**Godorfer Hafen in Köln-Godorf, Änderung FNP und Bebauungsplan-Entwurf**
**Frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung, 18. April 2013, 19.00, Köln-Rodenkirchen**

**Beitrag der Aktionsgemeinschaft Contra Erweiterung Godorfer Hafen**

**Eingabe: Gem. Rats-Beschluss vom 20. Januar 2011 zur Einleitung des Verfahrens zur Erstellung eines Bebauungsplans sollte der Nachweis der Erforderlichkeit des Hafenausbaus von Godorf erbracht werden. Wir weisen nach, dass dieser Nachweis mit der Beschlussvorlage vom 29. Oktober 2012 nicht erbracht worden und die Vorlage grob fehlerhaft ist. Auf dem Deckblatt der Beschlussvorlage zum B-Plan heißt es schlicht: „Alternative (zu Godorf, d. Verf.): keine". Zu dieser Schlussfolgerung kann man aber nur gelangen, wenn man die Alternativen nicht realitätsgerecht darstellt, das Blickfeld unangemessen nur auf den Hafen Niehl und die Erweiterung Godorf verengt statt die gesamte derzeitige Erweiterungsgeneration an den vier großen Containerstandorten der Kölner Region voll in die Kapazitätsanalyse einzubeziehen.** Im Einzelnen:

**Mit dem hier benannten Problem, dass Alternativen zu Godorf ausgegrenzt und unsichtbar gemacht werden, hatten wir es ja bereits in den letzten 20 Jahren zu tun.** 1988 war ja schon der Tenor in dem damals beschlossenen „Hafengesamtkonzept", erstellt von Kölner Dezernaten und u.a. auch der HGK, dass der Hafen Niehl nicht für Container umgerüstet werden könne, weil dem „unüberwindliche Hindernisse" entgegenstünden" – so steht es auf Seite 130 des Hafenkonzepts. Deshalb sei die Erweiterung des Hafens Godorf nötig und auch dringlich und ohne Alternative. Die Mehrheit im Rat hat 1988 dieses Hafenkonzept gebilligt und gleichzeitig - besorgt, das schnell wachsende Containergeschäft könnte an Köln vorbeigehen - dann auch das Planverfahren für den Ausbau in Godorf in Gang gesetzt.

Bekanntlich ist in den folgenden 20 Jahren der Godorfer Hafen nicht ausgebaut, aber der Niehler Hafen von 8.000 auf 143.000 qm Fläche für Container umgerüstet worden, jedes Jahr um ein Fußballfeld. Das heißt doch: In der offiziellen in Politik und der in den Medien verbreiteten HGK-Version konnte also der Niehler Hafen nicht umgerüstet werden. In der Praxis der HGK ging das sehr wohl und zwar 20 Jahre lang und unübersehbar wie erwähnt jedes Jahr ein Fußballfeld. Um es plastisch auszudrücken: Mit der „Niehl ist voll" Argumentation zog die HGK einen **Sichtschutzzaun** vor den in Umrüstung befindlichen Niehler-Hafen und das hat auch wunderbar geklappt, die Mehrheitsparteien konnten oder wollten nicht hinter den Zaun blicken. Das erinnert an Andersons Märchen von des Kaisers neuen Kleidern. Im Vertrauen darauf, dass das auch weiter so funktioniert, hielt die HGK auch 20 Jahre später bei der Ratsentscheidung zum Bau von Godorf im August 2007 diese Sichtschutztaktik bei: Der Vorstandssprecher der HGK Bender machte das in dieser Ratssitzung auch sehr schön klar mit den Sätzen: „Niehl platzt aus allen Nähten" und „es gibt keine Fläche, die frei Ist". Sie können das im Ratsprotokoll Seite 24 nachlesen. Aber wie das manchmal so passiert: Manchmal fällt man in die eigene Fallgrube.

**Jetzt komme ich zum vorliegenden Beschlussantrag von 2012**. In dem erklärt die HGK bzw. der Gutachter Planco mit der schönsten Selbstverständlichkeit der Welt, man plane im Hafen Niehl in der Zeit von 2010 bis 2030 weitere +110.000 qm umzurüsten (Planco Ab. S. 42) und so die Containerkapazität für den Schiffs- und Bahnumschlag von 200.140 TEU in 2010 um +182.000 TEU fast zu verdoppeln auf 382.000 TEU (Planco Ab S. 48). Wohlgemerkt, hier ist von Schiffs- und Bahnumschlag die Rede. Tri-modal, also mit LKW-Umschlag, bedeutet die entsprechende Verdoppelung einen Zuwachs um ca. +440.000 TEU auf ca. 950.000 TEU.

Jetzt also, 25 Jahre nach der Ratssitzung 1988 und fünf Jahre nach der Ratssitzung 2007 erfolgt die totale 180°-Wende, der Sichtschutzzaun wird abmontiert. Jetzt platzt ja in Niehl nichts mehr aus den Nähten, jetzt ist ganz offiziell reichlich noch einmal fast die Fläche für weitere 20 Jahre in Niehl frei.

**Was lernen wir aus dieser Vorgeschichte: Wir lernen, wenn die HGK keine zwingenden logistischen Gründe für ihr Projekt vorweisen kann, dann erfindet sie welche und packt die Realität hinter einen Sichtschutzzaun.**

**Bei dieser klaren und von der HGK selbst vorgebrachten Beweislage ist es wohl nicht vermessen, von 20 Jahren gezielter „Vortäuschung falscher Tatsachen" im Rat 1988 und 2007 zu sprechen**. Im Volksmund heißt das: Es wurde gelogen. Denn diese „Niehl ist voll Begründung" in 1988 war nicht nur auf 20 Jahre hinaus falsch, sie war es sogar, wie wir jetzt erfahren, auf 40 Jahre hinaus. Bürgern und ihren Vertretern in Rat und Verwaltung wurde ein volles Niehl vorgegaukelt, um an das Baurecht am Godorfer Hafen heranzukommen. Aber voll war Niehl 20 Jahre lang nicht und wird es noch mal 20 Jahre nicht sein. Die Stadt ist einer Lüge aufgesessen und die auch noch von einer stadteigenen Tochtergesellschaft und nicht von irgendeiner Heuschrecke. Selbst für die allerersten Jahre um 1988 kann es keine Unschuldsvermutung geben, weil die HGK als Eigentümerin der Niehler Hafenparzellen immer wusste, wann welche Parzellen frei werden oder gekündigt werden können und 10 Jahre später in 1997 hatte man schon von 8.000 qm auf 66.000 qm umgerüstet, die 8-fache Fläche. .

**Die Folgen dieses HGK-Versteckspiels** waren äußerst unschön: 20 Jahre wurden grundlos Zeit und Geld vergeudet für das fälschlich „alternativlos" genannte Projekt Godorf mit all seinen Planungen und Planverfah-

ren, Gutachten, Rechtsstreitigkeiten bis hin zum BVG, Bürgerbegehren und eine Bürgerbefragung sowie Ausgleichsmaßnahmen. Wir schätzen nur die Ausgaben für die überflüssigen pro-Godorf Aktivitäten auf etwa 8 Mio €, die bei sachgerechter Offenlegung der umrüstbaren Alternative Niehl durch die HGK vermieden worden wären.

Soweit zur äußerst lehrreichen Erfahrung aus der Vorgeschichte mit dem ersten Verfahren. Für das neue Verfahren, das in 2012 eingeleitet wurde, ist die 20 Jahre so bewährte „Niehl ist voll" Parole natürlich jetzt verbrannt und für die HGK nicht mehr brauchbar.

**Die Frage ist: Ringt sich die HGK wenigstens jetzt zu einer transparenten und nachvollziehbaren Begründung für Godorf durch oder wird das Spiel „Godorf ist alternativlos" mit neuen Argumenten fortgesetzt. Eines steht schon mal fest: Laut B-Plan-Beschlussvorlage Deckblatt geht man auch jetzt wieder davon aus: „Alternative: keine". Trifft das denn jetzt wenigstens zu?**

**Ich schicke voraus, dass im Raum Köln enorme neue Kapazitäten für Container entstanden sind oder im Bau oder geplant sind. Insgesamt wird mit der aktuellen Generation von 4 Erweiterungen ohne Godorf die Containerkapazität im Raum Köln von ca. 1.600.000 TEU auf 3.000.000 TEU knapp verdoppelt. Die HGK hatte also ein echtes Problem. Denn diese Monster-Expansion war natürlich für das Projekt Godorf Gift und eine äußerst massive Bedrohung, die entschärft werden musste. Welche 4 Erweiterungen machen diese Generation aus:**

- 1. Die Erweiterung und Modernisierung des **Hafens Bonn** wurde vergangenen Sommer eingeweiht mit fast einer Verdreifachung von 66.000 TEU auf rund 190.000 TEU nur Schiffsumschlag über die Kaikante, 2. die Erweiterung des Bahnterminals **Eifeltor** um ein 3. Modul wurde im Herbst 2012 eingeweiht, 3. seit Herbst 2012 im Bau ist das Terminal **Köln-Nord** der HGK im früheren Esso-Gelände und 4. über die Pläne der HGK, im **Niehler Hafen** weitere 110.000 qm für ca. 200.000 TEU Schiffs- und Bahnumschlag habe ich bereits berichtet. Insgesamt fließt in diese 4 Erweiterungen fast eine Viertelmilliarde Euro. Zu klären ist also, ob diese gewaltige Kraftanstrengung der Logistikwirtschaft bzw. der öffentlichen Hand keinerlei Einfluss auf die Erforderlichkeit und gar Dringlichkeit von Godorf haben soll.
- **Was macht nun eine HGK, wenn diese Erweiterungen ihr Projekt Godorfer Hafen infrage stellen und bedrohen?** Wir kennen das Strickmuster schon. Sie baut einen Sichtschutzzaun um die Bedrohungen: Nur grenzt sie diesmal die Alternativen nicht mehr selbst aus, sie lässt sie ausgrenzen. Sie bestellt bei Planco eine Studie mit dem **Titel „Marktanalyse für die Kölner Häfen", die der Beschlussvorlage beigelegt ist. Was signalisiert der Titel? Er signalisiert, dass von den 4 genannten Erweiterungen drei schon mal unter den Tisch fallen. Das Monster wird filetiert und drei der Teileinheiten kommen unter den bewährten Sichtschutz, den Trick kennen wir aus den letzten 20 Jahren.** Denn der Hafen Bonn fällt weg, er ist ja kein **Kölner** Hafen und Eifeltor und das Terminal Köln-Nord fallen weg, sie sind ja keine **Häfen** sondern Bahnterminals spezialisiert auf trockenen Umschlag. Natürlich werden diese Standorte im Inhalt auch erwähnt, dies aber nur stiefmütterlich und im Wesentlichen werden negative Gründe geliefert, warum sie außer Betracht zu bleiben haben. **Ganz entscheidend ist aber, dass sie aus der Mengenanalyse für die Jahre 2010 bis 2030 ausgeschlossen werden. Die Mengenbetrachtung im Gutachten reduziert sich also allein auf den Niehler und den neu zu bauenden Godorfer Hafen mit fatalen Konsequenzen, wie ich gleich zeigen werde.**
- Am schlimmsten trifft der Sichtschutzzaun den 20 km benachbarten **Hafen Bonn und die Frage nach den Kapazitäten für den Schiffsumschlag für den Süden**:
  1. **Ein erstes schon fast kurioses Indiz für die Ausgrenzung ist die Lkw-Fahrerbefragung in Niehl**: Die Berater zählten im Mai 2012 an drei Werktagen die LKW am CTS-Terminal in Niehl und registrierten den Landkreis, aus dem sie kamen oder in den sie fuhren. Zusätzlich wurden die Fahrer zu ihren „Präferenzen hinsichtlich einer möglichen **Orientierung auf den KV-Terminal Standort Köln-Godorf** zugeordnet. Nach ihrer Orientierung nach dem Bonner Hafen, der zum Zeitpunkt der Befragung ja fast fertig gestellt war, wurden sie nichtbefragt. Dann hätte **die Frage** ja lauten müssen, würden sie statt nach Niehl nach Godorf oder Bonn fahren. Kein Wunder, die Fahrer deutliche Vorteile allein in Godorf sahen,
     Damit niemand auf dumme Gedanken kommt verwundert dann auch nicht mehr, dass in den abgedruckten **Karten zum 50 km Einzugsbereich** um den Godorfer Hafen von Andernach bis Düsseldorf und von der belgischen Grenze bis Olpe auf den Seiten 7 und 8 zwar die Terminals Niehl, Köln-Nord im Norden und Godorf im Süden dick markiert sind, der Bonner Hafen und Eifeltor im Süden aber völlig fehlen und im Grunde eine Containerwüste im Süden signalisieren.
  2. **Aber jetzt wird es kritisch: Wenn man den Sichtschutzzaun von Bonn wegnimmt, kommt zum Vorschein, dass im Kölner Süden die wasserseitige Kapazität, also nur Schiffsumschlag, um das Viereinhalbfache vergrößert wird. Das ist mehr als doppelt soviel Zuwachs wie nötig und wie im Kölner Norden, aber das fällt wegen dem Sichtschutz nicht auf. Hier die Klarstellung:**

Der **Niehler** Hafen hat 20 Jahre gebraucht, um in seinem **nördlichen Einzugsbereich** auf den von Planco zitierten Umschlag von 99.000 TEU in 2010 zu kommen (Planco Ab, Tab. 2-5, S. 16). Nun wird geplant, in Niehl den Schiffs-Umschlag um +101.000 TEU auf 200.000 TEU zu verdoppeln (Planco Ab Tab 4-2, S. 49), um für die nächsten 20 Jahre gerüstet zu sein. Das ist plausibel.

**Jetzt schauen wir uns den Kölner Süden an. Hier hat Bonn in seinem südlichen Einzugsbereich** (lt. Planco Ab Tab. 2-5, S. 16) in den letzten 20 Jahren 58.000 TEU erreicht, etwa 60 % von Niehl. Diese Kapazität wurde jetzt 2012 um +132.000 TEU auf 190.000 TEU verdreifacht (Schifffahrt und Technik, No. 4, 2012, S. 53), Bonn erreicht also jetzt schon das geplante Niveau im Hafen Niehl.

**Jetzt das fatale Problem des Versteckspiels: Weil Bonn in der Mengenbetrachtung nicht vorkommt, geht man beim Lesen davon aus, dass jetzt dank HGK im Kölner Süden in Godorf 132.000 TEU Kapazität neu verfügbar werden (Planco Ab, Tab. 4-2, S. 49). In Wirklichkeit setzen aber diese harmlosen 132.000 TEU auf die 132.000 TEU auf, die in Bonn schon existieren. Das bedeutet:** Im Süden, in dem bislang 58.000 TEU wasserseitig umgeschlagen wurden, sollen insgesamt in 2030 +262.000 TEU bestehen, also das 4.6-fache des Ausgangsumschlags von 58.000 TEU. Das ist logistisch und wirtschaftlich krasser Luxus. Denn warum soll der Schiffumschlag im Süden um das 4.6-fache wachsen, im Norden aber nur um das 2-fache.

**Es ist offensichtlich: Hier wird der Godorf-Kapazität künstlich mit dem Sichtschutztrick eine Existenzberechtigung verschafft, die Bonner 132.000 TEU optisch unter den Teppich gekehrt aber in Wirklichkeit die Süd-Kapazität mit zwei Erweiterungen über das sinnvolle Maß hinaus aufgebläht.**

**Damit steht fest: Für den Schiffsumschlag im Kölner Süden braucht es die Godorfer Hafenerweiterung schon mal nicht, denn die gleichgroße Bonn-Erweiterung ist schon Tatsache. Godorf wäre pure Verschwendung und in Zeiten knapper Kassen erst recht.**

- **Nächste Prüffrage: Braucht es Godorf wenigstens noch für den Bahnumschlag?**

  **Richtig ist, und das macht Planco auch klar, dass der Hafen Bonn keinen Bahnanschluss hat und dafür nicht infrage kommt. Ironie der Geschichte: Die Vorgängerin der KVB hat das Anschlussgeleise in den Bonner Hafen in den 60er Jahren abmontiert. Für Godorf prognostiziert Planco in 2030 den Bahnumschlag auf 113.000 TEU (Planco Ab, Tab. 4-2, S. 49).** Hier ist Bonn tatsächlich im Nachteil gegen Godorf. Allerdings ist das kein Freibrief für Godorf, weil als Ersatz im Kölner Raum an den drei schon erwähnten „Bahn-Standorten" Eifeltor, Terminal Köln-Nord und Niehler Hafen die Bahnkapazitäten drastisch erhöht wurden oder werden um ca. +400.000 TEU oder fast +80 %. Auch die mangelnde Trimodalität scheint kein größeres Problem zu sein. Zumindest hat sie das bisherige Wachstum in Bonn nicht merklich behindert. Es stehen also Ausweichreserven in der Region bereit für diesen Mehrbedarf von +113.000 TEU, wenn auch um den Preis längerer LKW-Strecken und Fahrt-Kosten und ökologischer Nachteile Darauf komme ich gleich noch mal zurück

- **Was heißt das alles für die Bewertung der Beschlussvorlage 2012? Es heißt, dass vom Antragsteller der Blick künstlich nur auf die Häfen Niehl und Godorf verengt wurde und es nur deshalb zur Aussage kommen konnte „Alternativen zu Godorf: Keine". Denn für den Schiffs- wie für den Bahnumschlag des Südens gibt es nachvollziehbar geeignete Alternativen. Deshalb ist der Godorf Ausbau logistisch nicht zwingend und muss der verfügbaren alternativen Konstellation gegenüber abgewogen werden.**
- **Der Realität entsprechend gibt es also Alternativen und die Vergleichs-Alternativen müssen korrekt heißen: „Vier Erweiterungen ohne die No. 5 Godorf" gegen „Vier Erweiterungen mit der No. 5 Godorf". Wenn Alternativen bestehen müssen sie nach klaren Kriterien gegeneinander abgewogen werden. Nur so wird das ganze Potential der verfügbaren Erweiterungen im Kölner Raum angemessen bewertet. Die Konsequenz soll hier an einer groben Abwägung zwischen den beiden Alternativen demonstriert werden:**
  - **Die erweiterte Sicht zeigt, dass beide Alternativen die nötigen Wachstumsreserven für die nächsten 20 Jahre im Norden und im Süden der Kölner Region sichern und damit auch die Standorte der Industrie und deren Arbeitsplätze. Das gilt natürlich nur dann, wenn man von realistischen Wachstumsannahmen vor allem für die schwierigen noch kommenden Jahre zur Bewältigung der Schuldenkrise in Europa ausgeht. Die Annahme von 5.8 % wie bei Planco ist sicher extrem optimistisch, 3-4 % Wachstum dürfte eher realistisch sein.**
  - **Für die Variante ohne Godorf** spricht: Sie erspart die Investition von 70-80 Mio Euro in den Hafenausbau, sie spart die endgültige Zerstörung von 150.000 qm Naturschutzgebiet der Sürther Aue und

sie reduziert nicht die Ergebnisbeiträge der HGK für die öffentlichen Aktionäre aufgrund der langsameren Auslastung der Doppelkapazitäten in Bonn und Godorf und der höchstwahrscheinlich geringeren Erlöse aufgrund des Wettbewerbsdrucks zwischen beiden Häfen. Außerdem existiert in Bonn schon die für Godorf prognostizierte Kapazität für den Schiffsumschlag. Dagegen steht ein relativer ökonomischer und ökologischer Nachteil der längeren LKW-Strecken gegenüber Godorf: Teilen der Industrie im Süden und um Godorf müssen größere LKW-Strecken zugemutet werden für den Schiffsumschlag zum Hafen Bonn 20 km und zu den trockenen Standorten zwischen 10 km nach Eifeltor und 25 km in den Kölner Norden.

- **Die Variante mit Godorf** erfordert die Investition von 70-80 Mio. Euro, zerstört 150.000 qm Naturschutzgebiet und schafft geringere Ergebnisbeiträge der HGK für die öffentlichen Aktionäre aufgrund der langsameren Auslastung der Doppelkapazitäten in Bonn und Godorf und der höchstwahrscheinlich geringeren Erlöse aufgrund des Wettbewerbsdrucks zwischen beiden Häfen. Dafür erspart sie Teilen der Industrie höhere LKW-Strecken nach Bonn oder in die trockenen Standorte. Hier stellt sich allerdings die Frage: Ist es ausreichend, wenn die öffentliche Hand langfristige Kapazitäten im Wirtschaftsraum bereitstellt oder muss sie diese Kapazitäten auch noch vor der Haustür der Betriebe bauen. Wir halten das nicht für erforderlich, auch das wäre ein kaum zu rechtfertigender Luxus. Es kann bei dm heutigen Modell wie z.B. bei der basell bleiben: Nasse Container nach Bonn, trockene nach Eifeltor.

- **Fazit: Die erwiesenen Erfahrungen mit 20 Jahren HGK-Taktik, um die Alternativen Sichtschutzzäune zu errichten, sollte uns allen eine Lehre sein: Die ausgeblendete Alternative „Vier Erweiterungen ohne Godorf" ist bereits einen großen Sprung nach vorne im Kölner Norden und Süden und dort jeweils trocken und nass, sie hat deutlich mehr ökonomische und ökologische Vorteile und weniger Nachteile als die Variante „Vier Erweiterungen plus Godorf". Deshalb kann die Aussage in der Beschlussvorlage: Alternative zu Godorf: „Keine" so nicht aufrechterhalten werden. Sie entspricht nicht der Realität.**

  **Daraus und auch aus der bitteren Erfahrung der letzten 20 Jahre ergeben sich für uns drei Forderungen:**

  1. **Wir verlangen von der HGK eine öffentliche Entschuldigung für die Falschdarstellung der vergangenen 20 Jahre, dass Niehl nicht umrüstbar sei und deshalb in Godorf dringender Ausbaubedarf besteht.** Wie gezeigt war das Gegenteil der Fall und zwar auf 40 Jahre hinaus und wir verlangen deshalb neben der Entschuldigung gleichzeitig auch eine finanzielle **Entschädigung** an die Personen und Gruppierungen, die in den vergangenen Jahren erhebliche Mittel aufwenden mussten, um den als unberechtigt erwiesenen Zugriff der HGK auf das Naturschutzgebiet Sürther Aue und auf finanzielle Ressourcen in Brüssel, beim Bund und der Stadt abzuwehren.

  2. **Wir verlangen, dass sich die Planungsbehörden von Stadt und Bezirksregierung nicht länger schützend vor die HGK stellen, sondern im Gegenteil ihre Verantwortung für das Gemeinwohl wahrnehmen, den Vorlagen vor allem der HGK und ihrer Berater selbst auf den Grund gehen oder sich von neutralen Experten beraten lassen und auf einer sachgerechten, transparenten und nachvollziehbaren Begründung für den Investitionsantrag der HGK bestehen.** Wir erwarten auch, dass die bisherigen **Hafenbefürworter** sich nach diesen äußerst peinlichen Irreführungen der letzten Jahre noch mal überdenken, für welche Institution und welches Projekt sie sich stark machen und Gelder ihrer Mitglieder investieren. Wir verlangen auch, dass sich die **Aufsichtsgremien** der HGK, ob direkt oder indirekt, kritisch mit der Vorgehensweise der HGK für das Herbeizwingen der Godorf-Erweiterung befassen und klären, wo und wie wichtige Informationen für die Godorf-Entscheidung gezielt unterdrückt und rote Linien und Maßstäbe der sachlichen und moralischen Angemessenheit überschritten wurden.

  3. **Wir verlangen, dass die Beschlussvorlage zurückgezogen und das Projekt Godorfer Hafenerweiterung für mindestens 10 Jahre auf Eis gelegt wird, da diese Godorf-Zusatzkapazität nicht erforderlich und die jetzige Generation mit vier Kapazitätserweiterungen im Kölner Raum den Bedarf der kommenden 20 Jahre abdeckt.** Eine Godorf-Erweiterung jetzt ist logistisch nicht zwingend und würde deutlich mehr Schaden als Nutzen stiften. Es ist völlig ausreichend, frühestens in 10 Jahren sich erneut hinzusetzen, den Verlauf von Angebot und Nachfrage in der Zwischenzeit zu überprüfen, die künftigen Trends zu bestimmen und dann zu klären, wo mit einer **übernächsten Erweiterungsgeneration** nachgerüstet werden muss ob links- oder rechtsrheinisch, im Norden oder Süden und trocken oder nass.

**Dieter Neef**
**Aktionsgemeinschaft Contra Erweiterung Godorfer Hafen**