Der Oberbürgermeister
Stadtplanungsamt
61, 61/1
Stadthaus Willy-Brandt-Platz 2
50679 Köln

07.06.2013
Frau Kersten
Tel. (02 21) 221-22867
Fax (02 21) 221-22450

Niederschrift

über die frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung zum städtebaulichen Planungskonzept und zur 101. Flächennutzungsplanänderung:

„Godorfer Hafen in Köln-Godorf“

Veranstaltungsort:	Gesamtschule Rodenkirchen, Sürther Straße 191
Termin:	18.04.2013
Beginn:	19:05 Uhr
Ende:	23:20 Uhr
Besucher:	ca. 170 Bürgerinnen und Bürger

Teilnehmer/innen

Vorsitzender:
Mike Homann, Bezirksbürgermeister Rodenkirchen

Moderation:
Frau Mölders, Stadtplanung Dr. Jansen, Köln

Verwaltung:
Frau Müller, Stadtplanungsamt,
Herr von Wolff, Stadtplanungsamt,
Herr Makrutzki, Stadtplanungsamt
Herr Höller, Stadtplanungsamt
Frau Hüser, Stadtplanungsamt

Vorhabenträger
Herr Schulke, Häfen und Güterverkehr Köln AG (HGK)
Herr Dr. Zeese, Häfen und Güterverkehr Köln AG (HGK)

Gutachter:
Herr Richling, Schüßler-Plan, Verkehrsplaner
Herr Galunder, Nardus, Umweltprüfung
Herr Platz, Planco Consulting, Hafengutachter

Niederschrift:
Frau Kersten, Stadtplanungsamt

Herr Homann, Bezirksbürgermeister des Stadtbezirkes Rodenkirchen, begrüßt die anwesenden Bürgerinnen und Bürger und stellt die Moderatorin, Frau Mölders, vor. Frau Mölders wird durch den Abend führen.

Frau Mölders begrüßt ebenfalls die anwesenden Bürgerinnen und Bürger. Sie erläutert den Ablauf der Veranstaltung und die Handhabung der Wortmeldezettel. Es wird darauf hingewiesen, dass die Veranstaltung zwecks Protokollerstellung aufgezeichnet wird.

Frau Müller begrüßt die anwesenden Bürgerinnen und Bürger und stellt das Podium vor. Frau Müller erläutert, dass es sich bei der Veranstaltung um eine frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung für die Änderung des Flächenutzungsplans und die Aufstellung eines Bebauungsplans handelt. Aufgrund des frühen Planungsstadiums beider Verfahren werden möglicherweise nicht alle Fragen im Detail beantwortet werden können. Alle Anregungen und Fragen werden jedoch im Rahmen der weiteren Planung Berücksichtigung finden.

Herr Höller, Stadtplanungsamt, erläutert die notwendigen Verfahrensschritte der Änderung des Flächennutzungsplans und die übergeordneten Planungsebenen. Herr Höller zeigt das Plangebiet anhand des Regionalplans und eines Auszugs aus dem Flächennutzungsplan (FNP). Er veranschaulicht die bisherige und die beabsichtigte Darstellung im FNP.

Herr Makrutzki, Stadtplanungsamt, erläutert die städtebauliche Planung der Hafenerweiterung und die geplanten Festsetzungen des hierfür aufzustellenden Bebauungsplans.

Frau Hüser, Stadtplanungsamt, erläutert das Verfahren und die wesentlichen Inhalte der Umweltprüfung, welche beide Planverfahren von der Einleitung bis zu den abschließenden Ratsbeschlüssen begleitet. Frau Hüser weist darauf hin, dass zusätzlich zu der heutigen Veranstaltung die Möglichkeit zur schriftlichen Stellungnahme besteht. Die schriftlichen Stellungnahmen können bis zum 3. Mai 2013 an den Bezirksbürgermeister des Stadtbezirkes Rodenkirchen, Herrn Homann, gerichtet werden.

Herr Dr. Zeese, Pressesprecher der Häfen und Güterverkehr Köln AG (HGK), erklärt zum besseren Verständnis der Thematik verschiedene Fachbegriffe des Güterverkehrs und erläutert die Gründe, aus welchen eine Erweiterung des Godorfer Hafens aus Sicht der HGK erforderlich ist. Das neue Hafenbecken soll zum Umschlag kombinierter Verkehre und zum Umschlag von Schütt- und Stückgut dienen. Der Umschlag erfolgt bevorzugt vom Schiff auf die Eisenbahn. Eine Umschlagmöglichkeit auf LKW ist auch vorgesehen.

Herr Richling, Schüßler-Plan, teilt mit, dass im April 2013 eine Verkehrszählung zur Erstellung eines Verkehrsgutachtens stattgefunden hat. Im Rahmen der Verkehrsuntersuchung wird ermittelt, mit welchem zusätzlichen Verkehrsaufkommen zu rechnen ist, wie die Verteilung des Zusatzverkehrs sein wird und welche Auswirkungen der zusätzliche Verkehr haben wird.

Herr Galunder, Firma Nardus, beauftragt mit der Prüfung der Natur- und Artenschutzbelange, erläutert zum Stand der Umweltprüfung welche Belange im Rahmen der Planung untersucht werden und welche Methoden hierbei Anwendung finden. Alle Untersuchungen wurden in 2012 durchgeführt. Es handelt sich um ein sehr gut bekanntes Gelände, welches seit 1989 kontinuierlich untersucht wurde.

Frau Mölders bittet um die Wortmeldezettel und erläutert das weitere Verfahren. Vorab wird abgestimmt, ob während der Veranstaltung Filmaufnahmen getätigt werden dürfen. Ein Bürger spricht sich dagegen aus, ist aber damit einverstanden, dass er während seiner Wortmeldung nicht aufgenommen wird, alle anderen Wortmeldungen aber aufgezeichnet werden dürfen. Des Weiteren wird darüber abgestimmt, ob die drei am Verfahren maßgeblich beteiligten Vereinigungen vorab jeweils durch einen Sprecher oder eine Sprecherin eine Stellung-

nahme ihrer Organisationen abgeben dürfen. Diesem Verfahren wird mehrheitlich zugestimmt.

Herr NN, geht in seiner Stellungnahme darauf ein, dass die Wachstumsprognosen für den Godorfer Hafen nicht realistisch sind und die benötigten zusätzlichen Kapazitäten an anderen Standorten zur Verfügung stehen. Er weist auf das erhöhte Gefahrenpotential durch die Nähe zur chemischen Industrie und durch zusätzliche Begegnungsverkehre hin und fragt, wie diese Gefahrenlage eingeschätzt wird. Des Weiteren möchte Herr NN wissen, warum das Thema nicht im Logistikforum der Stadt Köln behandelt wurde. Der BUND war davon ausgegangen, dass dieses Thema im Logistikforum objektiv beraten wird. Da dies nicht der Fall ist, hat der BUND seinen Austritt aus dem Logistikforum erklärt. Herr NN teilt mit, dass seitens des BUND eine umfassende Eingabe erstellt wurde, wie die Naturschutzbelange untersucht und bewertet werden sollten. Er bittet um eine detaillierte Darstellung, wie sich Flora und Fauna nach der Rodung verändert haben.

Herr NNerläutert, dass im Falle eines Hochwassers, die Strömung voll auf dem neuen Hafengelände stehen würde. Dies ist aktuell Überschwemmungsgebiet. Es muss für einen Ausgleich gesorgt werden und es darf keine Abflussverschlechterung stattfinden. Herr NN verweist in diesem Zusammenhang auf das Wasserhaushaltsgesetz und die europäische Hochwasserrisikomanagementrichtlinie.

Herr NN, äußert umfassend Zweifel an den Aussagen der HGK, dass der Hafen Niehl nicht zum Containerhafen umgerüstet werden kann. Diese Aussagen von 1988 waren dann Grundlage des Rates für den Beschluss eines Hafenkonzeptes, welches einen Ausbau des Godorfer Hafens vorsah. Zum Ausbau des Godorfer Hafens sei es in der Zwischenzeit nicht gekommen, der Hafen Niehl sei aber sehr wohl großflächig zum Containerhafen ausgebaut worden. Damit sind nach Auffassung von Herrn NN alle Diskussionen hinfällig, denn bereits die ursprüngliche Aussage, der Hafen Niehl sei für einen Ausbau nicht geeignet, war falsch. Nach Auffassung von Herrn NN wurde damit die Frage, wofür es überhaupt einen Ausbau des Godorfer Hafens bedarf, nie beantwortet. Herr NN hat vier Forderungen an die HGK: er verlangt eine Entschuldigung und Entschädigung von der HGK für die Täuschung in den letzten 20 Jahren. Des Weiteren verlangt er, dass sich die Planungsbehörde nicht weiterhin schützend vor die HGK stellt und dass die Aufsichtsbehörde der HGK den Bedarf eines Ausbaus prüft. Abschließend verlangt Herr NN, dass das Projekt für 10 Jahre auf Eis gelegt wird, um die Entwicklung im Bereich der Binnenschifffahrt abzuwarten.

Frau Mölders eröffnet nun die Diskussion.

1.) **Herr NN** bezweifelt, dass die Wachstumsprognose der HGK in Höhe von 5,8% pro Jahr realistisch ist. Bereits in 2011 und 2012 ist das Wachstum im Hafen Niehl stagniert. Die Höchstzahlen von 2007 von 574.000 TEU (Twenty-foot Equivalent Unit, deutsch Standardcontainer) wurden nicht mehr erreicht. Ein erwartetes Wachstum von drei bis vier Prozent könnte durch die Erweiterungen der vier anderen Standorte im Kölner Raum aufgefangen werden.

2.) **Herr NN** fragt, warum wesentliche Beziehungen zwischen den anderen Standorten im Kölner Raum – sowohl Synergie- als auch Konkurrenzeffekte – von der HGK nicht betrachtet wurden.

3.) **Herr NN** möchte detaillierte Angaben zu den Flächen, welche in Niehl I, Bonn, sowie dem geplanten Hafen Godorf für Container, konventionelles Stück- und Massengut, Leercontainer, Logistikservices und nicht hafenaffine Nutzungen vorgesehen sind, erhalten. Des Weiteren möchte Herr NN wissen, warum Köln die Pläne anderer Häfen, z.B. Rotterdam, zur Auslagerung von Logistikservices ausbaden muss.

Herr Dr. Zeese schlägt vor, die Frage von Herrn NN bilateral zu klären oder schriftlich zu beantworten, da ihm solche detaillierten Angaben am heutigen Abend nicht vorliegen. Herr Dr. Zeese untermauert, dass die von der HGK herausgegebenen Wachstumszahlen durchaus realistisch sind und dies von Gutachtern bestätigt wurde. Er macht deutlich, dass bisher in den Kölner Häfen keine Stagnation zu verzeichnen ist. Niehl liegt bei einem Umschlag von 500.000 +/- 50.000 TEU. Bei 570.000 TEU ist die Kapazitätsgrenze von Niehl eindeutig erreicht. Es gilt zu beachten, dass sich die Art der Verkehre ändert. Es kommen immer mehr Güter auf Containern. Die Güter, welche über den Rhein nach Köln kommen, sind zu 2/3 für NRW bestimmt. Es ist insofern nicht die Frage, ob die Güter nach NRW kommen, sondern über welchen Weg. Der Wasserweg mit einem Hafen vor der Türe bietet sich an, dies spart Wege und Transportkosten.

4.) **Herr NN** erkundigt sich, ob das Schreiben von Herrn Kox bezüglich der Lärmemissionen im Stadtplanungsamt bekannt ist. Das Schreiben war an Herrn Dr. Zeese adressiert und wurde bis heute nicht beantwortet. Herr NN übergibt eine Kopie des Schreibens an Herrn von Wolff.

5.) **Herr NN** ist fassungslos, dass die Verwaltung den Austritt des einzigen zivilgesellschaftlichen Vertreters, des BUND, im Logistikforum einfach hinnimmt und fragt, warum der Brief des BUND nicht beantwortet wurde. Er möchte wissen, ob die HGK über die finanziellen und personellen Kapazitäten verfügt, die geplanten Ausbauten und drei Großprojekte zeitgleich zu verwirklichen.

6.) **Herr NN** fragt, ob hier nicht ein klassischer Fall von Errichtung unnötiger Doppelkapazitäten in eng benachbarten Städten vorliegt, da die Umschlagkapazitäten in Bonn, Niehl, Köln-Nord und Eifeltor ausreichend sind.

7.) **Frau NN** erkundigt sich, warum in der Planco Marktanalyse hauptsächlich vom Schiffs- und Bahnverkehr die Rede ist. Sie möchte wissen, ob die Belastung durch den zusätzlichen LKW Verkehr auch berücksichtigt wurde. Müsste in die Wirtschaftlichkeitsberechnung nicht auch der bereits 2004 angedachte Overfly vom Hafen Richtung Autobahn einbezogen werden?

8.) **Frau NN** schlägt vor, die finanziellen Mittel in die vorhandene marode Verkehrsinfrastruktur Kölns zu investieren anstatt in den Ausbau des Hafens und den Hafenausbau für eine Bedenkzeit von 10 Jahren zurückzustellen.

Herr Dr. Zeese erläutert, dass die HGK ein Unternehmen des Stadtwerkekonzerns ist und seit der Gründung im Jahr 1992 nur in zwei Jahren keinen Gewinn erzielt hat. Die Gewinne werden jeweils zum Stichtag 31.12. an den Stadtwerkekonzern abgeführt und dort für andere städtische Unternehmen eingesetzt, die nicht in einem Wettbewerbsgeschäft stehen und/oder keine Gewinne erzielen. Die finanziellen Kapazitäten für das Projekt sind vorhanden. Die HGK wird hierzu möglicherweise einen Kredit beim Stadtwerkekonzern aufnehmen. Das Bundesverkehrsministerium unterstützt grundsätzlich das Vorhaben, den Verkehr von der Straße auf günstigere Verkehrswege umzulenken. Über eine Förderung für den Ausbau des Godorfer Hafens ist jedoch noch nicht entschieden. Ein gewisses unternehmerisches Risiko bleibt bestehen, aber die Prognose ist nach den jetzigen Berechnungen positiv. Sollten sich die Gegebenheiten in der Art verändern, dass die Prognose nicht mehr positiv ausfällt, wird das Projekt verändert, aufgeschoben oder aufgehoben. Auch die personellen Kapazitäten sind vorhanden. Die HGK beauftragt zu diesem Zweck einen externen Dienstleister.
Die Auswirkungen auf andere Standorte wurden geprüft. Hierbei muss die Unterschiedlichkeit der Verkehre berücksichtigt werden. Bonn kann nicht alle zusätzlichen Verkehre auffangen.
Die HGK investiert jedes Jahr in die eigene Infrastruktur, z.B. in Kaianlagen, Hafenanlagen,

Bahngleise etc. Die Infrastruktur der HGK wird nicht zu Gunsten des Godorfer Hafens vernachlässigt.

Frau Müller erklärt, dass es die Aufgabe des Logistikforums ist, zu prüfen, wie Verkehre gelenkt und optimiert werden können. Es ist nicht Aufgabe des Logistikforums den Ausbau des Godorfer Hafens zu prüfen. Der Rat hat der Verwaltung den Auftrag erteilt, die Planung fortzuführen.

9.) **Herr NN** fragt noch einmal nach, wann mit einer Entschuldigung und Entschädigung durch die HGK gerechnet werden kann.

Herr Dr. Zeese macht deutlich, dass es keine 20 Jahre währende Falschbegründung und keinen Komplott gegeben hat. Aus diesem Grund wird auch keine Entschuldigung der HGK erfolgen.

10.) **Herr NN** fragt noch einmal nach dem Overfly und warum dieser aus der Planung genommen wurde. Herr NN möchte wissen, ob die Erschließung tatsächlich wie im Flyer beschrieben vorgesehen ist.

Herr Richling erklärt, dass die Verkehrsführung Inhalt des noch zu erstellenden Verkehrsgutachtens ist. Ergebnisse hierzu liegen noch nicht vor.

Herr Schulke teilt mit, dass der Overfly 2004 zu den Akten genommen wurde, da die bestehende Verkehrsanbindung als ausreichend bewertet wird. Um dem Grundsatz eines sparsamen Einsatzes finanzieller Mittel Rechnung zu tragen, wird der Overfly nicht mehr berücksichtigt.

Herr Dr. Zeese ergänzt, dass die Verkehrsuntersuchungen – wie von Herrn Richling erläutert – noch laufen und die HGK gerne gesprächsbereit ist. Es können gerne Vorschläge zur Verkehrsführung gemacht werden.

11.) **Herr NN** beschwert sich darüber, dass niemand auf die Auswirkungen der Planung auf die rechte Rheinseite eingegangen ist und Porz-Langel in diesem Zusammenhang nirgends Erwähnung findet. Er bezweifelt die Rechtmäßigkeit der heutigen Abendveranstaltung und möchte auch in Porz-Langel eine Bürgerinitiative gegen den Hafenausbau gründen.

12.) **Herr NN** möchte wissen, warum zwei Verfahren parallel betrieben werden: der juristische Prozess zu dem ersten Verfahren wird derzeit in 3. Instanz vor dem BVG Leipzig verhandelt, während gleichzeitig ein neues Planverfahren angestoßen wurde. Er fordert, nur eines der beiden Verfahren fortzuführen.

13.) **Frau NN** fragt, wann der Status quo festgestellt wurde, an welchem die Umweltauswirkungen gemessen werden. Frau NN teilt des Weiteren mit, dass es seit April eine große Baustelle in Godorf gibt und eine Verkehrszählung im April aus diesem Grund nicht repräsentativ ist.

14.) **Herr NN** möchte wissen, mit wie vielen zusätzlichen Rangierfahrten innerhalb des Hafengeländes zu rechnen ist und welche Lärmemissionen dies verursachen wird. Des Weiteren weist Herr NN auf ein erhöhtes Gefahrenpotential einer Havarie mit Gefahrgut für die Bevölkerung hin, da die Prellböcke der Rangiergleise nur ca. 70 Meter von der Wohnbebauung entfernt sind.

Frau Müller teilt mit, dass die Veranstaltung rechtmäßig ist und es keine gesetzlichen Vorgaben zur Durchführung der Veranstaltung gibt. Eine gesonderte Veranstaltung für das

Rechtsrheinische wird es nicht geben. Im Rahmen der Gutachten werden die Auswirkungen auf die rechtsrheinischen Stadtteile selbstverständlich ebenfalls untersucht.

Frau Hüser ergänzt, dass es zum Beispiel für das Lärmgutachten drei Messpunkte im Rechtsrheinischen geben wird und auch bei der Prüfung der Luftschadstoffausbreitung das Rechtsrheinische einbezogen wird.

Herr Dr. Zeese erläutert die juristischen Hintergründe, aus denen sowohl das erste Verfahren juristisch weiterbetrieben wird, als auch gleichzeitig ein neues Planverfahren angestoßen wurde. Unabhängig vom juristischen Ausgang des ersten Verfahrens, wird das neue Verfahren weiter betrieben, da diese Vorarbeiten in jedem Fall erledigt werden müssen.

Herr Schulke geht auf die Frage von Herr NN ein. Die Eisenbahn soll gestärkt werden, zu diesem Zweck wird ein weiteres Rangiergleis benötigt. Dies bedarf eines gesonderten Verfahrens und einer gesonderten Genehmigung. Für die Genehmigung ist das Eisenbahnbundesamt zuständig. In diesem Zuge werden sowohl die Sicherheitsaspekte als auch die Emissionen, u.a. die Lärmemissionen, geprüft.

Herr Richling korrigiert seine Aussage aus dem Vortrag. Die Verkehrszählung wurde Ende März durchgeführt. Die Richtlinien - unter welchen Bedingungen Verkehrszählungen stattfinden dürfen - wurden eingehalten. Dennoch erkundigt sich Herr Richling, um welche Baustelle es sich bei der Frage von Frau NN handelt, um dies noch einmal überprüfen zu können.

Herr Galunder teilt mit, dass der Status quo der Untersuchung des Naturschutzgebietes in 2012 erhoben wurde. Die durchgeführten Rodungsmaßnahmen dienten der Pflege des Gebietes. Es sind keine Arten verschwunden.

Frau Müller ergänzt, dass der Status quo der Umweltauswirkungen jetzt – zu Beginn des Verfahrens – erhoben wird.

15.) Die Frage von **Herr NN** hat sich mit dem Eingangsstatement erledigt

16.) **Herr NN** möchte wissen, wer die Abwägung zwischen ökologischen und ökonomischen Interessen vornimmt und in welcher Form dies geschieht. Ist eine Bilanzverbesserung der HGK gerechtfertigt, wenn im Gegenzug ein Naturschutzgebiet verloren geht? Des Weiteren fragt Herr NN, warum als Ausgleichsfläche eine bereits vorhandene Brachfläche herangezogen werden kann. Dies ist auch Bürgersicht nicht verständlich.

17.) **Herr NN** möchte wissen, ob die Forderungen des Wasserhaushaltsgesetzes in der Planung berücksichtigt werden. Die HGK hat in dem ersten Verfahren bereits einen Ausgleich realisiert. Wird dieser Augleich für das neue Verfahren berücksichtigt?

18.) **Herr NN** möchte wissen, worauf die Prüfungserkenntnisse basieren, dass ein Hafen erforderlich ist. Die deutsche Bahn AG verfolgt eine andere Strategie und setzt auf den Schienenverkehr von Asien nach Europa, die HGK lässt die europa- und weltweiten Entwicklungen außer Acht. Herr NN schlägt vor, dass die HGK sich kein Geld vom Stadtwerkekonzern sondern an den Kapitalmärkten, an der Börse, besorgen soll. Erst wenn dies gelingt, ist deutlich, dass es sich um ein wirtschaftliches Unterfangen handelt.

19.) **Frau NN** erkundigt sich, wie die Sicherheit für die Umwelt und die Bürgerinnen und Bürger sichergestellt werden soll, wenn die Sicherheit im Godorfer Hafen bereits jetzt ein Problem ist. Des Weiteren fragt Frau NN nach dem Logistikkonzept. Erst nach Erstellung dieses Konzeptes sollte die Planung weitergeführt werden.

Herr von Wolff erläutert auf die Frage von Herrn NN, dass die Entscheidung über die Interessensabwägung am Ende des Verfahrens durch den Rat der Stadt Köln getroffen wird. In einem zweiten Beteiligungsschritt – der Offenlage – sind alle Gutachten fertig und öffentlich zugänglich, sodann können alle Fragen, die Gutachten betreffend, beantwortet werden und es können noch einmal Argumente vorgebracht werden, die in den Abwägungsprozess einbezogen werden. Nach dem bisherigen Stand ist der Ausgleich der bereits erfolgten Eingriffe abgeschlossen. Die Eingriffe werden aber noch einmal neu betrachtet.
Der Naturschutz ist ein wichtiges Prüfkriterium im Rahmen der vorbereitenden Bauleitplanung - bei der Änderung des Flächennutzungsplanes. Dieses erfolgt nach einem festgelegten Verfahren nach dem Landschaftsgesetz.

Herr Dr. Zeese nimmt Stellung zu der Frage von Herrn NN. Die HGK ist an die Gemeindeordnung NRW (GO NRW) gebunden und darf sich kein Geld an der Börse besorgen. Des Weiteren ist es der HGK nicht erlaubt, sich außerhalb von Köln geschäftlich zu engagieren. Die HGK ist ein kommunales Unternehmen mit einem konkreten Auftrag und Aufgaben. Betreffend den Sicherheitsaspekt erläutert Herr Dr. Zeese, dass mit zwei bis drei zusätzlichen Schiffen pro Tag gerechnet wird, dies erhöht das Sicherheitsrisiko nicht signifikant.

Herr Schulke ergänzt die Auskunft von Herrn von Wolff und bestätigt, dass das aktuelle Verfahren noch einmal einer neuen Bilanzierung hinsichtlich der Ausgleichsflächen unterworfen wird. Auch die Aufwertung einer Brachfläche ist eine Form des Ausgleiches, dieser errechnet sich nach Ökowertpunkten.

Frau Müller nimmt Stellung zu der Frage nach dem Logistikkonzept. Es gibt keinen Ratsbeschluss, welcher die Bauleitplanverfahren in Abhängigkeit zu dem Logistikkonzept stellt.

Herr von Wolff teilt mit, dass das Thema Sicherheit und Gefahrenschutz ebenfalls geprüft wird. Die Bezirksregierung übernimmt in diesem Fall die Aufgaben der Gewerbeaufsicht. Auch ein möglicher Störfall im Zusammenhang mit der chemischen Industrie wird in diesem Rahmen geprüft.

20.) **Herr NN** berichtet aus seiner beruflichen Praxis. Seine Firma bezieht monatlich circa zwei bis drei Container und hat die Erfahrung gemacht, dass es günstiger ist, diese in Neuss umzuschlagen und per LKW in den Kölner Süden zu transportieren als einen Transport mit der Bahn nach Bonntor zu organisieren. Warum sollte sich der Hafen vor diesem Hintergrund rentieren?

21.) **Herr NN** möchte wissen, warum die Erstellung des Logistikkonzeptes nicht abgewartet wird.

22.) **Frau NN** fragt: wird im Rahmen der Prüfung der Umweltbelange auch der durch die Schiffe verursachte Lärm und Schmutz überprüft?

23.) **Herr NN** möchte wissen, ob eine Umweltprüfung ein Bauvorhaben mit diesem Investitionsvolumen überhaupt stoppen kann.

24.) **Herr NN** - nicht mehr anwesend.

25.) **Herr NN** schlägt vor, das Naturschutzgebiet wieder für Spaziergänger zu öffnen.

Herr Dr. Zeese bezieht sich auf die Erfahrungen von Herrn NN und antwortet, dass diese Erfahrungen die Pläne der HGK nicht unrealistisch machen, sondern unterstützen. Die HGK möchte, dass die Container zukünftig kostengünstig und schnell bis Godorf transportiert werden, um dann nur noch eine kurze Strecke mit dem LKW angeliefert werden zu müssen.

Frau Hüser bestätigt, dass die Umweltauswirkungen der Schiffe ebenfalls berücksichtigt werden. Theoretisch kann der Artenschutz ein solches Vorhaben stoppen. Praktisch sind dementsprechende Arten hier nicht vorhanden.

Herr Schulke und Herr Dr. Zeese teilen mit, dass das Gebiet bereits geöffnet ist, nehmen aber gerne die Anregung mit, dass Gebiet weitläufiger zugänglich zu machen.

26.) **Herr NN** befürchtet, dass das Stapeln der Container erheblichen Lärm verursachen wird. Ist der Betrieb 24 Stunden/Tag geplant? Ist mit Auswirkungen zu rechnen?

Herr Schulke erklärt, dass der Lärm als eine Emissionsart geprüft wird. Es sind unterschiedliche Richtwerte für Tag und Nacht einzuhalten. Gegebenenfalls müssen die Betriebszeiten eingeschränkt oder Lärmschutzmaßnahmen ergriffen werden.

Herr Dr. Zeese ergänzt, dass zum Beispiel am Westkai in Niehl die Wohnbebauung sehr nah herangerückt ist und ab 22:00 Uhr kein Umschlag mehr erfolgen darf.

27.) **NN** nicht mehr anwesend

28.) **Herr NN** fragt, warum in Godorf weiterhin Schüttgutumschlagplätze vorgesehen sind. Herr NN schlägt eine Kooperation mit dem Hafen Bonn vor und möchte des Weiteren wissen, ob in Godorf weiterhin trockener Umschlag geschehen soll und welcher Flächenverbrauch dafür vorgesehen ist.

29.) **Herr NN** fragt, ob es auch Informationen über die Entlastung von Niehl I gibt.

30.) **Herr NN** möchte wissen, warum die HGK nicht schon längst ein Containerterminal an der Stelle des Schüttgutterminals errichtet hat. Wenn die Wirtschaftlichkeitsberechnung stimmt, müssten auch keine Fördergelder in Anspruch genommen werden. Herr NN fragt des Weiteren, warum durch diese Maßnahme eine höhere Schadstoffbelastung in Kauf genommen wird, wenn gleichzeitig über die Ausweitung der Umweltzone diskutiert wird.

31.) **Herr NN** ist der Ansicht, die HGK habe das Naturschutzgebiet vernachlässigt.

32.) **Frau NN** fragt, ob der Rat der Stadt Köln nicht verpflichtet ist, die Aussagen der HGK nachzuprüfen. Frau NN möchte darüber hinaus wissen, ob der Umweltgutachter von der HGK beauftragt ist und ob dieser in diesem Fall neutral ist.

Frau Müller teilt zur Frage von Frau NN mit, dass die Stadt die Vorgaben für die Gutachten gibt und auch die Ergebnisse der Gutachten überprüft. Der Rat der Stadt Köln hat den Auftrag erteilt, das Verfahren zur Planrechtsetzung einzuleiten und wird am Ende über das Ergebnis entscheiden.

Herr von Wolff ergänzt, dass die HGK ein Aufsichtsratsgremium hat, welches mehrheitlich aus Mitgliedern des Rates besteht.

Herr Dr. Zeese erläutert, dass das Schüttgutterminal weit über 100.000 Tonnen Umschlag hat. Zum Ausbau des Hafenbeckens muss der Kran abgebaut werden und wird am neuen Hafenbecken wieder aufgebaut.
Herr Dr. Zeese erklärt des Weiteren, dass auch die HGK selbstverständlich eine Wirtschaftlichkeitsberechnung durchführt. Da es aktuell noch einige Unwägbarkeiten gibt (Zeitpunkt der Genehmigung, Höhe der Baukosten etc.), ist das Projekt derzeit noch nicht endgültig kalkulierbar. Fest steht, dass ein unwirtschaftlicher Hafen nicht gebaut wird. Die HGK hat bereits

in der Vergangenheit versucht, auf einer kleineren Fläche umzuschlagen, dies ist jedoch nicht wirtschaftlich darstellbar, da die Grundkosten zu hoch sind. Ursprünglich war der Hafen doppelt so groß geplant. Die HGK hat die Fläche zwischenzeitlich wesentlich verkleinert, noch kleiner wäre definitiv nicht wirtschaftlich.

Frau Müller betont auf nochmalige Nachfrage, dass es keine Abhängigkeit zwischen dem Logistikkonzept und dem Bebauungsplanverfahren zum Hafenausbau gibt.

33.) **Herr NN** fragt, ob dies nun bedeutet, dass der Hafenausbau endgültig beschlossen ist.

Frau Müller verneint dies. Am Ende des Verfahrens entscheidet der Rat in Kenntnis aller eingebrachten Gutachten und in Abwägung aller vorgetragenen Anregungen mit dem Satzungsbeschluss, ob und wie der Hafen ausgebaut wird.

34.) **Herr NN** insistiert, dass das Logistikkonzept auch die Häfen betrachtet.

35.) **Herr NN** zitiert aus dem Antrag der SPD-Fraktion und der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen betreffend "Regionales Logistikkonzept", AN/0130/2010, welcher in der Sitzung des Rates am 02.02.2010 beschlossen wurde.

36.) **Herr NN** fragt, warum die Außenkaimauer im Godorfer Hafen ungenutzt ist. Dort verlaufen zwölf Eisenbahnschienen, warum wird dieser Platz nicht als Logistikfläche genutzt? Der Versuchsbetrieb vor einigen Jahren an dieser Stelle war nicht wirtschaftlich, warum sollte sich der Ausbau eines ganzen Hafenbeckens rentieren?

Herr Dr. Zeese erläutert, dass nicht die Schifffahrt, sondern der Umschlag mit der entsprechenden Infrastruktur so teuer ist. Eine Wirtschaftlichkeit ist erst ab einer bestimmten Größe gegeben. Hinsichtlich des Einwands bezüglich der Umweltzone ergänzt Herr Dr. Zeese, dass die LKWs bereits jetzt fahren, und zwar in den Kölner Norden und in die Seehäfen. Der Ausbau des Godorfer Hafens soll LKW Fahrten einsparen, auch wenn es an konkreten Punkten zu einer Mehrbelastung kommt.

37.) **Herr NN** möchte wissen, ob in Godorf auch trockener Umschlag erfolgen soll und in welchem Umfang.

Herr Dr. Zeese erläutert, dass auch trockener Umschlag vorgesehen ist, dies ist der Gedanke eines Drehkreuzes. In welchem Umfang trockener Umschlag stattfinden wird, kann heute noch nicht genau gesagt werden. Die HGK hat bereits eine Kooperation mit Neuss. Die HGK würde auch gerne eine Kooperation mit Bonn eingehen, dies wird aber von Seiten des Hafens Bonn nicht verfolgt.

38.) **Herr NN** teilt mit, dass es keine seriösen Studien gibt, die den Quellverkehr in Köln betrachten.

39.) **Herr NN** kann sich nicht vorstellen, dass ein Umschlag an der Außenkaimauer unwirtschaftlich ist, wenn mit nur zwei bis drei Schiffen pro Tag mehr gerechnet wird.

40.) **Herr NN** gibt zu Bedenken, dass der Probebetrieb an der Außenkaimauer nicht nur wegen des Hinterlandverkehrs gescheitert ist, sondern weil ein ungeeigneter Kran benutzt wurde. Es sollte noch einmal ein Versuch im Probebetrieb unternommen werden.

Herr Dr. Zeese erläutert, dass es mehrere Gründe gegeben hat, die zum Scheitern des Probebetriebes geführt haben. Dazu gehören die operative Abwicklung vor Ort, welche nicht gut

dargestellt werden kann – die Außenkaimauer ist lang aber nicht ausreichend tief – und der ungeeignete Kran. Ein Umschlag über die Außenkaimauer ist nicht wirtschaftlich darstellbar.

Herr Schulke ergänzt, dass der Platz für die nötige Infrastruktur, z.B. zum Abstellen der Container, an der Außenkaimauer fehlt.

Herr NN entgegnet, dass in Niehl die Leercontainer sogar auf dem Mohlenkopf abgestellt werden. In Godorf gibt es bedeutend mehr Fläche, welche zu diesem Zweck verwendet werden könnte. Er bittet um eine entsprechende Prüfung und Mitteilung der Ergebnisse.

41.) **Frau NN** lobt Frau Mölders für die Moderation und bedankt sich bei Herrn Dr. Zeese für die ausführlichen Antworten. Von den städtischen Vertreterinnen und Vertretern fühlt sie sich nicht ausreichend ernst genommen.

Frau Müller bedankt sich für die angeregte Diskussion und die Anregungen. Das Protokoll wird nach Fertigstellung der Bezirksvertretung Rodenkirchen zur Beratung vorgelegt und ist dann öffentlich einsehbar.

gez. Homann	gez. Kersten
Herr Homann	Frau Kersten
(Bezirksbürgermeister Rodenkirchen)	(Schriftführerin)