

Beantwortung einer Anfrage nach § 4 der Geschäftsordnung öffentlicher Teil

Gremium	Datum
Bezirksvertretung 2 (Rodenkirchen)	14.10.2013

Beantwortung der Anfrage der Fraktion Die Grünen in der BV Rodenkirchen "Geplanter Hafenausbau in Godorf: Wirtschaftlichkeit" AN/1023/2013

In der Sitzung der BV Rodenkirchen am 09.09.2013 hat die Fraktion Die Grünen eine Anfrage zum Einfluss des Ausbaus der Betuwe-Linie, von Hoch- und Niedrigwasser sowie von Havarien auf dem Rhein auf die Wirtschaftlichkeit des geplanten Ausbau des Godorfer Hafens gestellt.

Die Verwaltung hat die Häfen und Güterverkehr Köln AG sowie das Wasser- und Schifffahrtsamt Köln (WSA) um Stellungnahme zu den Fragen gebeten und beantwortet die Anfrage auf dieser Grundlage.

Text der Anfrage:

Nachdem das vorbereitende Planfeststellungsverfahren schon in 2012 eingeläutet wurde, haben am 24.07.2013 Bund, Land und DB die Finanzierung der sogenannten Betuwe-Linie (Verlängerung der bestehenden Güterverkehrsstrecke „Betuwe-Route“ von Rotterdam nach Emmerich bis nach Oberhausen) beschlossen.

1. Wird sich diese „Schnellstraße“ für Güterzüge auf den Bedarf an wasserseitigen Container-Umschlagskapazitäten in Köln auswirken?
2. Falls ja, wann und wie könnten sich diese Auswirkungen niederschlagen?
3. Ist dieses Projekt als „Förderer“ oder als Risiko für die These einer 100-prozentigen Auslastung eines Containerhafens in Godorf einzustufen?

Im sogenannten Baum-Gutachten zur Wirtschaftlichkeit des Ausbauprojektes, das auch als Entscheidungsgrundlage für den Kölner Rat diente, wurde von einer solchen 100-prozentigen Auslastung der Umschlagkapazitäten ausgegangen.

4. Wie ist diese Hypothese angesichts der nicht vermeidbaren und wohl immer häufiger auftretenden Einschränkungen der Rheinschifffahrt durch Hoch- oder Niedrigwasser und angesichts der immer wieder vorkommenden Vollsperrungen des Flusses wegen Havarien (Schiffskollisionen oder ein Auf-Grund-Laufen an der Deutzer Platte) noch aufrecht zu halten?
5. Gibt es für die letzten Jahre eine Statistik über diese „Ausfallzeiten“?

Antwort der Verwaltung:

Zu 1.: Die Verkehre per Binnenschiff werden durch den Ausbau der Betuwe-Linie nicht beeinflusst. Güterzüge aus und nach Köln nutzen neben anderen Bahnstrecken bereits die Betuwe-Linie. Diese Bahnstrecke zwischen Emmerich und Oberhausen, deren Finanzierung für den dreigleisigen Ausbau nun vereinbart wurde, ist Teil einer der wichtigsten und meist befahrenen Güterverkehrsachsen Europas. Daher leistet der Ausbau einen wichtigen Beitrag dazu, die hohe Nachfrage an Schienengütertransporten besser und flüssiger abzuwickeln. Dies hat wiederum positive Auswirkungen auf den kombinierten Verkehr mit Containern und Sattelauflegern über Land und stärkt den Verkehrsträger Schiene.

Die Zugverbindungen im kombinierten Verkehr ergänzen die Schiffstransporte, ersetzen diese aber nicht. Das Gegenteil ist der Fall: Eine leistungsfähige Eisenbahnverbindung macht das Angebot eines Umschlagplatzes für die Kunden aus der verladenden Wirtschaft attraktiver und stärkt so das Schiff/den Zug als ökologisch sinnvolle Alternative zum Güterverkehr auf der Straße. Zudem sind bekannte Infrastrukturmaßnahmen wie der Ausbau der Betuwe-Linie bei den Marktanalysen und Kapazitätserwartungen für den Hafenstandort Köln bereits berücksichtigt.

Zu 2.: Siehe Beantwortung von Frage 1.

Zu 3.: Der Godorfer Hafen bedient einen regionalen Bedarf. Die Aufkommensquellen/-ziele für die erwarteten Verkehre befinden sich im Umkreis des geplanten Terminals. Durch die verkürzten Vor- und Nachläufe ab dem Terminal zu den Aufkommensquellen/-zielen sinkt der Preis für die gesamte Transportkette. Dies verbessert die Marktchancen gegenüber dem stärksten Wettbewerber, dem direkt bis zum Seehafen durchlaufenden Lkw. Wenn sich dabei Rahmendaten im Umfeld positiv verändern, erhöht das die Attraktivität des Systems Schiene/Wasserstraße zusätzlich. Neben diesen grundsätzlichen Betrachtungen sind keine Auswirkungen auf den Container-Umschlag am Godorfer Hafen zu erwarten.

Zu 4.: Die Sperrung des Rheins bei Köln im Sommer 2013 war nach etwas mehr als einem Tag wieder aufgehoben. Dies mag für Binnenschiffer im Einzelfall ebenso ärgerlich sein wie Wartezeiten nach Staus und Unfällen es für Lkw und Pkw sind. Einen spürbaren Einfluss auf den Gesamtprozess hat eine solche kurzzeitige Sperrung nicht. Die Sperrung des Rheins bei St. Goarshausen vor rund zwei Jahren hatte keinen Einfluss auf die ausschließlich nördlich davon stattfindende Container-Schifffahrt zwischen Köln und den Seehäfen.

Die Auswirkungen des Klimawandels auf Hoch- und Niedrigwasser werden in der Wissenschaft uneinheitlich diskutiert. Zumindest die Gewässer- und Wasserexperten des Projekts Kliwas (www.kliwas.de; vereint u.a. das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, das Bundesministerium für Umwelt sowie das Bundesministerium für Bildung und Forschung) erwarten bis zum Jahr 2050 keine signifikanten Auswirkungen für die Binnenschifffahrt. Zwar können Binnenschiffe bei Hoch- und Niedrigwasser zum Teil weniger Güter laden. Die damit verbundenen Einschränkungen sind über das Jahr gesehen aber gering. Sie liegen deutlich unter dem, was beispielsweise abgelastete oder gesperrte Brücken für den Straßengüterverkehr bedeuten.

Zu 5.: Nach Aussage des Wasser- und Schifffahrtsamtes Köln war der Rhein im Amtsbereich des WSA Köln in den vergangenen 13 Jahren (2001-2013) Havarie bedingt ca. sieben Tage (172,5 Stunden) gesperrt. Für den Amtsbereich des WSA Köln sind die folgenden Pegel für die aufgeführten Streckenabschnitte Richtpegel:

Richtpegel Oberwinter: Streckenabschnitt Bad Breisig – Mondorf

Richtpegel Köln: Streckenabschnitt Mondorf – Dormagen

Richtpegel Düsseldorf: Streckenabschnitt Dormagen – Krefeld

Hochwasserbedingt war die Schifffahrt auf dem Rhein auf den genannten Streckenabschnitten im Betrachtungszeitraum in Summe wie folgt gesperrt:

Streckenabschnitt Bad Breisig – Mondorf: 13 Tage

Streckenabschnitt Mondorf – Dormagen: 14 Tage

Streckenabschnitt Dormagen – Krefeld: 4 Tage

Eine Sperrung des Rheins bei Niedrigwasser im Amtsbereich des WSA Köln ist durch die Rheinschiffahrtspolizeiverordnung nicht vorgegeben. Die Anpassung der Abladetiefe der Schiffe an den vorhandenen Wasserstand liegt in der Verantwortung des jeweiligen Schiffsführers.