

Städtebauliches Planungskonzept "Godorfer Hafen" (Bebauungsplan-Entwurf)

Arbeitstitel: Godorfer Hafen in Köln-Godorf

Beschluss zur Durchführung der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung

Vorlage 1818/2012

und

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

Arbeitstitel: Godorfer Hafen in Köln-Godorf

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

Vorlage 3433/2012

hier: Stellungnahme/Beantwortung von Fragen zum Vertagungsantrag zu TOP 9.2.3 und 9.2.4 der TO der Bezirksvertretungssitzung Rodenkirchen (AN/1982/2012)

Die Bezirksvertretung Rodenkirchen hat am 10.12.2012 beschlossen, die Vorlagen zu vertagen mit der Maßgabe, die in der Anlage 7 genannte Marktanalyse und das Verkehrsgutachten der Bezirksvertretung zur Verfügung zu stellen und die nachstehenden Fragen zu beantworten beziehungsweise dazu Stellung zu nehmen.

Stellungnahme/Beantwortung der Verwaltung:

Das Verkehrsgutachten wird den Fraktionen der Bezirksvertretung Rodenkirchen nach Fertigstellung zur Verfügung gestellt.

Die komplette Marktanalyse liegt der Beschlussvorlage zum FNP-Änderungsverfahren als Anlage 5 bereits bei. Die Kurzfassung der Marktanalyse wird den Fraktionen der Bezirksvertretung Rodenkirchen nach Fertigstellung zur Verfügung gestellt.

1. Frage aus dem Vertagungsantrag:

Abstandserlass und Störfall-Verordnung:

Zum Abstandserlass vom 06.06.2007 des NRW-Umweltministers hat die Rechtsprechung u. a. durch die Seveso-II-Richtlinie 96/82/EG sowie den Europäischen Gerichtshof EUGH-Rs.C-53/10 neue Vorgaben zum erforderlichen Abstand zwischen Betriebsbereichen nach der Störfall-VO und Nutzungen mit Wohnbebauung und Publikumsverkehr getroffen.

Da zu Mineralöl-Raffinerien ein Abstand von 1500 m für neue Nutzungen vorgeschrieben ist, muss geprüft werden, ob der Hafenausbau neben der Shell-Raffinerie und den Verladeeinrichtungen für Mineralöl- und Chemieprodukten im bestehenden Hafen zulässig ist. Notwendig ist eine Genehmigung des RP Köln. Auf Seite 39 der Anlage 4 wird lediglich ein Gutachten des TÜV in Aussicht gestellt.

Stellungnahme der Verwaltung zu Frage 1. aus dem Vertagungsantrag:

§ 50 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes sieht vor, dass die für eine bestimmte Nutzung vorgesehenen Flächen einander so zuzuordnen sind, dass "... von schweren Unfällen im Sinne des Art. 3 Nr. 5 der Richtlinie 96/82/EG ("Seveso-II-Richtlinie") in Betriebsbereichen hervorgerufene Auswirkungen auf die ausschließlich oder überwiegend dem Wohnen dienenden Gebiete ..." so weit wie möglich vermieden werden. Dieses sogenannte "Trennungsgebot" gilt also nur für die Abgrenzung der dem Störfallrecht unterliegenden Betriebsbereiche zur Wohnbebauung, nicht aber zur Abgrenzung industrieller Nutzungen untereinander. Entsprechendes gilt für den Abstandserlass; der dort vorgesehene Abstand von 1 500 m zu Mineralölraffinerien bezieht sich ebenfalls auf Wohngebiete und nicht auf das hier vorgesehene Sondergebiet Hafen.

Das in der Frage angesprochene Urteil des Europäischen Gerichtshofs vom 15.09.2011 in der Rs. C-53/10 betrifft nicht den Fall der Bauleitplanung, sondern einer Baugenehmigung in einem unbeplanten Innenbereich und hat auf das vorliegende Bebauungsplanverfahren keine Auswirkungen.

2. Frage aus dem Vertagungsantrag:

Hochwasserschutz:

Der RP Köln hat am 23.10.2012 die neuen Karten mit der vorläufigen Sicherung der Überschwemmungsgebiete des Rheins veröffentlicht. In den Überschwemmungsgebieten darf nicht gebaut werden.

Der Godorfer Hafen einschließlich der Sürther Aue wird unverändert als Überschwemmungsgebiet ausgewiesen. Von einer Befreiung der Überschwemmungsgebiete zum Zwecke des Hafenausbaus liegen keine Angaben in den Verwaltungsvorlagen vor.

Stellungnahme der Verwaltung zu Frage 2. aus dem Vertagungsantrag:

Gemäß § 78 Absatz 1 Nummer 1 Wasserhaushaltsgesetz ist es in festgesetzten Überschwemmungsgebieten grundsätzlich verboten, neue Baugebiete in Bauleitplänen auszuweisen. Dies gilt jedoch ausdrücklich nicht für Bauleitpläne, die die Anlage eines Hafens betreffen. Aus diesem Grund ist für die Änderung des Flächennutzungsplanes und die Aufstellung des Bebauungsplanes mit dem Ziel der Erweiterung des Godorfer Hafens keine Ausnahme von dem gesetzlichen Bauverbot in Überschwemmungsgebieten erforderlich.

3. Frage aus dem Vertagungsantrag:

Verkehrsprojekte der Metropolregion Rheinland zum Bundesverkehrswegeplan -BVWP:

In der Vorlage Nr. 3099/2012 vom 04.09.2012 werden 21 Verkehrsprojekte in der Metropol-Region Rheinland für den neuen BVWP ab 2015 aufgelistet. Für die Bundeswasserstraße Rhein wird die Fahrrinnenvertiefung von Duisburg bis Bonn auf 2,80 m Tiefe gefordert. Eine solche Fahrrinntiefe ist erforderlich für moderne Frachtschiffe, jedoch ökologisch für den Fluss sehr schädlich.

Ein Hafenausbau in Godorf an der Bundeswasserstraße Rhein wird nicht von der Metropol-Region gefordert, ist also nicht vordringlich für den Gütertransport der Region!

Stellungnahme der Verwaltung zu Frage 3. aus dem Vertagungsantrag:

In der zitierten Beschlussvorlage werden die auf Verwaltungsebene im Rahmen der von den Oberbürgermeistern Kölns und Düsseldorf initiierten gemeinsamen Arbeitskreise der "Metropolregion Rheinland" abgestimmten, regional bedeutsamen Maßnahmen aufgelistet, die aus Sicht der

Metropolregion in die Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplans (BVWP) aufgenommen und bewertet werden sollen. Dabei wurde neben den in der Mehrzahl aufgeführten Straßen- und Schienenprojekten auch die Vertiefung der Fahrrinne des Rheins mit aufgenommen.

Grundsätzlich bezieht sich der BVWP nur auf Verkehrswege, im genannten Fall also auf den Ausbau von Wasserstraßen. Der Ausbau von Häfen wird dort nicht thematisiert, sondern nur am Rande unter dem Punkt "Vernetztes Verkehrssystem für das 21. Jahrhundert" (Kapitel 4 im BVWP 2003) erwähnt. Es werden keine einzelnen Maßnahmen aufgelistet; der Ausbau der Binnenhäfen (Kapitel 4.5) wird als Grundvoraussetzung für zusätzliche Verkehrsverlagerungen und die Nutzung der freien Kapazitäten der umweltfreundlichen Binnenschifffahrt aufgeführt.

Für die geplante Erweiterung des Hafens Köln-Godorf ist eine Fahrrinnenvertiefung nicht erforderlich, und dieses Vorhaben hat insofern keinerlei Bezug zu den Ausbauplänen für Godorf.

4. Frage aus dem Vertagungsantrag:

Verkehrsprognosen für die Binnenschifffahrt in der Bundesrepublik:

In Anlage 4, Seite 7 wird unter Ziffer 3.1.2 für die Binnenschifffahrt vom Jahre 2004 bis zum Jahre 2025 ein Zuwachs der Güter-Verkehrsleistung von phänominal + 1,23 % jährlich prognostiziert.

Diese amtliche Prognose der Bundesregierung vom 17.06.2009 für die Binnenschifffahrt ist realistischer als die chinesischen Wachstumsraten der Planco Consulting. Die vorhandenen Hafenkapazitäten in Köln lassen einen jährlichen Zuwachs im Güterverkehr von + 1,23 % ohne Hafenausbau in Köln-Godorf zu.

Stellungnahme der Verwaltung zu Frage 4. aus dem Vertagungsantrag:

Die Prognose für Godorf baut auf der Bundesprognose auf: Die oben angegebene Steigerungsrate von 1,23 % aus dem "Nationalen Hafenkonzept für die See- und Binnenhäfen" bezieht sich auf die Güterverkehrsleistung der gesamten bundesdeutschen Binnenschifffahrt. Diese Verkehrsleistung umfasst neben der Gütermenge auch die zurückgelegte Entfernung und die Zeit, in der dies geschieht. Die Angabe in der PLANCO-Studie bezieht sich nur auf das Verkehrsaufkommen beziehungsweise den Umschlag am Rhein.

Schon von daher ist ein direkter Vergleich der beiden Aussagen nicht möglich. Zum anderen handelt es sich bei der beschriebenen Entwicklung der Binnenschifffahrt um einen Durchschnittswert über alle Gütergruppen und alle Relationen. Etwa 80 % des gesamten deutschen Binnenschifffahrtsaufkommens findet auf dem Rhein statt. Bezogen auf die Ladungsarten dominiert in der Binnenschifffahrt das feste Massengut.

Dabei entwickeln sich manche Gütergruppen besser, andere schlechter als der Durchschnitt. Das Containersegment entwickelt sich wesentlich rasanter als der Bundesdurchschnitt - und insbesondere auf der Rheinschiene. In die genannten 1,23 % gehen also Containerverkehre auf dem Rhein mit einer deutlich höheren Wachstumsrate ein.

Kurz: Containerverkehre auf dem Rhein, insbesondere zwischen Köln und den ZARA-Häfen (Zeebrugge, Antwerpen, Rotterdam, Amsterdam) entwickeln sich deutlich besser als die bundesdurchschnittliche Binnenschifffahrt und führen zu den in der Marktstudie genannten Prognosen.

Diese Mengen sind nur in einem erweiterten Hafen Godorf umzuschlagen. Begründung und Alternativendiskussion siehe Marktanalyse.

1. Frage der CDU-Fraktion:

In den Beschlussvorlagen wird von einem Containerumschlag von 490.000 TEU (132.000 Schiff, 113.000 Bahn, 245.000 Lkw) für Godorf im Jahre 2030 ausgegangen.

Wie viele Schiffe sind das pro Tag?

Wie viele Lkw sind das pro Tag?

Wie viele Züge mit wie vielen Waggons sind das pro Tag?

Stellungnahme der Verwaltung zu Frage 1. der CDU-Fraktion:

Als Ergebnis der Marktanalyse für die Kölner Häfen ist mit einer regionalen Nachfrage für Godorf im Jahr 2030 von 113.037 TEU bahnseitig und weiteren 132.046 TEU schiffsseitig auszugehen. Auf diesem Umschlag basieren die weiteren Aussagen.

- **Lkw:** Ein wesentlicher Teil der Vor- und Nachläufe (An- und Abtransport zum beziehungsweise aus dem Hafen) dieser Sendungen wird mit dem Lkw abgewickelt werden. In diesem Fall ist an rund 300 Verkehrstagen mit etwa 660 zusätzlichen Lkw-Fahrten (330 rein, 330 raus) pro Tag zu rechnen.

Gewünschte Transporte per Bahn tragen dazu bei, diese Quoten weiter zu reduzieren.

- **Schiff:** Die maximale Kapazität der Containerschiffe beträgt derzeit etwa 500 TEU. Im Fall, dass pro Schiff etwa 250 TEU ein- und ausgeladen werden und ausgehend von den 132.000 TEU Schiffsumschlag im Jahr ist bei etwa 300 Arbeitstagen von etwa zwei Schiffen pro Tag für den Containerverkehr auszugehen.
- **Zug:** Heute übliche Züge haben eine Länge von circa 600 m und verfügen damit über eine Transportkapazität von etwa 90 TEU. Ausgehend von dem Aufkommen von 113.000 TEU pro Jahr und rund 300 Verkehrstagen ist von etwa fünf abzuwickelnden Zügen täglich auszugehen. Dazu durchfährt ein ankommender Zug bis 600 m Zuglänge den Bahnhof und endet in einem der zwei parallel liegenden Zuführungsgleise neben der Hafenerweiterungsfläche. Dort wird der Zug aufgelöst und in zwei Halbzüge geteilt, die nacheinander den Krananlagen zugestellt werden können. Die Halbzüge werden sodann über die Zuführungsweiche in den jeweiligen Umschlagterminal eingefahren. Auf den parallel zu den Kaikanten liegenden zwei Gleisen können jeweils zwei Halbzüge abgestellt und abgewickelt werden, so dass die Rangierbewegungen zur Abwicklung der Einfahrt oder der Ausfahrt weiterer Züge in dem jeweils anderen Terminal möglich sind.

2. Frage der CDU-Fraktion:

Es ist zu lesen, dass die Flussrinne vertieft werden soll.

Mit welchen Containerschiffen (max. Anzahl von Containern, Ausmaß der Schiffe: Länge Breite, Höhe) ist zu rechnen? Normale Rheinschiffe oder wesentlich größer?

Stellungnahme der Verwaltung zu Frage 2. der CDU-Fraktion:

In allen Kölner Häfen verkehren Binnenschiffe und auch Küstenmotorschiffe. Diese hier eingesetzten Küstenmotorschiffe haben üblicherweise keine größeren Abmessungen in Länge und Breite als ein Binnenschiff, sondern nur einen größeren Tiefgang.

Die große Containerschiff-Klasse ist eine im Jahr 1998 in der Binnenschifffahrt eingeführte neue Generation von Schiffen. Diese Schiffe sind bis zu 135 m lang und bis zu 17,50 m breit und hauptsächlich für den Container-Transport konzipiert. Das erste Schiff war die "Jowi".

Schiffe der Jowi-Klasse werden auch als Tanker und Massengutfrachter gebaut. Der Antrieb erfolgt meist mit zwei Propellern, manchmal auch mit drei. Ihr Fahrgebiet ist der Rhein bis nach Basel. Allerdings besteht für Schiffe über 110 m Länge ein Fahrverbot in der Talfahrt zwischen Lorch und Sankt Goar bei einem Pegel Kaub von weniger als 0,85 m und höher als 4,60 m (aus Wikipedia).

Am Beispiel des "MCS Bolero", Baujahr 2003, der Schiffsrumpf wurde in Nantong/China gebaut und bei der Werft De Gerlien-van Tiem in Druten fertig gestellt.

Länge	134,95 m
Breite	17,35 m
Tiefgang	3,60 m
Seitenhöhe	5,50 m
Laderaum	9 722 m ³
Tragfähigkeit	5 327 t oder bis zu 500 TEU in fünf Lagen

(aus Wikipedia)

Teilweise werden auch Koppelverbände eingesetzt. Diese Koppelverbände bestehen aus einem Motorschiff und einem Schubleichter und haben eine maximale Länge von etwa 210 m. Koppelverbände müssen vor der Einfahrt in den Hafen den Schubleichter abkoppeln. Der Schubleichter wird dann beim Motorschiff auf einer Seite befestigt.

Beispiel: Jowi-Klasse
Motorcontainerschiff MCS Bolero:



(Bild aus Wikipedia)

3. Frage der CDU-Fraktion:

Gibt es eine Simulation für das Rangieren (Ein- und Ausfahren) von Schiffen aus und in das neue Hafenbecken? Z. B. müssen Schiffe aus Köln kommend nahezu eine 180° Kurve fahren.

Stellungnahme der Verwaltung zu Frage 3. der CDU-Fraktion:

Eine Simulation wurde nicht erstellt. Im Hafen Godorf existiert bereits heute ein Wendekreis mit etwa 160 m Durchmesser. Schon heute nutzen Schiffe mit einer Länge von bis zu 135 m diesen hinter der Hafeneinfahrt vorhandenen Wendepunkt. Zukünftig können die Schiffe vor der Einfahrt in das neue Hafenbecken den vorhandenen Platz ebenfalls nutzen.

Moderne Binnenschiffe verfügen über zwei Hauptmaschinen und sind zusätzlich mit einem Bugstrahlruder ausgerüstet. Diese Schiffe können zentimetergenau manövrieren.

Die Absprachen vor den Manövern erfolgt zwischen den Schiffen über Funk. Bei Bedarf kann der Hafenermeister über Funk eingreifen und Regelungen treffen.

4. Frage der CDU-Fraktion:

Welche Betriebszeiten (Uhrzeit von/bis, an welchen Tagen) soll der neue Hafen haben?

Stellungnahme der Verwaltung zu Frage 4. der CDU-Fraktion:

Die Betriebszeiten der neuen Hafeninfrasturktur sind geplant von Montag 0.00 Uhr bis Samstag 24.00 Uhr.

5. Frage der CDU-Fraktion:

Wie viele dauerhafte Arbeitsplätze (HGK) sind mit der Hafenerweiterung in Godorf zu erwarten. Welche Qualifikationen sind erforderlich?

Stellungnahme der Verwaltung zu Frage 5. der CDU-Fraktion:

Im Baum-Gutachten (Stand 2007) werden für das Jahr 2025 27 Arbeitsplätze bei der HGK prognostiziert. Aktuellere Angaben stehen nicht zur Verfügung. Die im Hafen eingesetzten Mitarbeiter/Kranführer haben in der Regel eine handwerkliche Ausbildung und werden intern zum Kranführer ausgebildet.

6. Frage der CDU-Fraktion:

Wie viele dauerhafte Arbeitsplätze (HGK) gibt es im Hafen Niehl, mit welchen Qualifikationen?

Stellungnahme der Verwaltung zu Frage 6. der CDU-Fraktion:

Im Hafen Niehl sind derzeit 65 Mitarbeiter der HGK mit unterschiedlichen Qualifikationen in Verwaltung, Vertrieb und Technik beschäftigt.