



Foto: HGK AG

Einwohnerbefragung über den Ausbau des Godorfer Hafens

Am 10. Juli mit NEIN stimmen!



Liebe Kölnerinnen und Kölner!

Bei der Bürgerbefragung über die Erweiterung des Godorfer Hafens haben die Bürgerinnen und Bürger in Köln erstmalig die Gelegenheit, über ein wichtiges, großes und teures Infrastrukturprojekt direkt abzustimmen. Dies ist anders als beim Bau der Müllverbrennungsanlage in den frühen 1990er Jahren oder beim Bau der Nord-Süd-Bahn.

Zweifellos werden im Ballungsraum Köln große Gütermengen transportiert und verteilt. Dafür müssen nachhaltige Lösungen gefunden werden. Der Transport mit dem LKW ist sehr belastend für die Umwelt. Deshalb setzen die GRÜNEN nicht nur auf den Schiffsverkehr, sondern vor allem auf den Umstieg vom LKW auf den Schienengüterverkehr.

Eine Ratsmehrheit von SPD und CDU möchte für den zukünftig erwarteten Anstieg der Gütermengen ein zusätzliches Hafenbecken in das Naturschutzgebiet Sürther Aue bauen.

Dieses einmalige Naturschutzgebiet würde unwiederbringlich zerstört.

Dieser Ausbau soll laut städtischer Häfen-

und Güterverkehrsgesellschaft 67 Millionen Euro kosten. Aufgrund der leidvollen Erfahrungen mit Großprojekten ist davon auszugehen, dass auch dieses Projekt am Ende wesentlich teurer wird.

Um einen solchen Eingriff zu rechtfertigen, müsste es sehr gute Gründe geben. Es muss der Nachweis erbracht werden, dass es zu diesem Ausbau des Godorfer Hafens keine vernünftige Alternative gibt. Seit über 20 Jahren wird über diesen Ausbau gestritten. Die Argumente der Befürwortenden überzeugen viele nicht! Auch die GRÜNEN nicht!

Überzeugen Sie sich selbst davon, dass der Gütertransport in unserer Region nachhaltiger und umweltschonender bewältigt werden kann, als dies SPD, CDU und Wirtschaft behaupten.

Der LKW-Transitverkehr in Köln wird sich durch den Hafenausbau nicht verringern, da das Ziel der meisten LKW nicht der Hafen ist, sondern Köln nur zur Durchfahrt genutzt wird. Und weil die größte Verkehrsbelastung der Stadt durch den LKW-Transitverkehr entsteht, setzen die GRÜNEN auf den Schienentransport. Sie befürworten deshalb den schnellen Ausbau von Terminals für den kombinierten Ladeverkehr zwischen LKW, Schiene und Binnenschiff. Ein neues Terminal soll im Kölner Norden gebaut werden. Die Pläne dafür sind fertig, werden aber bislang nicht umgesetzt.

Eine bessere Ausnutzung vorhandener Flächen im Niehler Hafen für den Contai-

nerumschlag ist möglich, ohne dass es im Kölner Norden zu mehr Verkehrsbelastung kommen muss. Eine Vernetzung mit den anderen Hafenanliegern in der rheinischen Region von Bonn bis Neuss ist ebenfalls möglich. Eine gemeinsame Hafengesellschaft Köln/Neuss/Düsseldorf ist in Vorbereitung.

Lesen Sie hier mehr über die einzelnen Argumente gegen den Hafenausbau. Lassen Sie sich nicht unkritisch von plakativen Behauptungen der Befürwortenden blenden. Die Behauptung, es würden Tausende von Arbeitsplätzen vom Hafenausbau in Godorf abhängen, ist schlichtweg falsch, die entstehenden Arbeitsplätze kann man an wenigen Händen abzählen.

Machen Sie von Ihrem Abstimmungsrecht Gebrauch! Es wäre Wasser auf die Mühlen der Gegner von mehr Bürgerbeteiligung und direkter Demokratie, wenn die Menschen in Köln sich nicht in großer Zahl beteiligen würden.

Unterstützen Sie Kölns erste Einwohnerbefragung!

Erstmals dürfen alle Kölnerinnen und Kölner über 16 Jahre abstimmen, auch die, die nicht aus EU-Staaten stammen.

Das ist eine große Chance für mehr Mitbestimmung der Bürgerinnen und Bürger über die Belange in unserer Stadt. Ergreifen Sie diese Gelegenheit! Zeigen Sie, dass Sie Interesse an der Zukunft Kölns haben!

*Barbara Moritz
Fraktionsvorsitzende*

Köln´s früherer Wirtschaftsdezernent Klaus Otto Fruhner:

„Der Hafen Niehl I hat ausreichend Kapazitäten“



Gespräch mit Kölns früherem Wirtschaftsbeigeordneten, Klaus Otto Fruhner, warum der Hafenausbau Godorf wirtschaftlich nicht notwendig ist. Mit Klaus Otto Fruhner, dem früheren Kölner Dezernenten für Stadtentwicklung und Wirtschaft sprach Jörg Frank, wirtschaftspolitischer Sprecher der grünen Ratsfraktion, über den seit 25 Jahren heftig umstrittenen Ausbau des Godorfer Hafens und die Entwicklung des Logistikstandorts Köln. Der CDU-Mann Fruhner gehörte damals zu den Vätern der Ausbauplanung und des „bipolaren Hafenkonzpts der Stadt Köln“. Heute lehnt er den Hafenausbau ab.

Jörg Frank: Herr Fruhner, Sie waren 16 Jahre bis 2003 Beigeordneter der Stadt Köln und auch zuständig für die Wirtschaftslogistik. Wie bewerten sie die Entwicklung der Logistikinfrastruktur bis heute?

Klaus Otto Fruhner: Das Hafenkonzept von 1988, das Güterverkehrskonzept für die Planung und Umsetzung des Güterverkehrszentrum Eifeltor (GVZ) Mitte der 1990er, die Planungen für den Kombinierten Lade-Verkehr Terminal Nord in 2002 sowie die Planungen in den 2000er Jahren für die realisierten Logistikbereiche im Flughafen Köln/Bonn wie auch in Köln-Langel zeigen deutlich die städtischen Anstrengungen für den Ausbau des „Logistiknoten Köln“ auf. Sie haben diesen erst möglich gemacht. Hier zeigt sich eine ausgesprochene „Angebotspolitik“ der Stadt Köln für die Wirtschaft im Raum. Heute ist noch intensiver in Zusammenhängen und Modulen zu planen. Sie sind dabei mit Zeitbezug für ihre Realisierung zu versehen. Die Häfen Godorf und Niehl I sowie der KLV-Terminal Nord müssen als Verbundsystem der HGK AG gesehen werden. Dieses System besteht wiederum aus einzelnen Modulen mit bestimmtem Zeitbezug in ihrer Umsetzung. Bei immer knapper werdenden Finanzressourcen gilt es zudem, teure Überkapazitäten in Investition und Betrieb zu vermeiden. Dabei ist zuneh-

mend die regionale Komponente von Bonn bis Neuss deutlich stärker in die Planungen einzubeziehen als das Ende der 1980er Jahre der Fall war. Auf diesem Weg ist eine erfolgreiche weitere Angebotspolitik für den „Logistiknoten Köln“ möglich.

JF: Die HGK AG erklärt, dass die hohen Wachstumsprognosen für die Logistikwirtschaft den Hafenausbau Godorf für den Containerumschlag unverzichtbar machen würde, da der Hafen Niehl keine weiteren Kapazitäten bieten könne. Ist Niehl tatsächlich voll?

KOF: Seit 1988 sind im Hafen Niehl I ca. 170.000 qm Fläche zu Containerflächen umgewandelt worden. Der Hafen war also über den gesamten Zeitraum nie „voll“. Er hat sich kontinuierlich entsprechend den Marktanforderungen entwickelt. Das Gutachten der Essener Planco Consulting GmbH im Auftrag der HGK AG aus 2008, mit dem Titel „Zukunftsperspektiven der Kölner Häfen“ führt sehr deutlich in seinen Hauptergebnissen ein weiteres „Umstrukturierungspotential“ von ca. 45.000 qm mittelfristig und ein zusätzliches von 110.000 qm langfristig an. Damit würde man der „Maximalvariante“ des prognostizierten Umschlags von Containern in 2025 und dem daraus abgeleiteten Flächenanspruch im Hafen Niehl I genügen können. Kurzfristig würden in Niehl I jedoch die erforderlichen Flächen fehlen.

JF: Merkwürdig ist, dass die HGK AG und die Ausbaubefürworter über ein wichtiges Logistik-Bauvorhaben der HGK AG kaum reden. Das KLV-Terminal Nord im Industriegebiet an der Geestemünder Straße. Welche Bedeutung messen Sie ihm zu?

KOF: Bei der Betrachtung der Häfen Godorf und Niehl wird das noch in diesem Jahr in Bau gehende KLV-Terminal Nord nicht einbezogen. Dieser soll aber in 2013 rd. 400.000 TEU (Twenty foot Equity Unit) aus Niehl I aufnehmen. Diese Zahl entspricht etwa dem heutigen KLV (Schiene/Straße) in Niehl I. Anders gesagt: der landseitige KLV-Terminal Nord schafft erhebliche Freiräume für den wasserseitigen Verkehr in Niehl I. Waren doch im bisherigen Spitzenjahr 2007 nach Angaben der HGK von insgesamt rd. 574.000 TEU in Niehl I etwa 450.000 TEU landseitiger und 117.000 TEU wasserseitiger Umschlagsverkehr.

JF: Damit trägt also das neue KLV-Terminal unmittelbar dazu bei, wasserseitige Umschlagskapazitäten in Niehl I zu



Foto: HGK AG

schaffen. Gibt es noch weitere Potenziale in Niehl I?

KOF: Weitere Umwandlungsflächen sind am Molenkopf in Niehl I zu sehen. Dort lagern heute auf etwa 42.000 qm leere Container. Der Molenkopf ist aber ein guter Umschlagsbereich, da er räumlich am weitesten von der Bebauung in Niehl entfernt liegt und mehrere Schiffe gleichzeitig anlanden können. Der Kai ist ausgebaut. Die leeren Container wären dann im Bereich des Hafenbeckens 4 zu lagern. Die heute dort stehenden Baucontainer haben mit Hafenumschlag nichts zu tun und könnten in das Industriegebiet am Terminal Nord ausgelagert werden. Die Flächen sind städtisch. Der Bebauungsplan ist seit über einem Jahrzehnt rechtskräftig. Selbstverständlich kosten diese Umrüstungsmaßnahmen Geld, gegebenenfalls einschließlich Abfindungen für Mietverträge. Aber so war es auch seit 1988.

JF: Die Befürworter behaupten, der Hafenausbau in Godorf beschere traumhafte Umsatzrenditen. Ist das überhaupt realistisch?

KOF: Nach dem Gutachten zur Wirtschaftlichkeit des Ausbaus Hafen Godorf aus 2007 fallen dort nach erfolgreichem Ausbau und Verlagerung von Niehl I nach Godorf von Beginn an und über den berechneten Laufzeitraum von 15 Jahren Umsatzrenditen von etwa 70% an. Wenn diese hohen Renditen nach einem Neubau eintreten, dann fragt man sich, warum diese in einem bereits ausgebauten Hafen wie Niehl I nicht erzielt werden. Zum ändern: wenn diese durch Verlagerungen von Niehl I nach Godorf dort eintreten, entfallen sie in Niehl I.

JF: Die HGK sagt, durch den Hafenausbau Godorf würden zukünftig in Köln 47 Millionen LKW-Kilometer eingespart. Die IHK spricht von 140.000 LKW-Fahrten, die dann pro Jahr nicht mehr durch Köln fahren würden. Sind diese Zahlen über den Ziel- und Quellverkehr für Niehl bzw. Godorf seriös oder wurde etwa der LKW-Transitverkehr durch Köln einfach fälschlich hinzugerechnet?

KOF: Container/TEU aus dem Süden Kölns, die zum Hafen Niehl I wegen der gewünschten wasserseitigen Verladung transportiert werden, machen nach Aussagen der HGK etwa 25% der wasserseitigen TEU in Niehl I aus. Die landseitigen TEU aus dem Süden Kölns, die von der HGK gehandelt werden sollen, fahren heute in den Hafen Niehl I und ab etwa 2013 über den Autobahnring in das Terminal Nord am BAB-Anschluss Nord. Dieser Terminal verbessert somit erheblich die Verkehrssituation in Niehl. Im bisherigen Spitzenjahr 2007 waren nach HGK-Angaben wasserseitig

in Niehl I 117.000 TEU umgeschlagen worden. 25% davon machen rd. 30.000 TEU aus. Geht man von 33% aus, dann sind das rd. 40.000 TEU. Selbst wenn nur 1 TEU (ein 20-Fuß-Container) je LKW transportiert wird, sind das mit Hin- und Rückfahrt 80.000 Fahrten. Da jedoch nach Augenschein vornehmlich 40-Fuß-Container (= 2 TEU), das sind Seecontainer, transportiert werden, sind das bei einer sehr konservativen Aufteilung von 50% 1 TEU- und 50% 2 TEU-Containern mit Hin- und Rückfahrt etwa 60.000 Fahrten im Jahr oder bei 230 Werktagen 261 Fahrten am Tag. Im Übrigen ist die überwiegende Zahl der LKW-Fahrten in Köln Durchgangsverkehr, der weder mit Godorf noch mit Niehl I etwas zu tun hat.

JF: Unabhängig von der Hafenausbaue-Kontroverse ist der LKW-Verkehr durch Köln eine Belastung ...

KOF: ... man kann überlegen, dass nach Fertigstellung des Autobahnring Köln die LKW-Fahrten durch die Stadt, nicht nur aus dem Aspekt „Umweltzone“, unterbleiben sollten. Die Verlagerung des Großmarktes aus der Kölner Südstadt ist hier ebenfalls hilfreich.

JF: Vor wenigen Tagen wurde der erste Spatenstich für die Erweiterung von „Eifeltor“ in Köln symbolisch begangen. 47 Mio. Euro werden hier investiert. Insgesamt 80 Mio. Euro werden in den Bau des KLV-Terminal Nord investiert. Bei beide Vorhaben geht es darum, mehr Container von der Straße auf die Schiene zu verlagern. Bei allen Projekten – auch beim 67 Mio. Euro teuren Hafenausbau Godorf – fließen Steuergelder in Form von Bundes- bzw. EU-Zuschüssen. Welche Bedeutung haben diese KLV-Vorhaben im Verhältnis zu Godorf?

KOF: „Eifeltor“ wird nun auf über 400.000 TEU/Jahr vergrößert und geht mit dieser Kapazität 2012 in Betrieb. Der KLV-Terminal Nord, mit etwa gleicher Kapazität, soll in 2013 die Arbeit aufnehmen. Allein aus diesen Daten und den dahinter stehenden Investitionen und öffentlichen Zuschüssen wird die Bedeutung des landseitigen

Lale Akgün (SPD): „Wenn Du merkst dass Du ein totes Pferd reitest, dann steige ab“.

Mit diesen Worten plädierte die Kölner SPD-Bundestagsabgeordnete im September 2009 an den damals neu gewählten Oberbürgermeister Jürgen Roters (SPD), als Konsequenz aus dem gerichtlichen Baustopp den Hafenausbau Godorf nicht mehr weiter zu verfolgen.



Foto: HGK AG

KLV-Betriebs für Köln gegenüber dem wasserseitigen Umschlag deutlich. Auch künftig werden die Kunden in allen Branchen eher noch vermehrt auf den schnellen, getakteten, kleinteiligen Transport Wert legen.

JF: Herr Fruhner, abschließend die Frage: Ist die Entwicklung der Logistikkon-
strukturaufbau im städtischen Maßstab noch zielführend?

KOF: Nein. Logistik ist heute regional zu sehen. Die Kunden sind ebenfalls regional geordnet. Dieses gilt für den Norden Kölns und noch deutlicher für den Süden Kölns.

„Ausbau macht keinen Sinn“

RR: Was meinen Sie, warum SPD und CDU, aber auch die IHK und der DGB so auf dem alten Ausbauplan beharren?

Fruhner: Das ist vermutlich eine Mischung aus Gesichtswahrung, Beibehaltung von Entscheidungen, obwohl sich die Ausgangslage grundlegend geändert hat und demonstrativer Wirtschaftsfreundlichkeit.

RR: Eine letzte Frage: Ist der Hafenausbau ökologisch verantwortbar?

Fruhner: Ich bin gegen den Hafenausbau in Godorf, wie er vorgesehen ist, weil er wirtschaftspolitisch keinen Sinn macht. Die Chancen Godorfs für Flüssiggüter sollten jedoch gesehen werden. Sie machen etwa die Hälfte des Umsatzes der HGK im Bereich „Häfen“ aus. Godorf bedient mit diesen Produkten die regionale umliegende Industrie. Ökologische Gründe können verschärfend hinzukommen, berücksichtigt man die zukünftig zu erwartende Zunahme von Niedrigwasser- und Hochwasserständen, die regelmäßig dazu führt, dass die Schiffe nicht oder nur mit geringerer Ladung fahren können.

Aus einem Interview mit Klaus Otto Fruhner in Rathaus Ratlos Nr 203, Dezember 2009



Abstimmen gehen – für den Naturschutz und gegen den Hafenausbau!

Elf gute Gründe für Ihr NEIN am 10. Juli

Am 10. Juli 2011 können die Kölnerinnen und Kölner über den Ausbau des Godorfer Hafens entscheiden. Wir liefern Ihnen elf gute Gründe, warum Sie mit NEIN stimmen sollten.

1. Naturschutzgebiet retten

Der Ausbau des Godorfer Hafens würde das Naturschutzgebiet Sürther Aue unwiederbringlich zerstören. Für eine dicht besiedelte Großstadt wie Köln wäre das eine Katastrophe, denn hier wird jeder Fleck Natur gebraucht! Die Aue bietet außerdem Lebensraum für eine große Vielfalt an seltenen und geschützten Tier- und Pflanzenarten.

2. Über den Tellerrand schauen

Die Zukunft für eine umweltverträgliche Güterverkehrslogistik liegt in der regionalen Zusammenarbeit mit anderen Städten. Nur so lassen sich vorhandene Kapazitäten optimal ausnutzen. Allein im Hafen Köln-Niehl könnten 17 Hektar für den Containerumschlag freigemacht werden, wenn man diejenigen Betriebe verlagern würde, die nicht durch Schiffe, sondern ausschließlich durch LKW beliefert werden. Deshalb würde in Niehl bei mehr Containerumschlag auch nicht

mehr LKW-Verkehr entstehen. In Bonn wird außerdem gerade ein zusätzlicher Containerhafen gebaut. Der Ausbau des Godorfer Hafens ist vor diesem Hintergrund nicht nötig!

3. Verschwendung von 67 Millionen Euro verhindern

Der Hafenausbau in Godorf soll über 67 Millionen Euro kosten – und vielleicht wird er, wie die meisten Großprojekte, später noch viel teurer. Statt in ökologisch verträgliche und nachhaltige Logistik-Infrastruktur zu investieren, werden hier – und das in Zeiten knapper öffentlicher Kassen – Steuergelder versenkt. Es gibt bessere Projekte, in die dieses Geld investiert werden kann!

4. Arbeitsplätze sichern

Die von Hafenbefürwortern versprochene „Jobmaschine Hafenausbau“ ist ein Märchen. In Neuss arbeiten auf 500 Hektar Hafenfläche nur 55 Menschen – in Godorf sollen 20 Hektar ausgebaut werden; der Zuwachs an neuen Jobs wäre äußerst gering. Tatsächlich würde durch den Verzicht auf den Ausbau kein einziger Arbeitsplatz verlorengehen. Investitionen in umweltverträgliche und

wirtschaftlich sinnvolle Logistik sichern dagegen Arbeitsplätze und schaffen sogar neue.

5. Klimawandel einplanen

Der Klimawandel kommt, und er bringt für Köln Perioden mit geringen Regenfällen, in denen der Rhein wenig Wasser führen wird. Dies birgt erhebliche Risiken und Unsicherheiten für den Schiffsverkehr, denn bei Niedrigwasser können Schiffe weniger transportieren oder gar nicht fahren. Für den Godorfer Hafen sind darüber hinaus niedrige Wasserpegel besonders nachteilig, da die Untiefen im Rhein bei Köln für Containertransporte ein zusätzliches Hindernis sind.

6. Hochwasserschäden minimieren

Der Klimawandel führt auch zu einem erhöhten Hochwasserrisiko – und gefährdet damit alle Kölnerinnen und Kölner, die am Rhein wohnen. Zum Hochwasserschutz ist aber ein Erhalt der Sürther Aue wichtig! Denn hier liegen Überflutungsflächen, die große Wassermassen aufnehmen und so Köln vor Hochwasserschäden schützen. Der Hafenausbau würde diese Flächen vernichten.

7. Auf Luftqualität achten

Die Hafenfürworter behaupten, der Gütertransport per Schiff auf dem Rhein sei für die Umwelt am besten. Doch die Fakten sprechen dagegen: Wie aktuelle Untersuchungen belegen, stoßen die Rheinschiffe in Köln nach dem LKW-Verkehr den zweithöchsten Anteil an Stickoxiden und Feinstaub aus, weil die Schiffsmotoren mit Schweröl angetrieben werden.

8. Schienenverkehr stärken

Die Hafenfürworter behaupten außerdem, durch den Hafenausbau würde die Anzahl an LKW, die durch Köln fahren, verringert. Doch auch dies ist falsch: Ein erheblicher Teil der LKW will gar nicht nach Köln, sondern fährt nur durch Köln durch. Dieser Transit-Verkehr würde auch durch einen Hafenausbau nicht verhindert. Deshalb hilft nur der Umstieg auf die Schiene. Hier muss in Köln investiert werden! Köln braucht Terminals für den kombinierten Ladeverkehr – ein Ausbau des Umschlagbahnhofs Köln-Eifeltor und die Realisierung des seit Jahren geplanten Terminals im Industriepark Köln-Nord wären sinnvollere Investitionen als die Erweiterung des Godorfer Hafens.

9. Unfallrisiken vermeiden

Der Hafenausbau würde das Unfallrisiko für die Schifffahrt steigern. Über eine einzige Hafenzufahrt sollen dann vier Hafenbecken angefahren werden. Dieses Nadelöhr würde die Havariegefahr, vor allem bei Hochwasser, erhöhen. Container – zum Teil auch mit gefährlichen Gütern beladen – könnten in den Rhein kippen, durch anderes Treibgut beschädigt und Richtung Stadt abgetrieben werden.

10. Nachhaltig handeln

Den Logistikstandort Köln zu fördern ist wirtschaftlich sinnvoll. Angesichts des Klimawandels muss ein modernes Industrieland aber jede Investition auch daraufhin prüfen, ob sie ökologisch von Vorteil ist. Nachhaltig ist es, unnötige Transporte zu vermeiden oder die umweltschonendsten Verkehrsmittel einzusetzen.

11. Aus Fehlern lernen

Der Ausbau des Godorfer Hafens würde sich in die schlechte Kölner Tradition unsinniger und kostspieliger Großprojekte einreihen. So wurde in Köln nicht nur eine völlig überdimensionierte Müllverbrennungsanlage gebaut, sondern auch eine unterirdische Nord-Süd-Bahn geplant, deren Kosten explodiert sind und deren Inbetriebnahme zeitlich ungewiss ist. So darf es nicht weitergehen! Aus Fehlern kann man lernen. Deshalb jetzt NEIN zum Hafenausbau sagen!



Foto Dietmar Putscher

Es gibt Alternativen zum Godorfer Hafen!

Rheinweit denken, lokal handeln – ein neues Logistikkonzept für Köln. Statt auf ein unwirtschaftliches Großprojekt wie auf den Godorfer Hafenausbau zu setzen, bauen wir auf regionale Zusammenarbeit von Bonn bis zum Niederrhein. Der Kölner Rat lässt deshalb auf Initiative der GRÜNEN ein regionales Logistikkonzept erstellen. Auch die Gründung einer regionalen Logistikkonzepts Köln/Düsseldorf/Neuss ist bereits in Vorbereitung. Regional vernetzt können vorhandene Häfen viel besser genutzt und der Umstieg auf Güterzüge stärker vorangetrieben werden. Das ist der wirtschaftliche und ökologische Weg!

Was lange währt ...

... wird endlich gut – denn jetzt kann der Hafenausbau gestoppt werden. Seit 23 Jahren wird in Köln über den Godorfer Hafen gestritten. Die Kölner Häfen- und Güterverkehrsgesellschaft HGK beharrt – unterstützt von SPD und CDU – darauf, dass die Erweiterung nötig ist, ohne hierfür bislang einen überzeugenden Nachweis liefern

zu können. Die GRÜNEN kämpfen an der Seite der Bürgerinitiativen gegen den Ausbau. Die Bürgerinitiativen konnten juristisch einen Baustopp durchsetzen. Mit der nun beschlossenen Bürgerbefragung wird am 10. Juli 2011 demokratisch entschieden, wie es weitergeht. Jetzt besteht die Chance, den Hafenausbau endgültig zu verhindern und einen lange währenden Streit endlich zu beenden!

Zur Abstimmung gehen und NEIN sagen!

Am 10. Juli 2011 sind Sie gefragt. Die Bürgerbefragung ist Ihre Chance, für Ökologie und Nachhaltigkeit zu stimmen und gegen eine sinnlose Verschwendung von Steuergeldern. Abstimmen dürfen alle Kölnerinnen und Kölner ab 16 Jahre. Auch wenn Sie sonst als Migrantin oder Migrant kein Wahlrecht in Köln haben, weil Sie aus einem Land außerhalb der EU kommen, können Sie diesmal mitstimmen. Nutzen Sie Ihre Chance – denn der Hafenausbau geht alle an!

Weitere Informationen:
www.gruenekoeln.de



Illustration: Sabine Völgel

Weniger LKW-Verkehr?



Foto: Rainer Sturm / phello.de

Von wegen!

Wäre der Godorfer Hafen ausgebaut, so würden 140.000 LKW weniger durch Köln fahren. Dies behaupten derzeit unermüdlich HGK AG, SPD und CDU. Auch die Verwaltung schreibt dies in ihrer Infoschrift zur Einwohnerbefragung. Woher stammt diese Behauptung? Ist sie glaubwürdig? Prof. Baum hat im Juli 2007 im Auftrag der HGK AG ein Wirtschaftlichkeitsgutachten vorgelegt, in dem u. a. der „Verkehrsnutzen des Hafenausbaus“ vorhergesagt wird. Dazu werden diverse spekulative Annahmen gemacht.

Man geht dabei von vier Transportfällen aus, um das Verkehrsaufkommen mit und ohne Ausbau modellieren zu können. Es werden hierfür Veränderungen der Tonnenkilometer (tkm) bzw. Fahrzeugkilometer (Fz-km) ermittelt. Eine Annahme ist zum Beispiel, dass derzeit jährlich 80.000 Container in Niehl umgeschlagen werden, deren Ziel- oder Quellgebiet in Köln Godorf liegen würde. Eine weitere Annahme ist, dass weitere 86.000 Container jetzt mit dem LKW transportiert werden, die nach einem Hafenausbau mit der Bahn(!) nach Godorf transportiert würden. Daraus folgt die fragwürdige Addition, dass etwa 47 Mio. LKW tkm jährlich durch den Hafenausbau auf Bahn und Schiff verlagert und daher LKW-Verkehr vermieden würde. Teilt man diese Zahl

durch 365 Tage, dann kommt man auf ca. 129.000 tkm täglich. Teilt man diese tkm-Zahl durch 40t, was durchschnittlich einem LKW entspricht, wären dies ca. 3200 LKW-km pro Tag. Wie weit fährt nun jeder LKW? Geht man der Einfachheit halber von 32 km aus, dann wären dies 100 LKW-Fahrten täglich, die laut dieser Annahmen verlagert würden. Allerdings sagt dieses Gutachten auch, dass täglich 400 LKW-Fahrten im Hafengebiet von Godorf hinzukämen. Somit widersprechen sich die Befürworter in ihrem Gutachten selbst. Statt weniger LKW-Verkehr nimmt er zu.

Wer selbst nachlesen und rechnen möchte: http://www.buergerbefragung-godorfer-hafen.de/uploads/media/0707130_Gutachten_Baum_Endbericht-HGK_01.pdf sm

Kein Votum!

Die HGK AG versucht es mit allen Mitteln. Sie überschwemmt Köln nicht nur massenhaft mit Werbeschriften für den unsinnigen Hafenausbau, die sie den Tageszeitungen beilegt, sie verbreitet darin auch noch Falschmeldungen. So am 21.6. in der jüngsten Sonderbeilage. Auf Seite 4 suggeriert die HGK AG in einem Beitrag „Ausbau der Häfen gefordert“, dass sich eine Landtagsmehrheit von SPD, Grünen und FDP positiv zum Ausbau des Godorfer Hafens positioniert hätten. Dazu habe eine Anhörung im Landtag stattgefunden, in der sich die Fraktionen entsprechend geäußert haben. „Dies ist falsch und der Versuch, den Bürgerinnen und Bürgern eine politische Differenz bei Grünen und FDP zwischen der Landesebene und der Kölner Ebene vorzugaukeln!“, erklärte der grüne Landtagsabgeordnete Arndt Klocke, der auch verkehrspolitischer Sprecher der GRÜNEN im Landtag ist.

Richtig ist stattdessen, dass sich SPD, GRÜNE und die FDP in Entschließungsanträgen zur Anhörung „Logistik-Standort NRW“ grundsätzlich positiv zur Verlagerung von Gütern von der Straße auf Wasserwege und Schiene geäußert haben. Dies bedeutet keineswegs, dass es per se eine Zustimmung des Landesparlaments oder der Landesregierung für jedes einzelne Hafenausbauprojekt im Land NRW gibt. In der Anhörung des Landtages gab es keine Äußerungen von diesen Fraktionen in diese Richtung. Ausschließlich der Landtagsabgeordnete Jochen Ott, Vorsitzender der Kölner SPD, wirbt für den Godorfer Hafenausbau. Die GRÜNEN hingegen sehen auch auf Landesebene und in der Landtagsfraktion Alternativen zum Hafenausbau. Mehr Infos: Entschließungs-Antrag von SPD und Grünen im Landtag zu Logistik:

<http://www.landtag.nrw.de/portal/WWW/dokumentenarchiv/Dokument/MMD15-1926.pdf?von=1&bis=0>
 FDP-Antrag im Landtag: <http://landtag/portal/WWW/dokumentenarchiv/Dokument/MMD15-544.pdf>

Umweltfreundlich?

„Schiffe sind die mit Abstand umweltfreundlichsten Verkehrsmittel.“, behauptet die SPD und wirbt damit für den Hafenausbau. Andere Befürworter verbreiten dies auch. Umweltuntersuchen zeigen: Dies entspricht nicht der Realität. Beim gegenwärtigen Stand der Technik hat das Binnenschiff nicht die geringsten Umweltauswirkungen. Die Binnenschifffahrt erzeugt weniger Lärmemissionen als Bahn- und LKW-Transporte. In der Luftschadstoffbilanz ist der Transport mit dem Binnenschiff jedoch nicht besser als der LKW-Transport. Die CO2-Emissionen des Binnenschifftransports sind zwar deutlich niedriger als beim LKW, jedoch höher als bei der Bahn. Insgesamt nimmt das Binnenschiff beim Emissionsvergleich nur den zweiten Platz ein. Die Bahn ist hier besser, hat aber ein Defizit bei den Lärmemissionen. Eindeutig ist, dass der Transport mit dem LKW im Emissionsvergleich die schlechteste Alternative ist.

Auch beim Primärenergieverbrauch ist der Bahntransport günstiger als der mit dem Binnenschiff. Auch die CO2-Emissionen des Binnenschiffs sind deutlich höher als bei der Bahn. Deshalb fördern die GRÜNEN alle Maßnahmen, um mehr Güter auf der Schiene zu transportieren.

Quelle: „Umweltauswirkungen der Binnenschifffahrt“, Internationales Verkehrswesen 4/2005



Foto Dietmar Putschner

Durch die Hafenerweiterung und den Bau eines neuen Hafenbeckens werden rund 20 Hektar des Naturschutzgebietes Sürther Aue für immer zerstört. Die Aue ist nicht nur Naherholungsgebiet, sondern auch Lebensraum für seltene Tiere und Pflanzen. Die Zerstörung wäre katastrophal für eine Großstadt, die auf Naturräume angewiesen ist. Die Sürther Aue ist auch für den Hochwasserschutz von Bedeutung, weil sie als natürliche Überflutungsfläche fungiert. Wer sie zerstört, nimmt ein erhöhtes Hochwasserrisiko für Köln in Kauf. 2009 hat die HGK AG einen Teil der Aue gerodet. Aufgrund des gerichtlich verhängten Baustopps hat sich die Natur aber wieder erholt und es blüht wieder in der Aue.

Güterverkehrslogistik

Endlich regional handeln!

Wenn es um die Entwicklung der Güterverkehrslogistik geht, muss endlich regional gehandelt werden. Die Kapazitäten und Potenziale der Güterverkehrslogistik nur für das Stadtgebiet zu betrachten, wie es die Ausbaubefürworter tun, ist kleinkariert und rückwärts gewandt. Am 2. Februar 2010 hat der Rat die Entwicklung eines regionalen Logistikkonzepts in Auftrag gegeben. Das war längst überfällig. Die Initiative dafür ging von den GRÜNEN aus. Das Konzept soll alle Verkehrsträger, die Güter bewegen, berücksichtigen. Es soll Ende 2012 vorliegen. Das Konzept wird durch eine Bürgerbeteiligung begleitet. Das strategische Ziel besteht darin, mit den Ressourcen, öffentliche Finanzen und Fläche, sparsam umzugehen und Umwelt- und Verkehrsbelastungen zu reduzieren.

Kooperieren

Der Auftrag beinhaltet ausdrücklich, regionale Kooperationsmöglichkeiten von Bonn bis Neuss/Düsseldorf auszuschöpfen. Die bevorstehende Gründung einer gemeinsamen Logistik-Gesellschaft von HGK AG und Neuss-Düsseldorfer Häfen (NDH) ist dafür ein wesentlicher Schritt. Diese neue Gesellschaft „Rhein-cargo“ soll 2012 den Betrieb aufnehmen.

Bonn

In 2010 hat der Bonner Hafen mit einer zweiten Containerbrücke für den Schiffsumschlag seine Kapazitäten erweitert. An den Bonner Hafenbetrieben (BHB) sind die Stadtwerke Bonn beteiligt. Die 12,5 Mio. Euro Investition wurde vom Land NRW mit 10 Mio. Euro bezuschusst. Der Bonner Hafen wird für den Containerumschlag um 10.000 qm erweitert. Mit dem erweiterten Bonner Hafen ist somit auch eine Alternative zum Hafenausbau Godorf entstanden. Bonn muss Bestandteil eines regionalen Konzepts werden.

Niehl I

Laut Ratsauftrag sollen auch die bislang anderweitig oder minder genutzten Potenziale im Hafen Niehl I für den wassergebundenen Container-Umschlag genutzt werden. Umfängliche Lagerhaltung und Umschlag, der nicht vom Schiff auf andere Verkehrsträger erfolgt, gehört nicht in den Hafen Niehl. Der Containerumschlag Schiene - LKW soll in separaten Terminals erfolgen. In Köln-Eifeltor wird seit Anfang der

1970er ein solcher Containerumschlag betrieben.

KLV Nord

Köln braucht ein weiteres Terminal für den kombinierten Ladeverkehr (KLV). Dies soll im Kölner Norden im Industriegebiet an der Geestemünderstraße von der HGK AG gebaut werden. Es ist eine notwendige Ergänzung zum Güterverkehrszentrum Eifeltor. Bislang geht es mit dieser sinnvollen 85 Mio. Euro Investition, die auch mit öffentlichen Mitteln bezuschusst wird, nicht voran.

Ausbau Eifeltor

Der Containerumschlag wird für rund 47 Mio. Euro nun – finanziert mit Bundesmitteln aus dem Konjunkturpaket II - ausgebaut. Das ist eine gute Nachricht. Bis Ende März 2012 soll Eifeltor, das sich im Eigentum der DB Net befindet, um ein drittes Umschlagmodul erweitert werden. Statt bislang 270.000 Ladeeinheiten/Jahr können dann über 400.000 Ladeeinheiten

umgeschlagen werden. Mit dem Ausbau in Eifeltor und dem KLV-Terminal Nord werden deutlich mehr Güter von der Straße auf die Schiene verlagert.

Neue Entwicklungen

Der Bund will seinen 33%-Anteil am Duisburger Hafen (Duisport) verkaufen. Das Land NRW und die Stadt Duisburg halten je ein Drittel. Für den Verkauf benötigt der Bund die Zustimmung der Miteigentümer. Die Seehäfen Antwerpen und Rotterdam haben Interesse. Aber ist das im Interesse der Region? Duisport hat in 2008 über eine Million Container und die neuen Kooperationspartner HGK AG und Neuss-Düsseldorf (NDH) zusammen über 865.000 umgeschlagen. Für die regionalen Häfen ist von großem Interesse, wenn Duisport gehört, auf seine Entwicklung Einfluss nimmt und seine Logistikpotenziale nutzt. Vor dem Hintergrund knapper Logistikflächen entlang des Rheins drängt es sich geradezu auf, dass die Region ihren Hut in den Ring werfen sollte. Die Bedingungen eines Anteilsverkaufs bestimmt die Landesregierung maßgeblich mit. Das ist sicherlich kein Nachteil. Jörg Frank



Foto: Oliver Mosbart

Impressum

Herausgeberin/Verlegerin: Fraktion Bündnis 90/Die Grünen im Kölner Rat, Rathausplatz 1, 50667 Köln
Tel.: (0221) 22125919; **Fax:** (0221) 22124555
Mail: gruenefraktion@stadt-koeln.de
Verantwortlich: Jörg Frank (ViSdP)
Realisation: Einblick Verlag Köln, Tel. 0221 / 510 65 50,

Bezug: kostenlos
Erscheinungsweise: 10 mal jährlich
Die nächste Ausgabe erscheint am 14.07.2011
Rathaus Ratlos im Internet
www.gruenekoeln.de
Technische Realisation: Regina Kobold
E-mail: regina.kobold@stadt-koeln.de



Foto: Oliver Mostert

SPD/CDU-Postenschacher stand am Anfang

Seit 25 Jahren wird um den Hafenausbaugesprochen. Angeblich ist er alternativlos. 1985 wollten SPD und CDU einen Containerhafen in der Worringer Rheinaue bauen. Die GRÜNEN lehnten das größtenwahnsinnige Projekt ab. Es hagelte Bürgerproteste. 1986 schwenkte die SPD von Nord nach Süd um. Nun sollte der Godorfer Hafen für den Containerumschlag ausgebaut werden. Die GRÜNEN lehnten ab, weil die Vernichtung der Sürther Aue drohte und brachten den nicht ausgelasteten Hafen Niehl in die Diskussion. Die CDU stellte sich auch dagegen. Damit schien der Godorfer Hafenausbaueine Mehrheit im Rat zu haben. Denn CDU-Bürgermeister Heribert Blens erklärte: „Die Sürther Aue wird als Naturschutz- und Erholungsgebiet erhalten ... Das ist jedenfalls mein Ziel und das Ziel der CDU-Fraktion im Kölner Rat.“ (Kölner Wochenspiegel, 10.9.1986)

In der Ratssitzung am 2.10.1986 schloss sich Blens der grünen Argumentation an: Der nötige Flächenbedarf für Containerumschlag könne im Hafen Niehl durch Umorganisation gedeckt werden. Ein Ratsbeschluss, den Ausbau in Godorf

und die Planung für den Worringer Hafen gleichermaßen zu verwerfen, wäre möglich gewesen.

Doch die CDU fiel im entscheidenden Moment um!

Die CDU verwies zusammen mit der SPD gegen GRÜNE die Entscheidung in den Ausschuss und gab zusammen mit der SPD ein Hafekonzept mit der Option Hafenausbauein Godorf in Auftrag. Aber warum fiel die CDU damals um? Die SPD fand die CDU mit einem neuen Führungsposten ab. Das CDU-Parteimitglied Dr. Wolfgang Meyer, bereits im KVB-Vorstand, wurde nun zusätzlich dritter Geschäftsführer der neuen städtischen Hafen-Gesellschaft. Der über Jahrzehnte zwischen SPD und CDU in Köln herrschende schnöde Postenschacher war ausschlaggebend für den Start des Projekts „Hafenausbauein Godorf“ und nicht etwa Sachargumente.

Weitere Infos in „Rathaus Ratlos“ Nr. 1, 13 und 14: www.gruenekoeln.de/ratsfraktion/infocenter-containerhafen.html

Postvertriebsstück G 7006 Entgelt bezahlt

Bündnis 90/Die Grünen im Kölner Rat, Rathausplatz 1, 50667 Köln

Ratsreporter Ignatz Igel



Aufgespießt

Es geht uns alle an!

Immer dieselbe Leier. Wenn SPD und CDU nicht mehr weiter wissen, wird die Gefahr der Arbeitsplätze heraufbeschworen. Wird der Godorfer Hafen nicht ausgebaut, sind 25.000 Arbeitsplätze in Gefahr, tönen sie. Seit 25 Jahren wird um den Ausbau gestritten. Ist Köln in dieser Zeit wirtschaftlich untergegangen? Herrscht seit Jahrzehnten immense Massenarbeitslosigkeit in der Stadt? Natürlich nicht. Köln ist seitdem nicht allein Industrie-, sondern auch herausragender Dienstleistungsstandort.

Außerdem: Die Ausbauegegner – wie die GRÜNEN – wollen die Logistikinfrastruktur in der Kölner Region weiter ausbauen: KLV-Terminals Köln-Eifeltor und –Nord sowie eine bessere Ausnutzung der Kapazitäten im Hafen Niehl für den wasserseitigen Containerumschlag. Dies alles sichert und schafft Arbeitsplätze.

Nicht aber die bloß ideologisch und aus Angst vor Gesichtverlust motivierte Kampagne für den Hafenausbau! Die Panik ist so groß, dass die HGK AG eine sündhaft teure Werbeschlacht gegen die nur mit bescheidenen Mitteln agierenden Bürgerinitiativen, Umweltverbände, GRÜNE, FDP und Linke organisiert. HGK-Propaganda wird mehrfach den Kölner Tageszeitungen als HGK-Zeitung beigelegt. Damit nicht genug. Gegen eine Anfrage des Umweltverbandes BUND an die Bezirksregierung zu meldepflichtigen Störfällen bei Chemiefirmen und beim Gefahrgutumschlag im Godorfer Hafen geht die HGK AG mit einer Unterlassungsklage vor.

Geld spielt bei der HGK keine Rolle. Dabei wäre die bessere Ausnutzung von Niehl deutlich preiswerter zu haben – nämlich um 60% pro qm Hafensfläche. Hingegen kostet der Hafenausbau 67 Mio. Euro. Etwa 30 Mio. sollen Bund und EU finanzieren. Das sind vergeudete Steuergelder! Diese Daten stammen von der HGK AG. Sie ist ein kommunales Unternehmen. Die Finanzierung unsinniger Investitionen belastet letztlich auch den Stadtwerke-Konzern, der 2011 und in den Folgejahren 60 Mio. Euro an den krisengeschüttelten Stadthaushalt ausschüttet. Daher darf keiner Kölnerin und keinem Kölner die Entscheidung über den Hafenausbau egal sein. Es geht uns alle an! Eine Fehlentscheidung für Ausbau trifft uns alle!

Termine

Montag, 4. Juli, 18 Uhr

Pro und Kontra Hafenausbau

Podiumsdiskussion der Befürworter und Gegner
Gürzenich, Martinstr. 29, Altstadt

Donnerstag, 7. Juli, 19.30Uhr

SPD Pro -

GRÜNE Kontra Hafenausbau

Podiumsdiskussion
Bürgerhaus Zollstock,
Rosenzweigweg 3

Sonntag, 10. Juli, 8 - 18 Uhr

Abstimmungstag

Infos zu Befragungsorten:

www.stadt-koeln.de/1/mitwirkung/befragung-godorfer-hafen/07677/

Abstimmen!

Abstimmen dürfen alle Kölnerinnen und Kölner, die am 10. Juli 2011 das 16. Lebensjahr vollendet und mindestens seit dem 24. Juni 2011 ihren Hauptwohnsitz in Köln haben. Abstimmungsberechtigt sind auch diejenigen Kölnerinnen und Kölner, die aus einem Land außerhalb der Europäischen Union kommen! Eine Teilnahme an der Abstimmung per Brief ist auch möglich. Dazu beantragen Sie bitte die Zusendung der notwendigen Unterlagen. Wer keine Benachrichtigung zur Bürgerbefragung erhalten hat, kann sich telefonisch an die Stadtverwaltung wenden: 0221 / 22121212.