Aktionsgemeinschaft Contra Erweiterung Godorfer Hafen
Helmut Feld An den Weiden 18 50999 Köln helmut_feld@web.de

Herrn
Dr. Werner Görg
Präsident der Industrie und Handelskammer Köln
Unter Sachsenhausen 10-26
50667 Köln

6. November 2015

Betrifft: IHK-Position zum Godorfer Hafen durch die reale Entwicklung unhaltbar geworden

Sehr geehrter Herr Dr. Görg,

es überrascht uns immer wieder, selbst heute noch von Seiten der IHK-Köln apodiktische Verlautbarungen wie die folgende von Dr. Soénius zu lesen: *"Die Zahlen beweisen, dass die Kölner Region ihr Angebot an die hiesige Wirtschaft erweitern muss. Dies funktioniert nur durch den Ausbau des Godorfer Hafens mit einem Containerterminal."* (Quelle: Dr. Ulrich Soénius, IHK-Geschäftsführer und Geschäftsbereichsleiter Standortpolitik, Köln-Nachrichten, 10. Oktober 2015).

Eine solche Aussage ist nicht mehr mit der Realität vereinbar und führt IHK-Mitglieder und Bürger in die Irre. Die Veränderungen zweier strategischer Stellgrößen des Logistikraums Köln haben den Hafenausbau Godorf zumindest für die nächsten 20 Jahre obsolet gemacht:

- **<u>Bedarf</u>: Marktwachstum - Verdoppelung statt Verdreifachung**. Die Wachstumsprognosen für den Containermarkt wurden infolge der globalen Schwäche seit 2008 deutlich herabgesetzt. Es wird weiter Wachstum geben aber keine +5.8 % p.a. oder Verdreifachung wie in der HGK-Ratsbeschlussvorlage 2012 für 2010-2030 sondern lt. Bundesverkehrswegeplan 2015 *(s. auch* S. 2, Tabelle 1) nur noch +4.3 % p.a. oder Verdoppelung statt +6.0 % p.a. oder Verdreifachung in den deutschen Seehäfen bzw. deren Hinterlandverkehr noch im BVWP 2007.
- **<u>Angebot</u>: Kapazitäten - Verdoppelung in fünf größeren Containerterminals des Logistikraums Köln erübrigen eine No. 6 Erweiterung in Godorf.** Durch Neu- oder Ausbau für insgesamt ca. 250 Mio. € verdoppeln sich die Kapazitäten im Kölner Norden (2 Erweiterungen) und Süden (3 Erweiterungen - *ohne Godorf*). Käme auch noch Godorf als No. 6 Erweiterung - bzw. als No. 4 im Süden - dazu müsste von einer regelrechten Kapazitätsschwemme gesprochen werden (s*. auch S. 2, Tabelle* 2).

Fazit: **Godorf für 20 Jahre überflüssig**. Die heute noch von der HGK verfolgte - und von der IHK unterstütze - Godorfer Hafenerweiterung ist aus der Zeit gefallen und kann zumindest in den nächsten 20 Jahren kein sinnvoller Beitrag zur Stärkung der Region sein.

Das Godorf- Projekt schafft nur noch kostenträchtige Überkapazitäten und das bei einer Investition von ca. 70-80 Mio. € sowie der Zerstörung von 150.000 qm des Naturschutzgebiets Sürther Aue. Der ohnehin finanziell strapazierten Stadt Köln auch noch diesen überflüssigen Hafen aufzubürden kann nicht im Sinne der IHK-Köln und ihrer Mitgliedsunternehmen sein. Auch ohne Godorf haben die Kommune bzw. die HGK im Bereich Logistik bereits einiges finanziell zu stemmen: Die geplante weitere Umrüstung des Hafens Niehl (ca. 88 Mio €), den Neubau des HGK-Bahnterminals Köln-Nord (ca. 85 Mio €) und den Beteiligungserwerb an der neska-Schiffahrts- und Speditionskonto (Kaufpreis ca. 50 Mio € + 25 Mio € Schuldenübernahme).

Empfehlung: Moratorium für 10 Jahre. Durch einen Moratoriumsbeschluss im Rat soll (1) das Projekt für 10 Jahre bis 2025 ruhen, um Köln vor ökonomischem und ökologischem Schaden zu bewahren, aber (2) offen bleiben, um rechtzeitig in ca. 10 Jahren die künftige Erforderlichkeit und Qualität neuer Kapazitäten mit Verfügbarkeit ca. ab 2035 fundiert neu zu prüfen und zu planen.

Mit freundlichen Grüßen

Helmut Feld Dieter Neef
Aktionsgemeinschaft Contra Erweiterung Godorfer Hafen

Aktionsgemeinschaft Contra Erweiterung Godorfer Hafen
Helmut Feld An den Weiden 18 50999 Köln helmut_feld@web.de

Anhang: Details und Quellen

Tabelle 1: Veränderung der Wachstumsprognose des BVWP 2015 für 2010-2030 gegenüber dem BVWP 2007 für 2004-2025

Wachstum Containerumschlag Deutsche Seehäfen	2010-2030	2004-2025
Seeverkehrsprognose 2007	+ 6.0 % p.a.*	-
Eckwert 2013 für BVWP 2015	-	+ 4.3 % p.a.**

* Quelle: Seeverkehrsprognose 2007-Los 3 für das BM f. Verkehr, Planco, April 2007, Zus.fassg., S. 3
** Quelle: Seeverkehrsprognose, Eckwerte, Fraunhofer CML u.a., Berlin, Juli 2013, Folie 19

Tabelle 2: Veränderung der Containerkapazitäten im Logistikraum Köln 2010-2030 und Investition in die Terminals

Containerumschlag TEU (mit LKW)	2010 Bestand	2030 + Erweiterung	2030 verfügbar	2030 vs. 2010 % p.a.	Index	Investition
Gesamt	1.527.000	+2.003.000	3.530.000	+ 4,3	231	254 Mio €
Region Nord	507.000	+ 863.000	1.370.000	+ 5,1	270	173 Mio €
1. Hafen-Niehl	507.000	+ 463.000	970.000	+ 3.3	191	88 Mio €
2. Köln-Nord	0	+ 400.000	400.000	-	-	85 Mio €
Region Süd	1.020.000	+ 1.140.000	2.160.000	+ 3,8	212	81 Mio €
3. Hafen Bonn	180.000	+ 270.000	450.000	+ 4.6	250	17 Mio €
4. Hafen Lülsdorf	0	+ 450.000	450.000	-	-	17 Mio €
5. Eifeltor	840.000	+420.000	1.260.000	+ 2.0	150	47 Mio €
6. Hafen Godorf	0	+ 490.000	490.000			70-80 Mio €

1. **Das Wachstum des Containermarktes hat sich verlangsamt. Die Fachwelt rechnet in den nächsten 20 Jahren zwar immer noch mit Wachstum aber höchstens noch mit einer Verdoppelung. Im Gegensatz dazu ist Grundlage der aktuellen HGK-Planung für Godorf noch immer eine Verdreifachung des Containermarkts wie in den Boomjahren vor 2008.** Die Ratsbeschlussvorlage zum Ausbau des Godorfer Hafens vom November 2012 rechnet unverändert auch nach Beginn der globalen Krise 2008 mit einem Wachstum von +5.8 % p.a. (=Verdreifachung in 20 Jahren) als hätte es 2008 nur eine kurzzeitige Delle aber keine anhaltende Abschwächung gegeben:
   - **Die Prognose für den Bundesverkehrswegeplan 2015 wurde gegenüber 2007 deutlich von +6.0 % p.a. auf +4.3 % p.a. zurückgenommen** (s. auch S. 2, Tabelle 1). Diese Rücknahme des Bundeverkehrsministeriums fällt auch für das Hinterland ins Gewicht: Nach dem BVWP 2015 wächst der Containerumschlag der Seehäfen nur noch um +4.3 % p.a. (=Verdoppelung in 20 Jahren) nach +6.0 % p.a. für den BVWP 2007 (=Verdreifachung).
   - **Inzwischen geht selbst die HGK noch von wesentlich geringeren Wachstumsraten in der Größenordnung von ca. +3 % p.a. aus.** In der Rats-Beschlussvorlage vom 3.9.2015 zum Nesca-Beteiligungserwerb durch die HGK wird der Wirtschaftlichkeitsrechnung zugrunde gelegt, dass "das Container-Geschäft zunächst eine jährliche Wachstumsrate vom 5 % (aufweist), die bis zum Jahr 2021/22 auf nachhaltig 1 % abschmilzt" (s. dort S. 8)
   - **Diese Abschwächung hat auch die HGK im Hafen Niehl mit inzwischen 7 Jahren der Stagnation heftig zu spüren bekommen**. Der Umschlag lag 2014, d.h. im 7. Jahr nach Beginn der globalen Krise in 2008, mit 456.000 TEU um deutliche -21 % unter dem Niveau des Spitzenjahres 2007 mit 574.000 TEU. Um in Niehl trotz dieser Stagnation zu Beginn des HGK-Planungszeitraums 2010-2014 bis 2030 das Wachstumsziel lt. Beschlussvorlage von +5.8 % p.a. oder 1.720 TTEU noch zu erreichen, müsste z. B. der Markt in den Restjahren 2015-2030 statt um die geplanten +5.8 % p.a. um +8.0 % p.a. wachsen, d.h.um das Doppelte der aktuellen Prognose von +4.3 % p.a..
2. **Die üppigen vollzogenen oder geplanten Erweiterungen der Containerkapazitäten im Logistikraum Köln für ca. 250 Mio € reichen in den nächsten 20-30 Jahren - ohne Godorf - für eine Verdoppelung völlig aus (**s. S. 2, Tabelle 2)**.** Dies trifft auch dann zu, wenn man sinnvollerweise die Erweiterungen für die beiden Schwerpunktbereiche der Wirtschaft im Kölner Norden und im Süden getrennt betrachtet:
   a. **Der Kölner Norden ist durch zwei Aktivitäten versorgt (+5.1 % p.a.):**
      - **Fortsetzung der Umrüstung von Hafenflächen für Container in Niehl wie von der HGK geplant:** Lt. Ratsbeschlussvorlage vom Nov. 2012 plant die HGK die Fortsetzung der seit den 80er Jahren so erfolgreichen Umrüstung des Hafens Niehl von derzeit 143.000 qm auf 253.000 qm für eine Verdoppelung der Containerumschlagskapazität für Schiff und Bahn (ohne LKW) von 200.140 TEU in 2010 auf 421.391 TEU in 2030 (Quelle: Marktanalyse der Kölner Häfen, Anlage 5 zur Beschlussvorlage zur Änderung des Flächennutzungsplans, Tabellen 4-1 und 3-11).

        Weitere noch nutzbare Kapazitätsreserven in Niehl I sind (1) konsequente Steigerung der Flächeneffizienz : Lt. Beschlussvorlage ist nur eine geringe Erhöhung vorgesehen von 1.4 TEU/qm 2010 auf 1.7 TEU/qm 2030; im Vergleich dazu hat Bonn nach dem Ausbau 4.5 TEU/qm erreicht. Weitere Option ist (2) die Verfüllung von Hafenbecken, die früher für den Stückgutumschlag zwingend waren aber heute für den Containerbetrieb nicht mehr erforderlich sind. Hier besteht sogar noch ein Erweiterungspotential bis zu ca. 140.000 qm (eigene Berechnungen) und (3) Verlagerung Leercontainer in Flächen außerhalb des Hafens (z.B. Gewerbegebiet Köln-Nord 4 km entfernt).
      - **Zusätzliche Entlastung kommt noch durch das neue HGK-Bahnterminal Köln-Nord nur ca. 4 km entfernt vom Hafen Niehl**. Teile des heutigen Bahnumschlags in Niehl können hierhin verlagert werden. Die erste Ausbaustufe dieses Terminal ist bereits 2015 in Betrieb gegangen. In der Endstufe sind 400.000 TEU geplant.

b. **Auch der Kölner Süden ist für 20 Jahre gut versorgt selbst wenn der Godorfer Hafenausbau gestrichen wird. Entgegen den verfälschenden Darstellungen der HGK in der Ratsbeschlussvorlage Nov. 2012 ist im Süden der Hafen Godorf nicht die alleinige Hafen-Alternative sondern nur eine unter drei Optionen neben dem Hafen Bonn (erweitert 2012) und dem geplanten Ausbau des Hafens Lülsdorf (voraussichtliche Inbetriebnahme 2018). Dazu kommt noch die bereits fertiggestellte Erweiterung des Bahnterminals Eifeltor um ein drittes Modul in 2012.** Die HGK hat in der Ratsbeschlussvorlage den unzulässigen Versuch unternommen, die Kapazitätsbetrachtung auf die "Kölner Häfen" einzuschränken, wodurch Hafenstandorte wie Bonn oder Lülsdorf und das Bahnterminal Eifeltor bei der Kapazitätsrechnung automatisch unter den Tisch gefallen sind. Diese Beschneidung des Logistikraums nur auf die Kölner Stadtgrenzen und Häfen ist logistisch unhaltbar, da die Einzugsgebiete der Terminals lt. HGK 50 km Radius umfassen und über Köln weit hinausreichen (s. Marktanalyse der Kölner Häfen, a.a.O., S. 24). Die unterschlagenen Kandidaten im einzelnen:

- **Hafen Bonn**: Die HGK- Legende vom alternativlosen Godorfer Ausbau war schon deshalb unhaltbar und irreführend, weil der Bonner Hafen 2012 nur ca. 20 km von Godorf von Grund auf modernisiert und die Kapazität um das 2.5-fache von heute umgeschlagenen 180.000 TEU auf 450.000 TEU gesteigert wurde.
- **Hafen Lülsdorf**: Überaschend kommt der Hafen Lülsdorf im Rechtsrheinischen in ca. 3 km Luftlinie östlich von Godorf hinzu. Die Evonik plant - gemeinsam mit Duisport - ein Containerterminal auf ca. 50.000 qm des Evonik-Werksgeländes. Dies entspricht der Fläche des Bonner Hafens. Da in Lülsdorf wie in Bonn an der Kaikante verladen wird und heute wie in Bonn ca. 620.000 Tonnen Schütt- und Massengüter umgeschlagen werden, dürfte die Kapazität in der Größe von 450.000 TEU wie in Bonn liegen.
- **Bahnterminal Eifeltor:** Von der HGK aus der Kapazitätsrechnung völlig ausgeklammert wird auch das Bahnterminal Eifeltor, das lt. Fahrplan der Verladung von Containern via Bahn aus bzw. in alle vier Himmelsrichtungen dient.

Fazit: Aufgrund des reduzierten Marktwachstums bei gleichzeitiger Verdoppelung der Angebotskapazitäten im Wirtschaftsraum Köln (s. S. 2, Tabelle 2) **sowohl im Norden (von 507.000 TEU auf 1.370.000 TEU, wie auch im Süden (von 1.020.000 TEU auf 2.160.000 TEU) ist ein weiteres Beharren auf der Option Godorf zumindest im Zeitraum 2010-2030 nur noch - wie in der Ratsbeschlussvorlage Nov. 2012 - durch unzulässiges Heranziehen überhöhter Wachstumsannahmen bzw. Ausblendung der im Wirtschaftsraum tatsächlich verfügbaren Optionen darstellbar**. Im Einzelnen:

- **Ohne Godorf stehen in Bonn, Lülsdorf und Eifeltor im Kölner Süden bis 2030 die doppelten Kapazitäten zur Verfügung, entsprechend der Marktentwicklung:** Bis 2012 konzentrierte sich der Umschlag im Süden auf Bonn mit 180.000 TEU per Schiff/LKW (Bonn hat keinen Bahnanschluss) und auf Eifeltor mit 840.000 TEU per Bahn/LKW. Mit den Erweiterungen in Bonn (+270.000 TEU auf 450.000 TEU, in Eifeltor (+420.000 TEU auf 1.260.000 TEU) und künftig auch Lülsdorf (+450.000 TEU) verdoppelt sich die Süd-Kapazität - ohne Godorf - auf 2.160.000 TEU. Angesichts der erwarteten Verdoppelung des Marktes ist eine 4. Erweiterung der Südkapazitäten durch Godorf um zusätzliche 490.000 TEU obsolet geworden.
- **Qualitative Vorteile Bonn und Lülsdorf im Süden gg. Godorf:** Die Erweiterung des Hafens Bonn ist bereits seit 2012 Realität, die Inbetriebnahme von Lülsdorf ist für 2018 geplant. Beide Häfen dienen der links- bzw. rechtsrheinischen Kölner Wirtschaft. Ihr ökonomischer Ertrag kommt zwar anders als beim Godorfausbau nicht der HGK und der Stadt Köln zugute, dafür wird Köln vom Investitionsaufwand von 70-80 Mio. € entlastet und 150.000 qm des Naturschutzgebiets Sürther Aue nicht zerstört. Lülsdorf hat den zusätzlichen Vorteil, dass neben dem 50.000 qm großen Hafengelände noch auf dem angrenzenden 450.000 qm großen Freigelände neue Gewerbe angesiedelt werden und entsprechend weitere Arbeitsplätze entstehen. Dies ist in Godorf nicht möglich. Ein in den 90er Jahren geplanter Ausbau als Hafen der 4. Generation wurde von der Bezirksregierung untersagt.

- **Kapazitätsaufbau in Köln jenseits des regionalen Bedarfs zur Übernahme von Transitverkehr aus den ZARA-Häfen ist unattraktiv.** Über das regionale Marktaufkommen hinaus könnten die Rheinhäfen - und damit auch Köln - Teile dieser Entlastungs-Verkehre aus den ZARA-Häfen über ihre Anlagen als Zwischenstation lenken, eine neue Variante des Stapelrechts aus dem Mittelalter. Dieser Umschlag ist jedoch mit äußerst geringer Wertschöpfung verbunden und sogar möglicherweise ein Verlustgeschäft. Das kann keine Priorität beanspruchen vor der Nutzung für die regionalen Kunden.

Empfohlen wird ein Moratorium von 10 Jahren, d.h. bis 2025, und der Start einer künftigen Neuplanung von Kapazitäten für eine Verfügbarkeit ca. ab 2035: Ob Godorf nach dem aktuellen HGK-Planungszeitraum 2010-2030 tatsächlich gebraucht wird oder nicht, kann in 10 Jahren, d.h. ab 2025, für eine Verfügbarkeit ab 2035 neu bewertet werden. Das Moratorium soll verhindern, dass die Stadt Köln in das unnötige ökonomische und ökologische Abenteuer gedrängt wird, für Godorf ca. 70-80 Mio € zu verschwenden und zusätzlich in der Sürther Aue 150.000 qm Naturschutzgebiet zu opfern. Köln bzw. die HGK haben im Bereich Logistik bereits genug finanziell zu verkraften: Die weitere Umrüstung des Hafens Niehl (ca. 88 Mio €), den Neubau des HGK-Bahnterminals Köln-Nord (ca. 85 Mio €) und den Beteiligungserwerb an der neska-Schiffahrts- und Speditionskontor GMBH (Kaufpreis ca. 50 Mio € + 25 Mio € Schuldenübernahme).

Es trifft sich daher gut, dass die drei Erweiterungen im Süden von dritten Trägern finanziert werden wie Eifeltor (47 Mio €), Bonn (17 Mio €) und Lülsdorf (ca. 17 Mio €) und nicht die Kasse der Stadt oder ihre Erholungsgebiete belasten (s. auch Tabelle 2, S. 2).

Nach über 25 Jahren Diskussion um den Hafenausbau Godorf ist die Zeit gekommen, die Vielzahl neuer Kapazitäten fundiert auf der Basis aktueller Marktprognosen auf den Prüfstand zu stellen und Schaden von der Stadt abzuwenden.