



# „Umschlag“

**Pressedienst der Häfen und Güterverkehr Köln AG**

17. Juni 2011

## **Bürgerbefragung: Die Verkehrsprobleme des Kölner Südens nicht auf Kosten der Bürger in anderen Stadtteilen lösen!**

**Köln: Zeit für die Wahrheit: In die Diskussion um den Ausbau des Godorfer Hafens haben sich eine Reihe Mythen eingeschlichen. „Die Kritiker vergleichen Äpfel mit Birnen, um Lobbyismus in eigener Sache zu machen“, betont Vorstandssprecher Horst Leonhardt. Die HGK setzt dagegen auf sachliche und solide Information. Deshalb haben wir die zentralen Argumente gesammelt und näher beleuchtet.**

### **1. Der Ausbau in Godorf ist notwendig. Niehl kann nicht genug Entlastung bringen.**

Der Ausbau der Godorfer Hafens zu einem modernen Allround-Hafen vermeidet Straßenverkehr. Davon profitieren alle Kölner. Denn: Der Bedarf besteht im Kölner Süden. Er muss hier gedeckt werden. Andere Standorte helfen nicht, um das Problem des Südens zu lösen. Schließlich wächst das Güterverkehrsaufkommen aus dem Industriegebiet rund um Godorf-Wesseling-Knapsack jedes Jahr. Umschlaganlagen müssen in der Nähe der Industrieanlagen sein. Nur dann bleiben die Lkw-Wege kurz. Alles andere führt zu einer Mehrbelastung auf den Straßen und Autobahnen. So werden zurzeit Güter aus dem Kölner Süden in Niehl umschlagen. Jeden Tag fahren deshalb mehrere Hundert Lkw über die Autobahnen und oft auch quer durch die Stadt.

## **2. Langfristige Umnutzungen in Niehl geplant, schnelles Vorgehen ist unverantwortlich.**

Kritiker des Ausbaus in Godorf konstruieren mögliche Alternativen, etwa die Umnutzung von Flächen in Niehl. Ihr Ziel: das Verkehrsproblem des Südens zu Lasten anderer Stadtteile zu lösen. Die Verkehrsinfrastruktur in Niehl, Longerich, Nippes und anderen Stadtteilen würde ein solches Verkehrsaufkommen aber kaum bewältigen können.

## **3. Flächen in Niehl werden benötigt – für Kunden aus Niehl.**

Der Niehler Hafen ist der Logistikknoten Nummer 1 im Norden Kölns. Er nimmt vor allem Verkehre aus dem umliegenden Industriegürtel auf. Die Hafenanlieger schätzen den Standort für seine Nähe zu den Industrie- und Gewerbebetrieben in der Region von Niehl über Merkenich bis Dormagen. Deshalb sind alle Flächen in Niehl vermietet. Die Anlieger des Niehler Hafens akzeptieren an den Hafenumschlag gebundene Zuschläge gegenüber einem Standort „auf der grünen Wiese“.

## **4. Kurzfristige Umstrukturierungen in Niehl sind unwirtschaftlich.**

Die HGK hat im Vorfeld ihrer Planungen für den Ausbau in Godorf vermeintliche Alternativen geprüft und verworfen. So wäre für den Bau zusätzlicher Containerflächen in Niehl die Kündigung bestehender Verträge mit Hafennutzern notwendig. Diese Firmen und die mit ihnen verbundenen Arbeitsplätze gingen Köln verloren, da die HGK keine alternativen Logistikkapazitäten anbieten könnte. Zudem ist der Bau in Niehl technisch nicht weniger aufwendig als in Godorf. Insgesamt erwartet die HGK für den Bau eines Containerterminals in Niehl Kosten von 796 Euro pro Quadratmeter. Demgegenüber steht eine Kalkulation von 385 Euro pro Quadratmeter in Godorf.

## **5. Sanierungsmaßnahmen der Vergangenheit nicht mit Neubauten zu vergleichen.**

Die HGK hat die Ausbaumaßnahme in Godorf sauber kalkuliert. Die veröffentlichten Kalkulationen einiger Kritiker sind dagegen fehlerhaft. Ein Beispiel: Die für Baumaßnahmen in Niehl zitierten 17,4 Millionen Euro beziehen sich auf die Sanierung eines Teils eines bestehenden Terminals. Dies mit einem Neubau zu vergleichen ist laienhaft. Irreführend ist zudem der angebliche Quadratmeterpreis. Die HGK hat die oben genannte Summe für die Teilerneuerung von 2,3 Hektar eingesetzt und nicht – wie fehlerhaft zitiert wird – für eine Gesamtfläche von 9,5 Hektar. Deshalb sind sämtliche Kostenrechnungen der Kritiker falsch. Auch die von Ausbaukritikern behaupteten Kosten von 473 Euro pro Quadratmeter in Godorf basieren auf fehlerhaften Annahmen.

## **6. Der Niehler Hafen ist ein „Gemischtwarenhandel“ – und das ist gut so.**

Im Niehler Hafen finden vielfältige wirtschaftliche Tätigkeiten statt, die immer auch mit dem Hafenumschlag zu tun haben. So bietet beispielweise das Be- und Entladen der Container in unmittelbarer Nachbarschaft der Umschlaganlagen erhebliche Kosten- und Standortvorteile. Dies gehört ebenso zum Betriebsablauf wie vor- oder nachlaufende Tätigkeiten. Auch der Umschlag von Stück- und Massengut sowie die Lagerlogistik gehören in den Hafen. Das zeigt nicht zuletzt der Blick auf die prosperierenden Seehäfen, die mit ähnlichen Konzepten höchst erfolgreich agieren.

## **7. In Niehl stehen langfristig Kapazitäten zur Verfügung, aber nicht für Güter aus Godorf.**

Der Container-Umschlag der HGK hat sich seit 1998 verfünffacht. In den kommenden fünf Jahren erwarten Fachleute eine weitere Verdopplung des Verkehrs von den nahen Seehäfen nach NRW. Um darauf vorbereitet zu sein, hat die HGK 2008 eine Unternehmensberatung mit der Suche nach mittel- und langfristigen Potenzialen für zusätzliche Flächen beauftragt ([www.hgk.de/pdf/hgk-planco.pdf](http://www.hgk.de/pdf/hgk-planco.pdf)). Ergebnis: Die Möglichkeiten in Niehl reichen aus, um bei entsprechender Umstrukturierung bis zum Jahr 2025 den Hafenumschlag für die Kunden aus dem Kölner Norden zu bewältigen. Voraussetzung ist aber vor allem eine Entlastung des Niehlers Hafens von Gütern, die für den Kölner Süden bestimmt sind. Diese Verkehre machen zurzeit rund 25 Prozent des gesamten Containerumschlages in Niehl aus. Kritiker des Ausbauprojektes zitieren wiederholt einzelne Zahlen aus dem Gutachten und leiten daraus angebliche Alternativen ab. Die wesentlichen Kernbotschaften lassen sie dabei unerwähnt.

## **8. Lkw-Fahrten durch die Stadt stören die Bürger – und sie sind unwirtschaftlich.**

Auch die Industrie wünscht nachdrücklich den Bau des neuen Terminals. Eine gute Verbindung zu den Exporthäfen ist ein zentraler Standortvorteil. Inzwischen macht das Binnenschiff nur noch rund die Hälfte der Transportkosten eines Containers von Wesseling nach Antwerpen aus. Die Lkw-Fahrt innerhalb Kölns ist fast ebenso teuer. Und die Mineralölpreise steigen weiter. Die Häfen entscheiden so auch mit über die Wettbewerbsfähigkeit der Industrieunternehmen. Denn zu deren wichtigsten Faktoren gehören nicht nur die Produktions- und Lohnkosten, sondern eben ganz wesentlich auch die Transportkosten.

## **9. Geplante Kapazitäten der Eisenbahnterminals ersetzen die Häfen nicht.**

Nicht-Fachleute nehmen häufig an, Transport sei gleich Transport. Logistik-Profis unterscheiden genauer, beispielsweise in sogenannte maritime und kontinentale Verkehre. Kontinentale Verkehre finden auf dem größten Teil der Strecke – dem so genannten „Hauptlauf“ – auf der Schiene statt. Einen erheblichen Anteil daran haben Wechselbehälter und Auflieger, die nicht gestapelt werden können. Sie sind für die Schifffahrt ungeeignet. Das DB-Terminal am Eifeltor ist ein wichtiger Ver-

ladeknoten für kontinentale Verkehre, vor allem in Richtung Südeuropa. Dasselbe gilt für das geplante KV Terminal Nord. Es bietet der Industrie des Kölner Nordens eine ortsnahe Alternative. Ein Ersatz für den Niehler Hafen oder sogar für den Godorfer Hafen ist das nicht. Denn maritime Verkehre – hier findet der Hauptlauf per Schiff statt – kommen überwiegend aus Häfen wie Rotterdam oder Antwerpen. Schiffe mit den typischen, gestapelten Seecontainern benötigen also auch in Zukunft die Umschlagmöglichkeiten der Binnenhäfen.

#### **10. Eisenbahnumschlag aus Niehl könnte am Terminal Nord umgeschlagen werden.**

Im Niehler Hafen finden kontinentale Verkehre statt, für die es (noch) keinen anderen Standort gibt. Eben deshalb plant die HGK das Terminal Nord. Sobald dieses in Betrieb geht, wandert tatsächlich Eisenbahnverkehr von Niehl zu dem neuen Terminal. Diese gewünschte und geplante Verlagerung schafft den notwendigen Freiraum, um den ständig zunehmenden maritimen Verkehr in Niehl aufzunehmen (s.a. Punkt 7.).

#### **11. Umschlag von der Bahn auf Schiff und Lkw ist in Häfen normal, richtig und wichtig.**

Ein moderner Hafen ist eine Drehscheibe für alle drei Verkehrsträger. Nur dann bietet er wirtschaftlich attraktive Alternativen zum Direkttransport per Lkw. Die Annahme, in einem Hafen werde nur „wasserseitig“ umgeschlagen, ist falsch. Vielmehr ergänzen sich an dieser Logistikkreuzung Zug, Lkw und Binnenschiff gegenseitig. Eben das macht die „Trimodalität“ des Konzeptes aus. Die flexible Umsteigemöglichkeit zwischen Bahn, Lkw und Schiff macht den Standort attraktiv. So bietet der erweiterte Godorfer Hafen beispielsweise die Möglichkeit, größere Schiffsmengen mit der Bahn weiter in die Region zu transportieren. Und er verbindet den Süden Kölns über die Eisenbahn mit den deutschen Nordseehäfen Hamburg und Bremen, die auf dem Wasserweg nur schwer zu erreichen sind.

#### **12. Die Ausbau-Pläne stehen auf einer soliden Basis, die Investitionen sind sinnvoll.**

Ausgangspunkte für die regionale Infrastrukturplanung sind unter anderem der Bundesverkehrswegeplan, der Aktionsplan der Bundesregierung für den Güterverkehr und das NRW-Hafenkonzept. Demnach ist es der erklärte politische Wille, den Verkehr ökologisch und ökonomisch sinnvoll zu bewältigen. Das bestätigten alle Parteien einschließlich der Grünen neulich nochmals im NRW-Landtag. Auch Umweltschutzverbände wie der NaBu oder der BUND fordern die Stärkung der Verkehrsträger Bahn und Schiff ebenso wie die Vermeidung innerstädtischer Verkehre. Im Sinne einer Güterabwägung überwiegen aus Sicht der HGK diese Argumente gegenüber den verständlichen Interessen der Anwohner.

### **13. Der Ausbau ist rentabel, er belastet nicht die Kölner Stadtkasse.**

Die Erweiterung des Godorfer Hafens ist volks- und betriebswirtschaftlich sinnvoll. Deshalb wird er von Gutachtern empfohlen. Den größten Teil der Investitionen übernimmt die HGK als Unternehmen unter dem Dach des Stadtwerke Konzerns. Fördermittel werden von der EU sowie vom Bundesverkehrsministerium erwartet. Steuermittel der Stadt Köln fließen nicht. Das bedeutet: Ein Verzicht auf den Ausbau schadet der Stadt Köln volkswirtschaftlich, bringt aber keine Entlastung für den aktuellen Haushalt.

### **14. Der Grundgedanke des Hafenkonzpts von 1988 ist bis heute aktuell und richtig.**

Köln ist geprägt durch einen Industriegürtel. Dieser hat zwei Pole: im Norden und im Süden der Stadt. Zudem liegt Köln direkt an Deutschlands wichtigster Güterverkehrsader, dem Rhein. In der Nähe dieser beiden Pole bestehen zwei große Rheinhafenstandorte, der Niehler und der Godorfer Hafen. Als leistungsfähige Industriehäfen tragen sie dazu bei, den Verkehr der nahegelegenen Industriegebiete zu bewältigen. Dies ist der grundsätzliche Gedanke des Kölner Hafenkonzpts. Es schafft die Voraussetzung für eine Verlagerung von Straßengüterverkehr auf die umweltschonenden Verkehrsträger Bahn und Binnenschiff. Dies war 1988 richtig – und ist es heute auch noch.

### **15. Hafen an Industriepolen stärken: gestern, heute und morgen**

Die beiden wichtigsten Kölner Häfen sind direkt in der Nähe der großen Industriegebiete, in Niehl und in Godorf. Der Rheinauhafen spielte im Rahmen des regionalen Logistikkonzeptes keine zentrale Rolle mehr. Die HGK hat deshalb zugestimmt, den Rheinauhafen zu einem neuen Wohn- und Stadtviertel zu entwickeln, auf das Köln heute mit Recht stolz ist. Als weitere Schritte sah das sogenannte „bipolare Hafenkonzpt“ vor, die Häfen in Niehl und Godorf zu stärken und zu erweitern. Die Weitsicht dieses Konzeptes zeigt sich an der dynamischen Entwicklung des Containerverkehrs. Insoweit ist der Ausbau des Godorfer Hafens eine lange geplante Anpassung der Infrastruktur an die veränderten und zukünftigen Marktbedürfnisse.

### **16. Es gibt keinen „Betrug“. Im 1988er-Konzept wurde nichts „unter den Tisch gekehrt“.**

Warum hält die HGK als wirtschaftlich handelndes Unternehmen an einem Projekt fest, wenn dieses angeblich unwirtschaftlich ist? Kritiker behaupten, es gebe „skandalöse Machenschaften“ einer vermeintlichen „Hafenmafia“. Angeblich seien im Kölner Hafenkonzpt von 1988 „die Bürger über die alternativen Flächen [...] an der Nase herumgeführt worden“. Unabhängig von Stil und Ton: Die Kritiker irren. Der Blick in den Originaltext hilft weiter. Tatsächlich wägt bereits das Konzept von 1988 (S. 127 bis 129) mögliche Alternativen mit ihren jeweiligen Vor- und Nachteilen ab. In dieser Hinsicht sind die HGK und die Stadt Köln ihrer Linie tatsächlich treu geblieben. Weiter heißt es im

Hafenkonzept (S. 77): „[...] dass durch auslaufende Verträge für das nächste Jahrzehnt im Hafen Niehl I durchaus Spielräume für eine veränderte Siedlungspolitik bestehen.“ Geplant wird ein Flächenbedarf von zwölf Hektar bis zum Jahr 2000. Die tatsächliche Entwicklung von 12,1 Hektar bis 2011 entspricht dem. Die verbreitete Zahl von 14,3 Hektar ist in diesem Zusammenhang falsch.

#### **17. Der Ausbau ist profitabel. Trotzdem plant die HGK mit Zuschüssen. Warum?**

Profitabilität und Zuschüsse sind kein Widerspruch. Die HGK schafft die Infrastruktur und vermietet diese. Der Bau der Infrastruktur erfordert hohe Investitionen, welche der Bund und die EU bezuschussen, um die politisch gewollte Verkehrsverlagerung zu ermöglichen. So soll die Attraktivität von Umschlaganlagen gegenüber dem Lkw-Verkehr erhöht werden. Dieses Konzept ist rechtlich zulässig, weit verbreitet und entspricht den Anforderungen der Behörden.

#### **18. Die HGK arbeitet mit fundierten Aussagen über Flächen und Kapazitäten.**

Für alle Investitions- und Erweiterungsvorhaben liegen umfassende Analysen vor. Mit den Potenzialanalysen, unter anderem für den Niehler Hafen, die Häfen der Region sowie die KLV-Terminals, verfügt die HGK über eine aktuelle und gute Datengrundlage, die von externen Gutachtern 2008 und 2009 erstellt wurde. Für den Ausbau des Godorfer Hafens hat 2007 im Auftrag des Rates eine Gutachtergruppe unter Leitung des Instituts für Verkehrswissenschaften der Uni Köln eine Wirtschaftlichkeitsuntersuchung durchgeführt. Diese Studien, Prognosen und Gutachten stehen sowohl der Kölner Stadtverwaltung als auch den politischen Entscheidungsträgern zur Verfügung. Die wichtigsten Dokumente stehen zudem im Internet ([www.hgk.de](http://www.hgk.de)).

#### **19. Das Schiff ist als Verkehrsmittel klimafreundlicher als der Lkw.**

Ein durchschnittliches Binnenschiff ersetzt durchschnittlich 150 Lkw (Quelle: Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt). So sinken der CO<sub>2</sub>-Ausstoß und Feinstaubemissionen. In Zukunft wird der Vorteil des Schiffes noch steigen. Schon heute ersetzen moderne Containerschiffe bis zu 450 Lkw. Ihr Anteil auf den Wasserstraßen wird zunehmen. Für den Klimaschutz ist der effiziente Einsatz von Energieressourcen entscheidend. Dabei sind Binnenschiffe die effizienteren Verkehrsmittel. Im Durchschnitt verbrauchen sie 67 Prozent weniger Energie als der Lkw. Und dies übrigens – hier irren die Kritiker – nicht mit Schweröl, sondern mit Diesel. Dessen Schwefelgehalt wurde zum Jahreswechsel drastisch reduziert. Spätestens ab Januar 2012 wird der (Binnen-) Schiffsdiesel nicht mehr Schwefel enthalten als die im Straßenverkehr verwendeten Kraftstoffe.

**Kontakt:** Wünschen Sie weitere Informationen? Pressesprecher Jan Zeese erreichen Sie unter 0221-390-1190 und per E-Mail: [zeesej@hgk.de](mailto:zeesej@hgk.de)

#### **Zum Unternehmen:**

Die Häfen- und Güterverkehr Köln AG (HGK) ist eine Tochtergesellschaft unter dem Dach der Kölner Stadtwerke GmbH. Mit vier Frachttumschlaghäfen ist die HGK der zweitgrößte Binnenhafenbetreiber Deutschlands; mit 66 Diesel- und Elektrolokomotiven, etwa 670 Güterwagen, rund 100 Kilometer eigener Gleise sowie 66 Gleisanschlüssen gehört die HGK zu den größten deutschen Eisenbahngüterverkehrsunternehmen. 2009 machte die HGK mit 636 Mitarbeitern mehr als 105 Millionen Euro Umsatz.