

Interview mit Ex-Wirtschaftsdezernent Fruhner "Der Ausbau macht wirtschafts- politisch keinen Sinn."

Mit dem langjährigen Kölner Beigeordneten für Stadtentwicklung und Wirtschaft, Professor Klaus Otto Fruhner, sprach Barbara Moritz über die städtische Hafenspolitik und den seit über 20 Jahren umstrittenen Hafenausbau in Godorf.

Rathaus Ratlos: Herr Professor Fruhner, Sie waren von 1987-2003 der zuständige Dezernent für Stadtentwicklung und Wirtschaft. Sie galten immer als Befürworter des Godorfer Hafenausbau. Nun heißt es, Sie seien auf die Seite der Ausbaukritiker gewechselt. Sind Sie vom Saulus zum Paulus geworden?

Prof. Fruhner: So würde ich das nicht ausdrücken. Ich war eigentlich immer schon Paulus. Das heißt, mich hat immer ein zukunftsfähiges Logistikkonzept interessiert. Seit 1985/86 gab es Überlegungen, die Hafenskapazitäten auszubauen. In einem Arbeitskreis von Verwaltung und HGG (heute HGG AG, d. Red.) wurde ein Hafenskonzept erarbeitet, das 1988 vom Rat gegen die Stimmen der Grünen verabschiedet wurde. In diesem Konzept stand der Schlüsselsatz: Wenn Niehl I nicht mehr ausbaufähig ist, wird Godorf ausgebaut.

RR: Aber das ist ja gerade die Argumentation der HGG: Der Hafen Niehl I sei vollgelaufen.

Fruhner: Ja, so hat die HGG schon damals argumentiert. Wir haben das als Verwaltung natürlich im Laufe der Jahre überprüft und festgestellt, dass die vorhandenen Flächen - und damit meine ich ausdrücklich nicht die Hafenbecken - nicht optimal genutzt wurden. Das können Sie allein daran erkennen, dass zwischen 1988 und 2008 nach eigenen Aussagen der HGG die Flächen für hafenauffähige Nutzungen, hier insbesondere für den Container-Verkehr, in Niehl I von 28.000 qm auf 120.000 qm gewachsen sind. Die HGG selbst hat damit gezeigt, dass ihre Aussagen zum Hafengesamtkonzept 1988 seither über die Jahre bis heute nicht zutreffend sind.

RR: Aber jetzt sind die Flächen doch dort ausgeschöpft?

Fruhner: Das könnte man auf den ersten Blick meinen. Dabei wird aber vergessen, dass der bevorstehende Ausbau des KLV-Terminals im Norden bereits kurzfristig weitere Kapazitäten schaffen wird, die auf rd. 400.000 TEU/a ausgelegt werden. In Niehl I entfallen von 570 TEU Umschlag in 2007/2008 - ein Seecontainer entspricht 2 TEU - mehr als zwei Drittel des Volumens auf das Umladen von LKW auf Schiene und umgekehrt. Diese Volumina werden zum KLV-Terminal in etwa zwei Jahren verlegt

werden. Das führt zu einer deutlichen Entlastung in Niehl I und schafft neue Reserven und zwar kurzfristig - anders als das Planco-Gutachten 2008 behauptete. Der KLV-Terminal mit seiner kurzfristig erreichbaren Kapazität bleibt in der Betrachtung außen vor. Dieses Gutachten bestätigt allerdings für Niehl I ausreichende Kapazitäten mittel- und langfristig durch Umwidmung der Flächen im Hafen entsprechend den Umwidmungen der letzten 20 Jahre. Somit wird deutlich, dass die Argumente derjenigen zutreffend sind, die seit Anfang 2008 diese Kapazitäten für Niehl I aufzeigen.

RR: Es gab ja noch weitere Gutachten, z.B. von Dornier, Mitte der 90er Jahre.

Fruhner: Ja, dieses Gutachten schlug der Stadt vor, einen Hafen der 4. Generation zu bauen. Das heißt, einen Hafen, der im eigentlichen Sinne ein Gewerbegebiet mit Hafenananschluss ist, ähnlich wie heute in Duisburg, wo die angelieferten Güter direkt vor Ort „veredelt“ bzw. weiterverarbeitet werden.

RR: Können Sie das an einem Beispiel erläutern?

Fruhner: In Duisburg oder in Rostock werden z. B. Autos für den britischen oder skandinavischen Markt so umgearbeitet, dass sie den dortigen Verkehrsvorschriften genügen. Ein solcher Hafen bräuchte natürlich noch mehr Fläche. Die Bezirksregierung Köln hat das 1. Planfeststellungsverfahren mit der Begründung abgelehnt, wir wollen keinen Hafen der 4. Generation, was meiner Meinung nach aber Sinn gemacht hätte.

RR: Nun haben wir aber einen neuen Planfeststellungsbeschluss und mittlerweile noch ein neueres Gutachten zur Wirtschaftlichkeit von Professor Baum, der behauptet, dass man mit dieser Investition bis zu 70% Umsatzrendite machen würde.

Fruhner: Wenn diese Angaben stimmen, dann muss man sich fragen, warum diese Renditen nicht bereits seit Jahren in Niehl I erzielt werden. Zumal dort nicht die Investitionsbeiträge anstehen, die in Godorf gefordert werden. Sind diese Renditen aber - wie in Niehl I über die Jahre gezeigt - nicht erzielbar, dann kann man sich wiederum fragen, wie sie nach Großinvestitionen in Godorf erreichbar sein können, wenn in Godorf etwa 30% der TEU, die bisher in Niehl I umgeschlagen werden, nach deren Verlagerung nach Godorf, demnächst dort gehandelt werden sollen.

RR: Was sagen Sie denn zu dem Argument, dass diese Infrastrukturinvestition zahlreiche Arbeitsplätze schaffen würde, ein Argument, welches natürlich von den Gewerkschaften ins Feld geführt wird.

Fruhner: Diese Hoffnungen sind völlig übertrieben. Da die HGG ja immer behauptet, dass viele LKW-Fahrten durch eine Verlagerung von Hafenskapazitäten von Niehl nach Godorf vermieden werden, müssen wir leider davon ausgehen, dass auch die Arbeitsplätze schon existieren und lediglich verlagert werden. Im KLV-Terminal werden neue Arbeitsplätze entstehen.

RR: Jetzt fällt mir eigentlich nur noch ein vernünftiges Argument für den Hafenausbau Godorf ein und das sind die zukünftigen Wachstumsprognosen im Güterverkehrsbereich.

Fruhner: Zum einen darf man die Wachstumsprognose in der Höhe bezweifeln, vor allem auch angesichts des demographischen Wandels, zum anderen muss man heute im gesamten Logistikbereich regional denken. In den umliegenden Hafenstädten gibt es noch eine Menge freier Kapazitäten. Der Kölner Hafengesellschaft und dem Oberbürgermeister könnte man empfehlen, eine neue Logistikkunde zu gründen, die Kooperationsmöglichkeiten entlang der Rheinschiene zur Versorgung der Region erörtert und mit den Nachbarstädten verhandelt. Außerdem wäre ein weiteres Güterverteilzentrum wie am Eifeltor auch für das Rechtsrheinische



im dortigen Schienenstrang sinnvoll.

RR: Was meinen Sie, warum die Mehrheit der Politik, aber auch die IHK und der DGB so auf dem alten Ausbauplan beharren.

Fruhner: Das ist vermutlich eine Mixtur 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 HGG 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.

RR: Herr Professor Fruhner, ich danke Ihnen für das Gespräch.