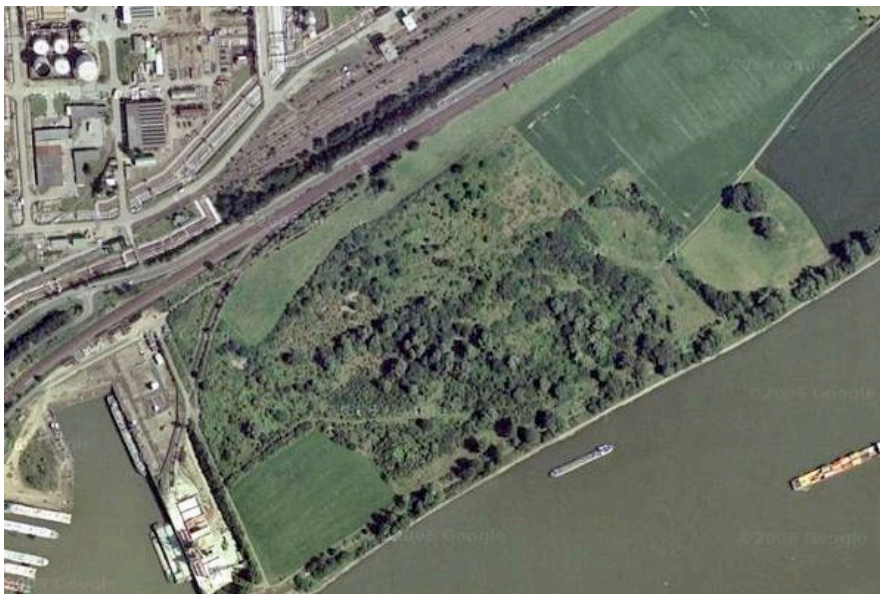


# Zur Zukunft der Kölner Häfen

## Rahmenbedingungen, Nutzenpotenziale und Alternativen

Kurzfassung der Kernergebnisse

Gutachten im Auftrag der  
**Arbeitsgruppe „Gegner des Hafenausbaus Godorf“**  
(Fraktion Bündnis 90/Die Grünen im Kölner Rat, Fraktion Bündnis 90/Die  
Grünen in der Bezirksvertretung 2, Bündnis 90/Die Grünen,  
Kreisverband Köln, Bündnis 90/Die Grünen, Ortsverband Rodenkirchen,  
pro sürth e.V und BUND NRW e.V. – Kreisgruppe Köln)



Bearbeitung:  
Rainer Lucas  
Henning Wilts

Wuppertal, den 13.08.2007

Vor dem Hintergrund der seit über 20 Jahren in der Kölner Kommunalpolitik geführten Kontroverse um den Ausbau des Hafenstandorts Köln-Godorf wurde die Citizen Consult GmbH, Wuppertal, von der Arbeitsgemeinschaft „Gegner des Hafenausbau Godorf“ mit einem Gutachten beauftragt, das folgende Punkte behandelt:

- (1) Überprüfung der Kosten-Nutzen-Analyse des Gutachtens des Instituts für Verkehrswissenschaft an der Universität zu Köln und anderen unter Federführung von Prof. H. Baum im Auftrag der Häfen und Güterverkehr Köln AG (nachfolgend HGK-Gutachten)
- (2) Skizzierung möglicher Standortalternativen im Bereich des Binnenschiff affinen Güterverkehrs und Bündelung dieser Perspektiven in Form eines Szenarios.

Die nachfolgend vorgestellten Ergebnisse sind als ein Beitrag zur weiteren Entwicklung und Stärkung des Logistikstandortes Köln zu verstehen. Es geht um die besten Lösungen und den zielgerichteten Einsatz öffentlicher Mittel, um diese Lösungen zu verwirklichen.

## Zentrales Ergebnis der Überprüfung

Wichtige Risikofaktoren für die weitere Entwicklung der Binnenschifffahrt bleiben unbeachtet.

Die Wirtschaftlichkeitsannahmen des HGK-Gutachtens von Prof. Baum beruhen auf veralteten und unvollständigen Annahmen hinsichtlich der Entwicklung der Binnenschifffahrt und kommt daher in der Berechnung von Kosten und Nutzen zu realitätsfernen Ergebnissen. Zahlreiche bereits heute erkennbaren Risikofaktoren für die weitere Entwicklung der Binnenschifffahrt wurden bei den Grundannahmen ausgeblendet. Zu nennen sind hier vor allem folgende Faktoren:

1. Pauschal wird mit dem Wachstum in der Container-Schifffahrt argumentiert, ohne zu beachten, dass sich die Binnenschifffahrt dieses **Wachstum mit anderen Verkehrsträgern teilen** muss.
2. Unbeachtet bleiben auch aktuelle Erkenntnisse über eine **räumliche Verschiebung der Güterströme** aufgrund des Ausbaus der deutschen Nordseehäfen. Allein der neue Nordseehafen Jade-Weser-Port wird ab 2010 jährlich 2,1 Millionen TEU bewältigen. Damit wird dem Seehinterlandverkehr der ARA-Häfen (Antwerpen - Rotterdam - Amsterdam) ein erhebliches Potenzial abgezogen. Auch der Ausbau der Betuwe-Linie und des Eisernen Rheins werden zu erhöhten Marktanteilen für den **Gütertransport auf der Schiene** führen. Von beiden Entwicklungen ist die Rheinschifffahrt direkt betroffen.
3. Gleichzeitig ist zu erkennen, dass in den letzten Jahren entlang der Rheinschiene ein **erheblicher Kapazitätsausbau der Binnenhäfen** stattgefunden hat. Die Hafenstandorte Kölns müssen also mit einer erheblichen Konkurrenz anderer Häfen rechnen. Vor diesem Hintergrund wurde im HGK-Gutachten versäumt, die

aktuelle Wettbewerbssituation zu prüfen. Insbesondere hätte zur Fundierung der Wachstumsannahmen geklärt werden müssen, wo die spezifischen Standortvorteile der Kölner Häfen liegen.

4. Das **Interesse der verladenden Wirtschaft** im Süden Kölns an einem Ausbau des Hafens Godorf auf Basis des Planfeststellungsverfahrens bleibt **empirisch ungeprüft**. Es wird ein regionaler Effekt von 80 % angenommen, welcher aber noch von der Voraussetzung eines Hafens der 4. Generation ausging. Diese Annahme aus dem Jahr 2000 hätte aufgrund der veränderten Ausgangsbedingungen dringend überprüft werden müssen.
5. Der Klimawandel und die **zunehmende Hoch- und Niedrigwassergefahr** werden im Gutachten nicht berücksichtigt. Das Institut für Mobilitätsforschung (ifmo, Berlin, 2005) prognostiziert eine Halbierung der Transportkapazitäten auf dem Rhein bis zum Jahr 2025. Dies zu ignorieren führt zu unrealistischen Annahmen über die schiffbaren Tage und in der Folge auch über die betriebswirtschaftliche Rentabilität des Hafens Godorf.

Das prognostizierte Kosten-Nutzen-Verhältnis von 2,5 beruht auf unrealistischen, veralteten und widersprüchlichen Annahmen. Insgesamt lässt sich feststellen, dass bei den Ausgangsfaktoren zur Klärung des zukünftigen Güteraufkommens zentrale wettbewerbliche, raumstrukturelle und ökologische Risiken ausgeblendet wurden.

Es wird prognostiziert, der ausgebaute Hafen Godorf könne vom ersten Tag der Betriebsaufnahme an bis zum Jahr 2025 mit einer 100%-Auslastung rechnen. Eine entsprechende Nachfrage wird an keiner Stelle nachgewiesen. Das Gutachten übernimmt hier einfach die Angaben des Auftraggebers HGK. Die Auslastung ist ein Schlüsselfaktor für alle im Gutachten berechneten positiven Effekte (zusätzliche Wertschöpfung, zusätzliche Arbeitsplätze etc.). Diese sind unseren Erkenntnissen nach viel zu optimistisch angesetzt. Dagegen werden die durch die Zerstörung des Naturschutzgebietes Sürther Aue entstehenden Kosten deutlich unterschätzt. Insofern ist das prognostizierte Kosten-Nutzen-Verhältnis deutlich nach unten zu korrigieren.

Im HGK-Gutachten werden Förderungen durch die EU und den Bund eingeplant, ohne die das Kosten-Nutzen-Verhältnis deutlich schlechter ausfällt. Auch ist das Förderargument nicht geeignet, den Standort Godorf zu präferieren. Fördermittel könnten auch fließen, wenn an anderer Stelle in die Kölner Hafenlogistik sinnvoll investiert würde.

## Alternative

Die Neustrukturierung des Hafens Niehl ist die bessere Alternative.

Auch das angenommene Kosten-Nutzen-Verhältnis von 2,5 für den Ausbau des Hafens Godorf lässt keinen Rückschluss auf die Frage zu, ob ein Ausbau der Umschlagskapazitäten in den Kölner Häfen tatsächlich in Godorf stattfinden sollte. Eine Prüfung, wo öffentliche Mittel tatsächlich am besten investiert werden sollten, war nicht Bestandteil des Untersuchungsauftrags an Prof. Baum und seine Partner.

Durch einen von uns durchgeführten Benchmark des Hafens Godorf wird deutlich, dass dieser aufgrund seines logistischen Potenzials nicht in der Lage ist, in den interessanten Wachstumssegmenten mit anderen Logistikstandorten entlang der Rheinschiene zu konkurrieren. Insbesondere im wachsenden Transitaufkommen kann dieser Hafen nur eine untergeordnete Rolle spielen. Alleinstellungsmerkmale hat dieser Hafenstandort im Bereich chemie-affiner Massengüter. Godorf bleibt trotz der Ausbaupläne von seiner Grundstruktur her ein auf bestimmte Massengüter der Chemieindustrie spezialisierter Hafen. In diesem Marktsegment bestehen eindeutige Lagevorteile gegenüber den meisten anderen Rheinhäfen. Um diese Rolle zu stärken sollte er weiter modernisiert werden, zusätzliche Flächen werden hierfür allerdings nicht gebraucht.

Dagegen bestehen im Hafen Niehl I noch ausreichend Möglichkeiten, die Umschlagkapazitäten im Containerverkehr noch deutlich zu erweitern.

Hierzu bedarf es allerdings eines innovativen und vorausschauenden Hafenkonzeptes, welches die wasserseitige Nutzung und auch die Flächenutzung auf dem Hafengelände optimiert. Unserer Einschätzung nach ist dies in den letzten 10 Jahren versäumt worden.

Ein zentraler Baustein eines solchen Konzeptes wäre die Zuschüttung des Hafenbeckens IVa. In Folge dessen könnte eine erweiterbare Fläche für den Container-Umschlag gewonnen werden. Diese Möglichkeit wird auch im Wasserstraßenverkehrs- und Hafenkonzept NRW ausdrücklich vorgeschlagen. Die jüngsten Überlegungen, dem Kabelhersteller nkt cables oder der RheinEnergie AG Flächen im Hafen Niehl zu Produktionszwecken anzubieten, zeigen deutlich, dass auch von Seiten der HGK AG hier noch Potenzial gesehen wird.

Für den Standort Niehl sprechen vor allem folgende Punkte:

- Die bereits bestehende optimale Bahnanbindung (auch für Transitverkehre)
- Die deutlich niedrigere Hochwassergefährdung
- Erhebliche Synergie-Effekte mit dem geplanten KLV-Terminal Nord, das in unmittelbarer Nähe zum Hafen Niehl geplant ist.

Es ist daher aus wirtschaftlichen Gründen zu empfehlen, die geplanten Investitionen zur Modernisierung des Hafenstandortes Köln vor allem in Niehl einzusetzen. Mit einer solchen Investition würde ein realistisches und nachhaltig positives Kosten-Nutzen-Verhältnis erzielt werden können.

**Kontakt:**

Citizen Consult Gmbh  
Worringer Str. 46, 42119 Wuppertal  
0177 521 4481

Rainer Lucas (rainer.lucas@versanet-online.de)  
Henning Wilts (henning1103@gmx.de)