Ausbau Godorfer Hafen
Eine unendliche, deprimierende Geschichte

Am 8. September 1988, also vor 26 Jahren, beschloss der Kölner Rat den Start der Planungsarbeiten und gleichzeitig das "Hafengesamtkonzept" für den Ausbau des Godorfer Hafens. Erst einige Jahre später wurde die "Aktionsgemeinschaft Contra Erweiterung Godorfer Hafen“ mit maßgeblicher Beteiligung der Bürgervereinigung Rodenkirchen e.V. ins Leben gerufen.
Die südliche Spitze der Rheinaue zwischen Godorf und Sürth bildet das Naturschutzgebiet Sürther Aue. Es wird begrenzt durch Rhein, Godorfer Hafen und die Industrieanlagen an der L 300. Die etwa 700 m lange und 270 m breite Fläche ist ein Refugium für viele gesetzlich geschützte Tier- und Pflanzenarten. Die Fläche mit dem Charakter einer Binnenland-Düne war für ökonomische Interessen nicht interessant und konnte sich deshalb ungestört über Jahre zu einem spezifischen Ökosystem entwickeln. Dieses ökologische Kleinod und Erholungsgebiet für die Bürger ist bedroht. Durch den geplanten Ausbau des Godorfer Hafens würde es fast vollständig zerstört. Dagegen wehrt sich die Aktionsgemeinschaft.

Erforderlichkeit: Kritische Beobachter sowie Anwohner vor Ort bestreiten die Notwendigkeit des Ausbaus, weil ausreichende Reserven im Kölner Norden und Süden 26 Jahre lang nachweislich verfügbar waren und für die nächsten 20 Jahre immer noch sind:

- **Niehl:** Der Hafen Köln-Niehl Im Norden ist keineswegs, wie von den Befürwortern des Ausbaus von Anfang an argumentiert, "voll ausgelastet". Er kann zwar nicht in der Fläche erweitert werden. Wohl aber rüstete die Hafengesellschaft HGK bisher 33 % des Hafens zum Containerhafen um. Das kann auch weiter geschehen: Lt. Beschlussvorlage 2012. zum neuen Planverfahren lassen sich bis 2030 weitere 25 % der Fläche für eine Umschlags-Verdoppelung umwidmen. Hinzu kommt, dass durch den Neubau des KLV-Terminals der Niehler Hafen erheblich entlastet wird.
- **Bonn**: Der seit langem bestehende Hafen Bonn im Süden nur 20 km entfernt von Godorf wurde 2012 ausgebaut für eine 2.5-fache Erhöhung des Container-Umschlags. Würde der Godorfer Hafen zusätzlich gebaut, käme es im Süden zu einer teuren Doppelinvestition. Der Bonner Hafen wird seit langem von Kölner Firmen im Süden genutzt. Es ist nicht einzusehen, warum das nicht auch in Zukunft geschehen soll. Kommunale Kirchturmpolitik ist hier fehl am Platz.

Aufgrund der Ausblendung und Fehldarstellung der Alternativen würden unnötig 70-80 Mio € Steuergelder verschwendet und 150.000 qm des Naturschutzgebiets Sürther Aue zerstört.

Wirtschaftlichkeit: Wichtige Grundlage der Ratsentscheidung im August 2007 war ein Gutachten des Verkehrswissenschaftlers Prof. Dr. Herbert Baum. Peinlich:

- **Unwirkliche Rendite**: Der Gutachter attestierte dem Godorfer Hafen die unglaubliche Traum-Umsatzrendite - sogar über 14 Betriebsjahre hinweg - von ca. 70 %, die kein Hafen der Welt vorweisen kann. Das Gutachten bewegt sich hier außerhalb jeder ökonomischen Realität.
- **Unzulässige Subvention**: Außerdem bezieht der Gutachter in die Nutzen-Kosten-Rechnung eine Subvention von 28 Mio € ein, die nach der Richtlinie für den "Kombinierten-Lade-Verkehr" Ziff. 3 aufgrund der hohen Kapitalrendite von 13.7 % nicht zulässig war. Ohne diese kostensenkende Subvention hätte der Nutzen-Kostenfaktor statt 2.5 nur 0.4 betragen.

Der Hafen war aufgrund dieses Gutachtens nicht genehmigungsfähig. Der Rat hat die entscheidenden Gutachterfehler nicht bemerkt oder nicht bemerken wollen und das Projekt durchgewinkt.

Umwelt: Naturschutzverbände argumentieren zudem, die Zerstörung des Naturschutzgebietes Sürther Aue durch die Hafenerweiterung sei unverhältnismäßig, und die zur Erfüllung gesetzlicher Auflagen Ersatzflächen im Norden Kölns sei allein durch ihre räumliche Entfernung und die anders gelagerten Standortfaktoren und Biotoptypen, sei trotz bereits erfolgter Investitionen von mehreren Millionen Euro für den Umweltausgleich nicht ausreichend, den Verlust zu kompensie-

ren. Um einen geeigneten Ersatzlebensraum für die bedrohten Arten herzustellen, wäre die Bereitstellung einer ebenso großen Naturschutzfläche in Sürth mit einer vorlaufenden Entwicklungszeit von etwa 15 Jahren erforderlich. Dies wiederum wurde als unverhältnismäßig abgelehnt.

Sicherheitsrisiko: Durch die hohe Konzentration der Petro-Chemieindustrie im Kölner Süden hat die Stadt Köln nach Hamburg ohnehin schon das zweithöchste Gefahrenpotential aller deutschen Großstädte. Das Risiko von Störfällen im Chemiehafen Godorf ist bekannt und wird mit der Erweiterung noch gesteigert durch die höhere Frequenz der Schiffsbewegungen in der Einfahrt und im Hafenbereich.

Hochwasserrisiko: Wegen des Verlusts des Überschwemmungsgebietes werden für die Innenstadt erhebliche Risiken durch höhere Pegelstände befürchtet. Bei Überflutung des Hafengeländes kommt die Gefahr des Aufschwimmens gelagerter Container und der Beschädigung von Gebäuden/Infrastruktur noch hinzu.

Ratsbeschluss und Bürgerbegehren: Im August 2007 beschloss der Rat der Stadt Köln mit einer absoluten Mehrheit der Stimmen (CDU und SPD, dagegen FDP, DIE LINKE und Grüne) den Ausbau des Godorfer Hafens. Die Ausbaugegner initiierten ein Bürgerbegehren gegen den Ratsbeschluss. Es wurde am 30. November 2007 mit 37.808 der Stadt übergebenen Stimmbelegen abgeschlossen. Dieses wurde vom Rat der Stadt Köln mit juristischen Argumenten für unzulässig erklärt. Das Verwaltungsgericht Köln bestätigte diese Sicht des Rates.

Gerichtliche Überprüfungen und Baustopp: Mit einer Entscheidung vom 11. August 2009, die am 2. September 2009 verkündet wurden, hob das Verwaltungsgericht Köln den Planfeststellungsbeschluss der Bezirksregierung auf und stellte die aufschiebende Wirkung der Klagen gegen den Planfeststellungsbeschluss wieder her, was faktisch einen Baustopp bedeutete. Seitdem ruht die Baustelle. Am 29. Juli 2010 bestätigte das Oberverwaltungsgericht in Münster den Baustopp. Der Streit um den Ausbau des Hafens Godorf ist 2012 in eine neue Runde gegangen, weil das Bundesverwaltungsgericht in Leipzig eine Revision des OVG in Münster zugelassen hat. Seit 2009 gilt nach wie vor der verhängte Baustopp. In dieser Zeit hat sich das Gebiet, das im Februar 2009 mit erheblichem, völlig überflüssigem Polizeiaufgebot, gerodet wurde, sehr gut erholt, da die Bodenschicht von der Rodung nicht angegriffen wurde.

Bürgerbefragung: Am 10. Juli 2011 wurde auf Veranlassung des Stadtrates eine Bürgerbefragung im gesamten Stadtgebiet durchgeführt. Es wurde eine eindeutige Mehrheit von 72.787 Stimmen gegen den Ausbau erreicht; allerdings fehlten zum Quorum von 87.901 noch 17 % der Stimmen. Die Befürworter des Ausbaus erhielten lediglich 57.094 Stimmen. Obwohl sich fünf der neun Kölner Stadtbezirke mehrheitlich gegen den Ausbau ausgesprochen hatten, sah die Ratsmehrheit aus SPD und CDU keinen Anlass, ihre Position zu überprüfen..

FAZIT: Das inzwischen 26 Jahre alte Projekt Godorfer Hafen steht unverändert auf extrem brüchigen Begründungsbeinchen vor allem bei Erforderlichkeit wie Wirtschaftlichkeit. Seine Zählebigkeit ist das traurige Ergebnis vernachlässigter Kontrollpflichten der zuständigen Gremien vor allem der Stadt Köln (Aufsichtsräte, Ausschüsse und Rat) und der Bezirksregierung Köln, die nie die Kraft aufbrachten, ihre wider besseres Wissen getroffenen Fehlurteile und -entscheidungen infrage zu stellen und neu nachzudenken und nachzubohren. Bitteres Resultat sind die leichtfertige Verschwendung von 70-80 Mio € Steuermitteln, die Zerstörung von 150.000 qm Naturschutzgebiet und eine unendliche und aufwendige Kette von Auseinandersetzungen zwischen den ablehnenden Gruppierungen aus Bürgerschaft und Umweltverbänden und den Befürwortern aus Verwaltung, Mehrheitsparteien CDU und SPD und Wirtschaft.

Wesentliche Fakten die gegen den Ausbau des Hafens sprechen:

- er ist ökologisch nicht vertretbar
- eine Wirtschaftlichkeit ist nicht nachweisbar
- eine Reduzierung des LKW-Verkehrs ist kaum gegeben
- der Kölner Süden ist logistisch bereits bestens versorgt
- er wird von der deutlichen Mehrheit der Kölner Bürger nicht gewollt
- das Gefahrenpotential würde deutlich erhöht werden.