

Herr Kröfges, Landesvorsitzender BUND NRW

Paul Kröfges ist mein Name vom BUND. Ich bitte um Verständnis wenn wir hier die Reihenfolge so wählen wie wir uns das eigentlich vorhin überlegt hatten, dass der BUND etwas in das Allgemeine einsteigt und dann die anderen Beiden dann folgen. Ich denke, das tut der Sache hier keinen Abbruch.

Also mein Name ist Paul Kröfges. Ich bin Landesvorsitzender des BUND und seit vielen, vielen Jahren mit den Bürgern zusammen hier an dieser Problematik dran. Ich möchte drauf hinweisen, dass ich sicherlich auch für andere Naturschutzverbände, insbesondere dem NaBU, der hier auch sehr stark engagiert ist, in dieser Problematik hier mitspreche und dessen Auffassungen hier mitvertreten kann.

Ich denke dass wir in unseren Statements auch Fragen implizieren, die hier auch heute eine Rolle spielen sollten. Und ich denke, dass dies sicher gut ist hier, nachdem wir jetzt über eine Stunde praktisch wieder gehört haben, warum dieser Hafenausbau sein muss, sein soll und wie das umgesetzt wird, warum er sein muss. Das auch mal dagegen gehalten wird, was wirklich dagegen spricht und welche Fragen praktisch sich da heraus ergeben. Wir als BUND haben von Anfang an auf die Eingriffsproblematik hingewiesen. Hier wird ein Naturschutzgebiet geopfert und ungenügend ausgeglichen, hier wird Fläche verbraucht, hier wird eine Pufferzone zur chemischen Industrie aufgegeben und durch eine industrielle weitere Nutzung noch stärker belastet. Hier wird die Gewässersituation verändert, die Fischschutzzone am Rhein wird problematisch belastet. Da sind eine Fülle von Eingriffen, die in ihrer Gesamtheit nicht ausreichend ausgeglichen werden können und auch nicht ausgeglichen werden. Die Ausgleichs, die man macht, da ist hier auch noch nichts zu gesagt worden, sind eigentlich Maßnahmen, die im Rahmen der Umsetzung der Wasserrahmenrichtlinien hätten sowieso gemacht werden müssen, z.B. die Worringer Aue, die dort renaturiert worden ist, das wäre eine klare Aufgabe der Wasserrahmenrichtlinienumsetzung gewesen und das wird uns hier als Ausgleich für diesen Eingriff verkauft.

Ich möchte ganz grundsätzlich zu dem was eben hier von Herrn Zeese ausgeführt wurde, sagen, das war natürlich die alte Wachstumsbotschaft, die uns hier verkündet worden ist. Ich kann mich erinnern, dass in Sachen Trinkwasserverbrauch in den 70-igern von den Instituten uns vorgerechnet worden ist, dass wir im Jahre 2000 alle mindestens 300 bis 400 Liter Wasser am Tag verbrauchen werden. Die Tatsache ist, dass der Verbrauch irgendwann ein Maximum erreicht hat und dann zurückgegangen ist. Und das ist auch absehbar für diese tollen Prognosen, die uns hier eben dargelegt worden sind. Abgesehen - Applaus - Abgesehen davon weise ich darauf hin, dass alle Darlegungen der Aktionsgemeinschaft der Bürger, die hier am Thema dran sind, belegen, dass selbst bei den prognostizierten Wachstum für 25 Jahre die vorhandenen Kapazitäten, nämlich Ausbau KLV-Terminal, Ausbau Eifeltor, Ausbau im Bonner Hafen und auch eben Umnutzung und Ausbau im Niehler Hafen mehr als ausreichen würden, um diese Masse, die hier kommen soll, zu bewältigen. Und diese Prognosen, das sind also wirklich die üblichen Hochrechnungen bis in die nächsten Jahrzehnte und ich bin sicher, dass wir das erleben werden, dass dies in der Form nicht wahr werden wird. – Applaus –

Ein ganz wichtiger Punkt, den ich aus Sicht der Umweltverbände und vor allen Dingen aber der betroffenen Bevölkerung ansprechen möchte, ist das

Gefahrenpotenzial dieses Hafenausbaues. Es ist hier überhaupt nicht angesprochen worden. Wir wissen, dass hier also in neben einem Verladehafen ein Spezialhafen für die chemische Industrie, wo Schiffe mit explosiven Ladungen ein und ausfahren, jetzt ein Containerhafen dazu gepackt werden soll, es hier Begegnungsverkehr geben wird und ein höheres Risiko als bisher mit Sicherheit entstehen wird und irgendwann auch mal schief gehen wird. Wir haben in der Vergangenheit erlebt was hier an Unfällen schon passiert ist. Vor kurzen hatten wir noch einen Benzolaustritt. Die Gefährdungen der chemischen Industrie Shell in der Nachbarschaft sind bekannt. Und jetzt an dieser Stelle einen Hafen hinzuplanen ist eine ganz gravierender Eingriff und eine Erhöhung des Gefahrenpotenzials zu dem hier und heute nichts gesagt wurde. Und dies wäre dann eine Frage wo ich dann bitte die Stadtplaner entsprechend Stellung zu nehmen und wie diese Gefahrenlage eingeschätzt wird.

Und dann, ich sag das jetzt mal abschließend, ich denk' die 10 Minuten sind in Sichtweite, ein wichtiger Punkt – nein - haben wir noch? Wunderbar, dann werde ich dann entsprechend das auch ausnutzen wollen.

Wichtiger Punkt - Begründung Hafenausbau von Herrn Zeese. Da wird dann hier also ein Gutachter, der das so betrachtet hat, zitiert, der macht also hier Prognosen wie sich das entwickeln kann. Ich darf doch mal wirklich Fragen, warum war man nicht so fair und hat das im Logistikforum der Stadt Köln behandelt? Wir als Verbände, wir als Aktionsgemeinschaft haben uns daran beteiligt, engagiert beteiligt und sind davon ausgegangen, dass die Hafenplanung und das was sie bewirken wird in diesem Logistikkonzept der Stadt Köln betrachtet und überprüft wird. Und dann stellen wir nach 3 oder 4 Sitzungen fest, dass ist gar nicht das Thema, wird schon als Gesetz vorausgesetzt und gar nicht mehr in die Variantenbetrachtung einbezogen. - Applaus - Ich muss sagen, das ist wirklich skandalös, das ist skandalös wie hier mit der Bereitschaft engagierter Bürger umgegangen wird sich einen solchen Prozess einzubringen und wirklich fachkundig mitzuarbeiten und darzulegen und objektiv zu bewerten wie die Verkehrsströme sich in Köln entwickeln, welche Auswirkungen die Ausbauten, die Erweiterungen der verschiedenen Containerterminals und Logistikzentren haben und welche Notwendigkeit dann noch besteht den Godorfer Hafen auszubauen. Wir haben wirklich darauf vertraut, dass die Stadt das objektiv in dieser Runde mit den Betroffenen und mit Bürgern zusammen mit dem BUND dabei das überprüft. Und das sehen wir wirklich ein stückweit als unglaublich, dass das in der Form nicht gemacht worden ist und haben deswegen in der letzten Woche ja erklärt dass wir in diesem Logistikforum nicht mehr mitarbeiten werden. Das ist wirklich eine vertane Chance.

Ein Punkt noch zum Thema Naturschutz. Wir haben über das Landesbüro der Naturschutzverbände eine umfassende Eingabe gemacht im Rahmen des Scopingtermins wie hier die Naturschutzprobleme untersucht werden sollen. Wir haben eben gesehen, einiges davon scheint berücksichtigt worden sein, wir haben noch keine Ergebnisse gehört, vielleicht hat man da mal ein paar Zahlen und Ergebnisse sagen und vielleicht auch darlegen ob es noch Korrekturbedarf gibt in der Zeit bis es zur nächsten Öffentlichkeitsbeteiligung gibt bei der Bewertung und Untersuchung der Probleme. Da meine ich, dass muss noch etwas detaillierter dargelegt werden was an Tierarten, Pflanzenarten dort vorhanden ist, wie sich das entwickelt hat nach dem Eingriff, das ist ja hier richtig festgestellt worden, dass das mittlerweile ja den schwerwiegenden Eingriff der Rodung gegeben hat vor einigen

Jahren und seitdem hantiert die HGK auf dem Gelände. Hat dort eine Ziegenherde, das mag für die, das Biotop gar nicht so verkehrt sein, aber die Auswirkungen würde wir gerne doch etwas detaillierter hier mal dargestellt bekommen und da soll uns mal der Herr Galunder darlegen was an Arten vorhanden ist, was vorher da war, was verschwunden zu sein scheint und wie man sich dieser Verantwortung stellt. – Applaus – Abschließend ein ganz wichtiger Punkt, wir als Umweltverbände sind ja auch in Sachen Verkehrsproblematik aufgestellt und fordern da vernünftige Konzepte. Und ich sag das hier in aller Deutlichkeit, wenn wirklich der Nachweis erbracht worden wäre, dieser Hafen hat eine essentielle Bedeutung, er entlastet die Verkehrsströme, er bringt Vorteile und das wirklich objektiv sauber nachgewiesen worden wäre, hätte man ja dann über Fragen des Eingriffes an sich reden können, aber die Art und Weise wie hier wirklich von der Firma HGK, und gestützt von einer Mehrheit, noch von einer Mehrheit im Kölner Stadtrat, eine wirtschaftliche Entwicklung der Gesellschaft zum gemeinschaftlichen Anliegen erklärt wird, hier also wirklich uns Weis gemacht wird, das was die HGK dort macht, das sie sich ein Stück von dem Kuchen Logistik abschneiden will an der Stelle und die anderen Möglichkeiten außen vor lässt, das kann nicht richtig sein. Das ist zum nicht öffentlichen Wohl, das ist wirklich ein Firmeninteresse was hier vorrangig behandelt und bedient werden soll. Und deswegen ist der Widerstand der Bevölkerung hier auch so hoch wie er ist.

Hr. Kahlix, Bürgerinitiative Hochwasser, Altgemeinde Rodenkirchen e.v.

Ich will nur 3 Minuten reden, das ist doch viel praktischer. Ich sage ein Bild sagt mehr als tausend Worte und – der Herr Giesen hatte gebeten um Statements - also von daher würden wir bitten das wir dann auch bei einem Statement bleiben - Ich kann ihnen gerne eine Bildbeschreibung liefern die natürlich bei weitem nicht so eindrucksvoll ist wie ein Bild. Wir haben eben einen sehr, also das müssen Sie entscheiden wenn Sie hier jetzt keine persönlichen Erfahrungen mit Zensurbehörden, aber das mir nicht..... ja..... ohne Bild, ich würde das gleiche Satellitenbild verwenden wir Herr Galunder, aber das ist es war schon zu Zeiten der Bezirksvertretung ein Unterschied ob ein Bild von einem Mitglied der Bezirksvertretung oder von der Verwaltung projiziert wurde, ich kenne diese Debatte und.....dann lassen wir das. Ich wollte Ihnen das Bild zeigen mit dem Godorfer Hafen aus der Luft, ich wollte Ihnen darüber sprechen, wollte mit Ihnen darüber sprechen das die hier eine nahezu 90 Grad, 120 Grad Kurve eines Flusses haben, bei dem sich im Falle eines Hochwassers der Flussstrom sehr stark verlagern wird.

Ich komme aus der Bürgerinitiative Hochwasser und werde ähnlich emotional wie Paul Kröfges, aber von einer ganz anderen Ebene her argumentieren. Ich habe nämlich 1993 an Weihnachten ein Großteil meiner Wohnung verloren, ich wohne in Rodenkirchen nicht direkt am Rhein, sondern in der Wilhelmstrasse in der Nähe von Herdereck und ich hätte nie geglaubt das ich da in einem Hochwassernotstandsgebiet wohne und ich habe damals mit anderen Mitbürgern beschlossen, dass wir unsere Kraft ein bisschen dafür einsetzen werden, damit anderen diese Erfahrung, die wir zwar heute nicht mehr missen möchten, aber man hätte sie auch vermeiden können durch Klugheit am Anfang. Also ich komme aus der Ecke -aus Schaden wird man Klug- und deshalb möchte ich das bei dieser Planung als einen wichtigen Teilaspekt aus meiner Sicht hinzufügen. Wenn Sie sich vorstellen, dass der Rhein also steigt, dann wird sich die Hauptströmung nach außen

verlagern und wird irgendwann ziemlich voll auf dem neuen Hafengebiet biegen, dem jetzigen Naturschutzgebiet Sürther Aue. Dort werden dann Anlagen stehen, wie Schutzwände 1,50 m hoch für die Schüttgutkojen, dort werden Container gestapelt sein werden, dort werden Anlagen sein, Gebäude, alles Mögliche. Das Gebiet ist gesetzliches Überschwemmungsgebiet und aus guten Grund hat der Gesetzgeber in diesem Bereich keine Bebauung mehr zugelassen seit 2005 und macht allerdings noch Ausnahmen bei Häfen und anderen Einrichtungen der Binnenschifffahrt, hat aber diese Einrichtung nicht entbunden von den üblichen Vorsichtsmaßnahmen, die zu treffen sind. Und diese Vorsichtsmaßnahmen lauten, das wurde eben auch vorgestellt, wird der Ausbreitungsraum für den Fluss verkleinert, muss für Ausgleich gesorgt werden.

Was aber verschwiegen worden ist, dass auch keine Abflussverschlechterung eintreten darf. Sie haben vielleicht auch mal als Kind wie ich am Rinnstein gespielt, da lief das Regenwasser ab und sie haben da einen Stein reingelegt und haben festgestellt im Vergleich nicht festgestellt aber heute würden Sie feststellen im Vergleich zum Volumen des Wassers was da abfließt ist dieser Stein ziemlich klein aber es hat trotzdem einen Aufstau gegeben und wenn sie Pech gehabt haben ist das Wasser beim Nachbarn in die Einfahrt geflossen und sie haben Ärger bekommen. Das gleiche planen wir jetzt hier am Godorfer Hafen, nämlich wir werden den Abfluss an einer ganz wichtigen Stelle des Rheins verschlechtern wenn nicht bei der Planung bereits die Dinge ergriffen werden. Bei der Vorstellung hat das gefehlt. Also das strikte Gebot den Abfluss nicht zu behindern, ist nicht genannt worden; deshalb ist das die Hauptforderung, die ich hier erstens stelle und die zweite ist, das Wasserhaushaltsgesetz fordert bei allen Planungen verloren gegangene Räume für den Fluss wieder herzustellen. Ich will da jetzt nicht näher drauf eingehen, aber hier ist ein Raum in dem früher eingegriffen worden ist, das könnte man wieder rückgängig machen.

Was könnte passieren? Die anliegende Shell wird geschützt sein auf ein Hochwasser wie es statistisch etwa alle 200 Jahre auftreten wird. Das ist in der Terminologie der Europäischen Union die die Hochwasserrisikomanagementrichtlinien, ein furchtbares Wort, aber ich kann es inzwischen ohne stottern, in dieser Richtlinie hat sie festgelegt, es gibt 3 Typen von Hochwässern. Es gibt häufige Hochwässer, die kommen so alle 5-10 Jahre, es gibt mittlere Hochwässer, also mit mittlere Eintrittswahrscheinlichkeit, die kommen so etwa alle 100 Jahre, och 100 Hundert Jahre? Das ist doch ein Extremhochwasser, nein, sagt die EU und dann gibt es noch Extremhochwasser. Das hat dazu geführt, das auch die Bezirksregierung in Köln die in den letzten Jahren immer sehr restriktiv gewesen ist, für Köln vorsieht ein extremes Hochwasser für Köln wird sein das 1000-jährige Hochwasser. Erschrecken Sie nicht, aber dann wird das Wasser allerdings noch ein bisschen weiter laufen. Die Niederländer sind sowieso schon viel weiter wie wir, die Kalkulieren mit 1500-jährlichem bis 1800-jährlichem Hochwasser. Aber die haben ja auch andere Verhältnisse und die kriegen ja auch das ganze Wasser, was wir ihnen runter schicken, insofern sind sie sozusagen die Katastrophennehmer, von dem was wir hier falsch machen.

Also meine Idee ist folgende, seien wir vorsichtig. Die alte Diskussion Sicherheit ist kein Problem, die ist inzwischen etwas mürbe geworden, heute geht es darum was für eine Risikokultur sind wir in der Lage miteinander abzustimmen und uns zu überlegen, welche Risiken wollen wir eingehen und welche nicht. Ich möchte

niemanden wünschen hier im Saal und auch nicht ihrem Nachbarn und Freunden, dass sie in irgendeiner baldigen oder weiteren Zukunft ihre Wohnungen verlieren, nur weil durch den Ausbau des Hafens das Wasser zum Beispiel in die Shell reinläuft und von dort weiter in Richtung Weiß, Hahnwald usw.. Sie dürfen nicht vergessen, dass hatte ich auch nicht im Hinterkopf, das ist ja keine Ebene hier. Von Godorf bis nach Worringen fällt der Rhein um 8 m. Das macht aber auch das Land rechts und links, es ist immer eine schiefe Ebene bis zum Meer. Und wenn der Rhein mal ausbricht dann bricht er natürlich hier in Godorf bei einer Wasserhöhe aus, die verglichen mit Rodenkirchen 3 m höher ist. Und dann läuft das Wasser hinterläufig hinter die Hochwasserschutzwände und kommt dann irgendwann dort von innen nach außen wieder rausgelaufen, das werden katastrophale Verhältnisse sein, die ich nicht hoffe, dass sie eintreten. Ich wünsche das niemandem, deshalb ist mein Vorschlag bei dieser Planung, allergrößte Vorsicht walten zu lassen und diese Dinge vorher zu berücksichtigen. Es ist nie zu spät, das Risiko zu bedenken. Herr Wascheck, sie haben wahrscheinlich jetzt wieder gelächelt. Ich erinnere mich an die Diskussion bei Walterscheid, wo sie gesagt haben ich soll aufhören mit dieser Panikmache, aber das war doch vor Fukushima.

Herr Neef, Aktionsgemeinschaft Contra Erweiterung Hafen Godorf

Mein Name ist Dieter Neef von der Aktionsgemeinschaft.

Mein Ausgangspunkt ist, dass der Rat, als er dieses Bauleitverfahren angeschoben hat, gefordert hat, dass nachgewiesen wird, dass der Hafen Godorf erforderlich ist. Die Erforderlichkeit soll nachgewiesen werden. Ich möchte zeigen, dass die Erforderlichkeit zumindest in den Unterlagen, die ich bisher gesehen habe, auf keinen Fall nachgewiesen worden. Und ich greife noch mal zurück auf die Diskussion, die wir in den vergangenen 20 Jahren hatten, es gab ja ein Hafengesamtkonzept, in dem gesagt wurde: eigentlich prüfen wir jetzt ob wir Niehl umrüsten können, das war ja die Ratsidee, dann hat man in dem Hafengesamtkonzept gesagt, Niehl kann man nicht umrüsten das gibt unüberwindliche Hindernisse, deshalb müssen wir jetzt leider an Godorf ran gehen. Bekanntlich hat sich dann 20 Jahre lang in Godorf nichts getan. Was sich aber getan hat, war, Umrüstung des Hafens Niehl zum Containerhafen. Dort sind in der Zeit zwischen 1988 und jetzt von 8.000 qm Containerfläche 143.000 qm entstanden, also 135.000 qm umgerüstet. Jedes Jahr ein Fußballfeld. Das war 1988, damals wurde ja das Bauleitverfahren angestoßen, 2007 war dann im Rat die Diskussion den eigentlichen Ausbau zu beschließen. Ich erinnere mich noch sehr gut an den Vorstandssprecher der HGK, wie er dem Rat ins Gewissen redete und sagte, Niehl platzt aus allen Nähten, in Niehl gibt es keine Fläche die frei ist, das können Sie auf Seite 24 des Wortprotokolls nachlesen. Jetzt und jetzt komme ich in die Jetztzeit, jetzt steht in diesen Unterlagen, die wir jetzt zugeschickt bekommen haben, dass die HGK plant, in den nächsten 20 Jahren den Niehler Hafen um weitere 100.000 qm umzurüsten und dort entsprechend 200.000 TEU jetzt nur Bahn und Schiff dort umzuschlagen, mehr umzuschlagen. Das heißt auf gut Deutsch, die ganze Story der letzten 20 Jahren beruhte auf einer falschen Begründung der HGK die sie durch die Ratssitzungen durchgebracht hat und wir sind alle auf diesen Zug irgendwo mit aufgesprungen und haben es nicht geschafft klar zu machen, dass dieser Godorfer Hafen auf dieser Begründung, Niehl ist voll, nie berechtigt war. Das heißt, die ganzen Planungen, Ausgleichsmaßnahmen, Gutachten, Rechtsstreitigkeiten waren im

Gründe alle für die Katz, hätte die HGK von Anfang an gesagt, okay wir können den Niehler Hafen umrüsten auch noch auf Jahrzehnte und dann ist immer noch Zeit über Godorf nachzudenken. Das ist die Vorphase dieses zweiten Verfahrens, das jetzt läuft. In diesem zweiten Verfahren muss man jetzt prüfen, werden wieder Dinge unter den Teppich gekehrt, die eigentlich auf den Tisch gehören für eine vernünftige Entscheidung. Jetzt hat die HGK ein Riesenproblem. In der Region Köln hat es 4 Standorterweiterungen von Containern gegeben oder sie sind unterwegs. Köln-Bonn ist ausgebaut worden, vergangenes Jahr eingeweiht. Eifeltor ist ebenfalls erweitert worden um ein drittes Modul, ebenfalls im Herbst vergangenen Jahres. In Niehl Nord sind die Bagger angefahren, im Herbst, um dieses neue Terminal zu errichten für die HGK und im Niehler Hafen kann man ja offensichtlich jetzt umrüsten wie in diesen Unterlagen steht. Es sind also im Kölner Raum im Augenblick oder werden 1.400 TEU Kapazitäten hinzugekommen. Wir hatten 1,6 Mio., jetzt kommen an den 4 Standorten 1,4 Mio. dazu, jetzt sind wir bei 3 Mio.. Im Grunde ist die gesamte Containerkapazität verdoppelt worden.

So, jetzt muss man fragen, wozu braucht es dann noch Godorf, diese Frage wird natürlich nicht gestellt. Also die Alternativen sind 4 Erweiterungen, die bereits unterwegs sind plus Godorf oder 4 Erweiterungen ohne eine Nr. 5 wie Godorf. Diese Frage wird komischerweise in den Unterlagen, auch in dem Planco-Gutachten, nicht in der Form dargestellt. Wenn Sie dort reingucken dann steht dort: eine Mengenanalyse die beschränkt sich darauf nachzuweisen, dass in Godorf, in Niehl 200.000 TEU mehr Kapazität geschaffen wird und es steht drin, in Godorf sollen auch 200.000 mehr Kapazität entstanden. Da steht nicht, dass diese Kapazität in Godorf auf die Bonner Kapazität oben drauf kommt. Das heißt, in Bonn sind ja jetzt, ich spreche jetzt nur vom Bahnumschlag, 130.000 Bahnumschlag entwickelt worden. In Godorf sollen auch 130.000 Schiffsumschlag oben draufkommen, das heißt es 260.000 TEU. Heute oder 2010 ist im Süden, in Bonn eine Kapazität oder ein Umschlag von 58.000 TEU zustande gekommen nach 20 Jahren. Das heißt also, dass was hier entwickelt werden soll oder das was jetzt entstanden ist, in Bonn bzw. in Godorf, dazu sind 260.000 TEU, das ist das 4 ½ fache von dem was bisher im Süden an Aufkommen bewältigt werden muss. Es ist völlig unwahrscheinlich dass diese Kapazität in den nächsten 20 Jahren aufgebraucht wird, es wird 40 Jahre dauern. Das heißt, wir erlauben uns den Luxus, in Godorf einen Hafen zu bauen, der im Grunde in Bonn schon existiert und in Bonn auch entsprechend erweitert worden ist. Das ist ein echter Luxus, und ich weiß nicht, ob man sich den in den Zeiten des knappen Geldes erlauben soll.

Ich komme jetzt zum Bahnumschlag, der Bahnumschlag, es gibt ja 3 Terminals, die jetzt erweitert worden sind um etwa 400.000 TEU für Bahnumschlag. In Godorf soll ja auch etwa 100.000 TEU Bahnumschlag dazu kommen. Niemand prüft in diesen Unterlagen ob diese 100.000 TEU nicht auch in den anderen Terminals untergebracht werden können. Allerdings um den Preis, dass die LKW's eine weitere Strecke fahren, evtl. die Firmen in Godorf nach Eifeltor oder nach Norden hin auch nach Niehl. Das wäre der Preis dafür. Das heißt die Alternative muss heißen, wir haben genügend Kapazität für die nächsten 20 Jahre im Raum Köln, die Frage ist jetzt nur ich muss die Alternativen abwägen. Ich muss fragen, muss ich in Godorf 70 oder 80 Mio. investieren, muss ich ein Naturschutzgebiet kaputt machen, muss ich auch das Ergebnis natürlich der HGK schlechter machen, weil ich länger die Hafenkapazität nicht auslasten kann. Das ist die eine Seite, wenn ich Godorf nicht baue. Spiegelbildlich, wenn ich Godorf baue, muss ich 70/80 Mio. investieren,

150.000 qm kaputt machen und entsprechend schlechteres Ergebnis erzeugen. Ich muss dann nur akzeptieren, dass LkW's eine längere Strecke fahren. So, das muss ich berechnen und die Frage ist, muss die öffentliche Hand der Industrie den Hafen vor die Haustür bauen oder reicht es, wenn die öffentliche Hand genügend Standorterweiterung verfügbar macht in den nächsten 20 Jahren, und sie gibt ja dafür eine ¼ Milliarde € aus.

Ich hab 3 Forderungen, die erste ist: die letzten 20 Jahren sind wir im Grund getäuscht worden über die Verfügbarkeit von Kapazitäten in Niehl und wir verlangen, dass wir eine Entschuldigung von der HGK und auch eine Entschädigung für das Geld, das im Kampf gegen diese Kapazität auf den Tisch gelegt wurde.

Ich hab noch 2 Punkte. Die zweite Forderung ist: wir verlangen, dass sich die Planungsbehörde nicht länger schützend vor die HGK stellt, die uns schon einmal reingelegt hat, die uns an der Nase herumgeführt hat. Wir verlangen auch von den Hafenbefürwortern, dass sie sich gründlich überlegen, wen sie eigentlich hier unterstützt und ob das Projekt gerechtfertigt ist. Und wir verlangen auch drittens, dass die Aufsichtsgremien der HGK gründlich untersuchen, ob hier rote Linien der Sachgerechtigkeit und auch letztlich der moralischen Integrität verletzt worden sind.

Als letztes, wir verlangen, dass dieses Projekt Godorf für 10 Jahre auf Eis gelegt wird und auch die Beschlussvorlage, die hier jetzt vorliegt, zurückgezogen wird. Wir haben genügend Zeit in den nächsten 10 Jahren, wir können in 10 Jahren gucken, was ist jetzt aus den ganzen Kapazitäten geworden, wo geht es hin. Und was ist an übernächster Generation von Erweiterungen erforderlich.

Das ist eigentlich die Quintessenz, die wir ziehen aus der Beschlussvorlage, die hier vorliegt. Wir möchten nicht, dass wir in einer weiteren Phase an der Nase herumgeführt werden und Geld der Öffentlichkeit dafür ausgegeben wird.

Besten Dank.