslastung, so dass der Flächenbedarf für Terminal und Abstellflächen mit 0,6 m²/TEU angesetzt wird.		

Quelle: Eigene Abschätzungen PLANCO

Flächen für die Abwicklung des kontinentalen Verkehrs kommen nicht mehr hinzu, da sie annahmegemäß in Niehl in erforderlichem Umfang (25.562 m²) bereitgestellt werden.

Tabelle 3-8 Bedarf und Angebot KV-Flächen im Prognosejahr – Kontinentaler Behälterverkehr – Terminal- und Abstellflächen und Logistikflächen -

			2030	
1	**KV-Umschlag prognostiziert - Kontinentaler Verkehr**		**41.828**	**TEU**
2	Bedarf Terminal- und Abstellflächen (Max. Ausl. 90)		25.562	m²
3	Bedarf Logistikflächen im Hafen (Max. Ausl. 90%)		33.695	m²
4	Terminal- und Abstellflächen - Bestand	Annahmegemäß bereit gestellt (siehe Tabelle 3-7)	25.562	m²
6	**Zusätzlicher Flächenbedarf 2030 - Terminal und Abstellflächen**	**/#/**	**0**	**m²**

Quelle: Eigene Abschätzungen PLANCO

In der Summe ergibt sich ein zusätzlicher Flächenbedarf in Höhe von 111.762m² bzw. 123.312 m² für den Seehafenhinterlandverkehr in den Kölner Häfen. Dieser Bedarf kann nur in Godorf gedeckt werden.

Im nächsten Schritt wird der Bedarf an Logistikflächen ermittelt, die zusätzlich zu den Umschlagsbereichen notwendig sind, jedoch nicht unmittelbar an den Umschlagspunkten liegen müssen. Obwohl

kurze Wege wünschenswert sind, wird diese Kategorie hier – einem pragmatischen Ansatz folgend - mit zweiter Priorität behandelt. Um vor dem Hintergrund des prognostizierten KV-Gesamtaufkommens von rd. 585.000 TEU eine optimale logistische „Betreuung“ gewährleisten zu können, wären zusätzlich rd. 450.000 m² Logistikflächen notwendig. Wie oben ausgeführt, müssen solche Flächen nicht unbedingt im Hafen entstehen. Abschließend muss deshalb angemerkt werden, dass der abgeschätzte Bedarf ggf. teilweise schon außerhalb der direkten Hafenareale befriedigt wird. Damit wäre der Bedarf für Logistikflächen unter Umständen geringer als errechnet.

Tabelle 3-9 Bedarf und Angebot KV-Flächen im Prognosejahr - Hinterlandverkehr – Logistikflächen –

			2030	
1	**KV-Umschlag prognostiziert – Seehafenhinterlandverkehr**		**585.083**	**TEU**
2	**Bedarf Logistikflächen**		471.317	**m²**
3	*Logistikflächen - Bestand Köln-Niehl 2010*		*18.000*	*m²*
4	**Zusatzbedarf**	**(2)-(3)**	453.317	**m²**

Quelle: Eigene Abschätzungen PLANCO

Für die Hafenstandorte spielt der kontinentale Behälterverkehr eine untergeordnete Rolle. Der rechnerische Bedarf für Logistikflächen in diesem Marktsegment beläuft sich auf rd. 33.000m².

Somit besteht in den Kölner Häfen ein Bedarf an Logistikflächen in Höhe von 487.012m². Dieser Bedarf wird nicht in den Häfen zu decken sein, wenngleich dies wünschenswert wäre. Es sollte bei der Planung jedoch angestrebt werden, auch Logistikflächen zu entwickeln.

Aus der Ermittlung der Kapazitäten in Niehl und des Flächenbedarfs für den KV-Umschlag in 2030 ergibt sich ein erster Hinweis auf die Aufteilung der prognostizierten Volumina auf die Standorte Niehl und Godorf.

Die wichtigsten Anhaltspunkte sind zunächst die Einzugsgebiete der Häfen. Unter Berücksichtigung des Aufkommens (Bahn und Binnenschiff) in den Einzugsgebieten der beiden Hafenstandorte ergibt sich, welcher Standort günstiger für den Transport welcher Mengen ist. Demnach würden in 2030 245.083 TEU über Godorf nachgefragt und 381.828 TEU über Niehl.

Tabelle 3-10 Kombinierter Verkehr in den Kölner Häfen 2030 in TEU entsprechend der regionalen Nachfrage

	Niehl	Godorf	Gesamt
Schiff	200.000	132.046	332.046
Bahn	181.828	113.037	294.865
SUMME	**381.828**	**245.083**	**626.911**

Die Kapazität in Niehl beträgt bis 2030 für den Seehafenhinterlandverkehr 379.563 TEU und für den kontinentalen Verkehr 41.828 TEU, also insgesamt rd. 420.000 TEU pro Jahr.

Damit wäre Niehl (unter der Annahme, dass alle Umstrukturierungsmaßnahmen umgesetzt werden) nicht ausgelastet. Würde man Godorf so dimensionieren, dass nur die Verkehre, die in Niehl nicht abgewickelt werden können umgeschlagen werden können, ergäbe sich folgendes Bild:

Tabelle 3-11 Kombinierter Verkehr in den Kölner Häfen 2030 in TEU unter der Maßgabe einer Vollauslastung in Niehl

	Niehl	Godorf	Gesamt
Schiff	200.000	132.046	332.046
Bahn	221.391	73.474	294.865
SUMME	**421.391**	**205.520**	**626.911**

Dies würde allerdings bedeuten, dass Verkehre, die eigentlich besser über Godorf abzuwickeln würden, über Niehl abgewickelt werden müssen. Die Folge wären zusätzliche LKW-Verkehre durch Köln, mit negativen Auswirkungen auf die Transportkosten und die Umwelt. Die Planung sollte sich daher an der tatsächlichen regionalen Nachfrage orientieren.

Das Verhältnis 20ft/40ft Container (bezogen auf die Anzahl der Container) betrug in 2010 für die in Köln-Niehl auf das Binnenschiff umgeschlagenen Container 43% 20-Fuß Container und 57% 40-Fuß Container. Für die Bahn liegen keine köln-spezifischen Informationen vor. Im Bundesdurchschnitt beträgt bei der Bahn im Seehafenhinterlandverkehr der Anteil der 20ft-Container etwa 60% und der Anteil 40ft-Container etwa 40%.

Nimmt man an, dass diese Anteile konstant bleiben und auch auf Köln übertragbar sind, ergibt sich für Godorf die folgende Anzahl umgeschlagener Container:

Tabelle 3-12: Anzahl Container (20Fuß/40Fuß) in Godorf 2030

	20 Fuß	**40 Fuß**	**Anzahl Container**
Binnenschiff	36.165	47.940	84.106
Bahn	48.444	32.296	80.741
SUMME	84.610	80.237	**164.846**

4 ZUSAMMENFASSUNG

Auch wenn die Wirtschafts- und Finanzkrise zu einem vorübergehenden Einbruch des Umschlags in den deutschen Binnenhäfen geführt hat, kann langfristig von weiter steigenden Volumina im wasser- und bahnseitigen Umschlag ausgegangen werden. Dies gilt auch und insbesondere für die Region Köln und die Kölner Häfen.

Unverändert gilt, dass in den Kölner Häfen der Massen- und Stückgutumschlag ein wesentliches Standbein ist und auch in Zukunft sein wird. Bei diesen Gütern handelt es sich etwa um Vorprodukte der ansässigen Industrie, die diese für ihre Produktion benötigen. Der günstige Transport über den Hafen trägt dazu bei, die Wettbewerbsfähigkeit dieser Unternehmen zu stärken, deren Existenz zu sichern und damit Arbeitsplätze und Wertschöpfung in der Region Köln zu erhalten und auszubauen.

Gleichwohl liegen die Wachstumsbereiche eher im kombinierten, als im konventionellen Verkehr.

Im kombinierten Verkehr wird zwischen zwei Marktsegmenten unterschieden: dem Seehafenhinterlandverkehr und dem kontinentalen Behälterverkehr. Ersterer verbindet die Region mit den Seehäfen, letzterer hat keinen Bezug zu den Seehäfen. Seehafenhinterlandverkehr wird in Containern, gemessen in TEU, abgewickelt. Kontinentaler Behälterverkehr in Wechselbrücken oder Sattelaufliegern und in Ladeeinheiten (LE) gemessen. Eine LE entspricht 1,54 TEU.

Seehafenhinterlandverkehr erfolgt per Bahn, Binnenschiff oder direkt per LKW. Kontinentaler Behälterverkehr erfolgt nur per Bahn oder LKW.

Während Container stapelbar sind, sind dies Wechselbrücken/Sattelauflieger in der Regel nicht. Entsprechend ist der Platzbedarf im Terminal höher.

Die Kombination beider Segmente an einem Standort ist möglich (und wird auch häufig praktiziert), aber in Bezug auf die Gestaltung des Terminals nicht unproblematisch. Terminalstandorte haben daher in der Regel eine klare Positionierung für eines der beiden Segmente.

Zudem sind beide Segmente isoliert voneinander zu betrachten, da es gänzlich andere Transportströme und damit Kunden sind.

Kontinentale Behälterverkehre werden in der Regel an trockenen Standorten abgewickelt (Bsp. Eifeltor/KV-Nord).

Seehafenhinterlandverkehre per Bahn und Schiff sollten idealerweise von einem Standort aus angeboten werden. Auch wenn die Bahnverkehre den direkten Wasserzugang nicht benötigen, ist die Trimodalität des Standortes ein wichtiger Wettbewerbsfaktor.

Die Kölner Häfen Niehl und (in Zukunft) Godorf konzentrieren sich daher auf den Seehafenhinterlandverkehr und bieten sowohl wasser-, als auch schienenseitigen Umschlag an.

Erstmalig wurde das Einzugsgebiet der Häfen Niehl und Godorf mittels einer Verkehrserhebung genauer untersucht. Die Analyse zeigt, dass viele Verkehre aus dem Kölner Süden mangels Alternative heute über Niehl abgewickelt werden. Dadurch entstehen unnötige LKW-Fahrten durch die Kölner Innenstadt, die mit einem Terminal in Godorf vermieden werden könnten. Hinzu kommt, dass Verkehre von/nach den Seehäfen mit einem Terminal in Godorf von der Straße auf die Wasserstraße verlagert werden können. Die Modellrechnungen haben ein Volumen von 72.000 TEU ermittelt, welches bis 2030 verlagert werden könnte. Hinzu kommen innerstädtische Verkehre (rd. 82.000 TEU), die durch

einen Terminal in Godorf vermieden werden können. Diese Verkehre liegen im Einzugsgebiet des Godorfer Hafens und nutzen heute, mangels eines Terminals in Godorf, den Niehler Hafen.

Unter den dargestellten Rahmenbedingungen ergibt sich folgende Umschlagsprognose für den kombinierten Verkehr in den Kölner Häfen:

Tabelle 4-1: Prognose des kombinierten Verkehrs für die Kölner Häfen bis 2030 in TEU

	2010	2030
Seehafenhinterlandverkehr		
Bahn	80.052	253.037
Binnenschiff	94.808	332.046
SUMME Seehafenhinterlandverkehr	174.860	585.083
Kontinentaler Behälterverkehr		
Bahn	25.280	41.828
Binnenschiff	0	0
SUMME kontinentaler Behälterverkehr	25.280	41.828
SUMME kombinierter Verkehr (Seehafenhinterlandverkehr und kontinentaler Behälterverkehr)	**200.140**	**626.911**

In der Summe ist ein deutlicher Anstieg zu verzeichnen. Bemerkenswert ist zudem, dass der Anteil des Binnenschiffs am kombinierten Verkehr zunimmt. In 2010 waren es 40%, in 2030 wird ein Anteil von 53% erwartet. Damit geht auch der Bedarf insbesondere an wasserseitigen Umschlagskapazitäten einher.

Der kontinentale Behälterverkehr spielt in den Kölner Häfen annahmegemäß eine untergeordnete Rolle. Dabei sollte nicht unerwähnt bleiben, dass dieses Marktsegment außerhalb der Häfen (also an trockenen Standorten wie etwa KV-Nord) ein starker Wachstumsmarkt ist.

In der Region Köln sind die Terminals der Kölner Häfen ein ganz wesentlicher Bestandteil, wie die nachfolgende Tabelle zeigt. Im Seehafenhinterlandverkehr sind 42% der Verkehre der Region Köln Verkehre, die über die Kölner Häfen abgewickelt werden. Auch dies unterstreicht die Notwendigkeit der Schaffung entsprechender Kapazitäten in den Kölner Häfen.

Unter Berücksichtigung des Aufkommens (Bahn und Binnenschiff) in den Einzugsgebieten der beiden Hafenstandorte und eines Transportkostenvergleichs der gesamten Transportkette Seehafen – Region Köln ergibt sich, welcher Standort günstiger für den Transport welcher Mengen ist. Demnach ist die Nachfrage nach Transporten im kombinierten Verkehr bis 2030 in den beiden Hafenstandorten wie folgt:

Tabelle 4-2 Kombinierter Verkehr in den Kölner Häfen 2030 in TEU entsprechend der regionalen Nachfrage

	Niehl	Godorf	Gesamt
Schiff	200.000	132.046	332.046
Bahn	181.828	113.037	294.865
SUMME	**381.828**	**245.083**	**626.911**

Für die Ermittlung des mit dem wasser- und schienenseitigen Umschlag verbundenen LKW-Aufkommens an den Standorten ist die Anzahl der Container entscheidend.

Das Verhältnis 20ft/40ft Container (bezogen auf die Anzahl der Container) betrug in 2010 für die in Köln-Niehl auf das Binnenschiff umgeschlagenen Container 43% 20-Fuß Container und 57% 40-Fuß Container. Für die Bahn liegen keine köln-spezifischen Informationen vor. Im Bundesdurchschnitt beträgt bei der Bahn im Seehafenhinterlandverkehr der Anteil der 20Fuß-Container etwa 60% und der Anteil 40Fuß-Container etwa 40%.

Nimmt man an, dass diese Anteile konstant bleiben und auch auf Köln übertragbar sind, ergibt sich für Godorf die folgende Anzahl umgeschlagener Container:

Tabelle 4-3: Anzahl Container (20Fuß/40Fuß) in Godorf 2030

	20 Fuß	**40 Fuß**	**Anzahl Container**
Binnenschiff	36.165	47.940	84.106
Bahn	48.444	32.296	80.741
SUMME	84.610	80.237	**164.846**

Die vorhanden Umschlags- und Logistikkapazitäten in der Region (einschl. der geplanten Terminals wie Köln-Nord) reichen langfristig (bis 2030) nicht aus, um diese Nachfrage zu befriedigen.

Unter Berücksichtigung erheblicher Umstrukturierungsmaßnahmen in Niehl (bis zu 110.000m²) ergibt sich allein für den Umschlag ein Flächendefizit in Höhe von bis zu **123.312 m²**. Sofern in Niehl nicht alle Umstrukturierungsplanungen tatsächlich realisierbar sind, erhöht sich dieses Defizit entsprechend.

Hinzu kommt ein Bedarf an Logistikflächen in erheblichem Umfang (bis zu 478.317m²), der idealerweise auch in den Häfen gedeckt werden kann. Dies ist deshalb von Vorteil, weil zwischen Logistik- und Umschlagfläche keine öffentlichen Straßen überquert werden müssen und damit die Transportkosten erheblich niedriger sind. Das Beispiel Duisburg logport zeigt eindrucksvoll, welche wirtschaftlichen Effekte mit einer solchen Kombination aus Umschlag und Logistik erreicht werden können.

Somit besteht der Bedarf für einen KV-Terminal in Köln-Godorf aus zwei Gründen:

1) Aus Kapazitätsgründen: Die bis 2030 erwartete Nachfrage kann an den bestehenden Terminals in der Region nicht befriedigt werden. Um zu verhindern, dass die Verkehre mit dem LKW abgewickelt werden, müssen daher zusätzliche Bahn- und Schiffskapazitäten in der Region geschaffen werden.
2) Aufgrund der Einzugsgebiete: Mit einem Terminal in Godorf würde der Kölner Süden mit seinem weitreichenden Einzugsgebiet erschlossen werden. Damit könnten einerseits Verkehre, die heute in Niehl abgewickelt werden, in Godorf abgewickelt und entsprechend Verkehre durch die Kölner Innenstadt vermieden werden und andererseits die Wettbewerbsfähigkeit des Binnenschiffs so

gestärkt werden, dass Verkehre aus dem Umfeld des Kölner Südens, die heute per LKW von/nach den Seehäfen gehen, auf das Binnenschiff verlagert werden.

Damit würde ein KV-Terminal in Godorf nicht nur einen wirtschaftlich, sondern auch einen ökologisch wertvollen Beitrag für die Entwicklung der Region leisten.