

## **Schriftliche Eingaben im Rahmen der 1. Öffentlichkeitsbeteiligung zum Regionalen Logistikkonzept Köln**

Am 15. Oktober 2013 fand im Bürgerzentrum Ehrenfeld die erste Öffentlichkeitsbeteiligung zum Regionalen Logistikkonzept Köln statt. Schriftliche Stellungnahmen konnten bis zum 15. November 2013 abgegeben werden.

1. Aktionsgemeinschaft Contra Erweiterung Godorfer Hafen (Mail vom 17.10.2013)
2. Bürger (Fax vom 21.10.2013)
3. Bürger (Mail vom 27.10.2013)

Die Schreiben wurden aus datenschutzrechtlichen Gründen anonymisiert.

Von:

Gesendet: Donnerstag, 17. Oktober 2013 10:04

An: Höing, Franz-Josef

Cc:

Betreff: Regionales Logistikkonzept der Stadt Köln", Bürgerbeteiligung am 15. Oktober 2013.

Anlagen: 131016 Kritische Anmerkungen zur Bürgerbeteiligung am 15.10.2013 in Ehrenfeld.pdf

Sehr geehrter Herr Höing,

beigefügt erhalten Sie die kritischen Anmerkungen der Aktionsgemeinschaft Contra Erweiterung Godorfer Hafen zur Präsentation der  
Abschlussresultate der beauftragten Gutachter zu MODUL I des Regionalen Logistikkonzeptes der Stadt Köln.  
Wir empfehlen den Abbruch des Projektes und ggf. eine Neuausschreibung.

Mit freundlichen Grüßen

AG Contra Erweiterung Godorfer Hafen

17.10.2013

## „Regionales Logistikkonzept der Stadt Köln“, Bürgerbeteiligung am 15. Oktober 2013 Kritische Anmerkungen aus Sicht Aktionsgemeinschaft Contra Hafenausbau Godorf

### Hintergrund

Vor etwa 3 Jahren haben Mitglieder der Aktionsgemeinschaft Contra Godorfer Hafen die Idee entwickelt, die frühere Güterverkehrsrunde wieder aufleben zu lassen, um höhere Faktensicherheit für die Diskussion um den Hafenausbau in Godorf zu erreichen. Anstoß gab die Initiative von Paul Bauwens-Adenauer zur Entwicklung des Städtebaulichen Masterplans. Das hat Maßstäbe gesetzt nicht nur in der Art, wie ein fundierter Maßanzug für Köln erarbeitet wurde sondern auch in Bezug auf die Bürgerbeteiligung im Projektverlauf. Die Grünen und die FDP griffen die Idee auf und am 2. Februar 2010 beschloss der Rat, diese ehemalige Runde als „Logistikforum Köln“ auf die Schienen zu setzen. Nach 12 Monaten Projektarbeit liegt nun das fertige Modul I vor, der „analytisch-prognostische“ Teil. Modul II mit den Arbeitspaketen „Leitlinien“ und „Konzept“ soll Anfang 2014 folgen.

### Genereller Eindruck

1. **Studie: Die vorgestellten Abschluss-Ergebnisse des Moduls I sind enttäuschend. Wenn man die Beratungs-Leistung pauschal benoten will, ist das höchstens eine 4-5 wert. Weder wurden klare Ziele für die Studie erarbeitet, noch die Beratungs-Erkenntnisse aus immerhin 12 Monaten in ein auf Köln zugeschnittenes Schema nach Prioritäten eingeordnet.** Erarbeitet wurde also kein spezifischer Maßanzug für eine künftige Kölner Güterverkehrs-Logistik. Was vorliegt ist die eher buchhalterische Abarbeitung der Gliederungspunkte aus Logistik-Lehrbüchern und die Ausstattung mit örtlichen Zahlen und Abbildungen. Letztere waren noch nicht einmal solide überprüft und mit Quellenangaben versehen.
2. **Veranstaltung: Die „Bürgerbeteiligung“ litt unter dem altbekannten Problem, dass Berater und mehr oder minder offizielle Autoritäten viel redeten aber wenig Substantielles beitrugen.** Dem eigentlichen Zweck der Veranstaltung, Feedback von den Bürgern einzuholen, wurde die Zeit entzogen. Einzige Ausnahme war der Dezernent für Stadtentwicklung Franz-Josef Höing, der in kurzen und durchaus auch selbstkritischen Sätzen erklärte, worum es ihm vor allem geht, nämlich Transparenz der Fakten und unbeschränkte regionale Sicht.

### Container-Logistik

Zur Wertung konzentrieren wir uns hier auf das hafen-relevante Kapitel 5 der Studie (Folien 16-18), das wir aus fachlicher Sicht überblicken können. :

1. **Vermisst wurden hier Ziele und besonders eine Aussage darüber, welches Gewicht Erhaltung der vorhandenen Substanz und Erweiterung haben sollen.** Viele Erweiterungen sind aus Lobby-Sicht wünschenswert aber nicht unbedingt wichtig und dringlich.
2. **Unzutreffende Kern-Aussage No. 5: „Wachstum im Containerverkehr auf der Wasserstraße erfordert Infrastrukturerweiterungen“ geht an der Realität vorbei und ist wertlos:** Es geht nicht pauschal um „Wachstum“ des Containerverkehrs sondern darum, ob regionale Terminalkapazitäten an den Zielzustand 2030 angepasst - und ggf. erweitert - werden müssen. Ganz abgesehen davon werden Container in der Region nur zu 15 % per „Wasserstrassen“ aber zu 85 % per Bahn und LKW transportiert. Hier wird die bekannte Hafenlastigkeit der Kölner Diskussion ungefiltert weitergereicht.
3. **Unkritische Übernahme von Wachstumsannahmen: Als Wachstumsrate wird für den Containerverkehr auf Folie 10 lapidar +216 % bis 2030 genannt (ohne Quelle), also eine Rate von +6 % p. a. oder eine Verdreifachung in 20 Jahren.**
  - a. **Diese Größenordnung wurde so in den Boomjahren bis 2007 von der Fachwelt akzeptiert, also vor der globalen Flaute aufgrund der Schuldenkrise ab 2008.** Jetzt wäre aber eine Neubewertung fällig, denn die Flaute vor allem in den Schwellenländern hat auch den Containermarkt dramatisch erfasst und auch im Hafen Niehl stagniert der Container-Umschlag jetzt schon im 6. Jahr.
  - b. **Jetzt ist doch zu klären: Ist die Prognose Verdreifachung Makulatur und muss man sich nicht der neuen Realität stellen?** In Einer Planco Studie zur „Wettbewerbsfähigkeit der Binnenhäfen“ vom Januar 2013 für das Bundesverkehrsministerium ist Planco schon deutlich vorsichtiger: Statt wie bisher in 10 Jahren soll sich jetzt erst in 15 Jahren bis 2025 der Umschlag per Schiff und Bahn in Köln Niehl+Godorf von 200.000 TEU auf 439.000 TEU verdoppeln (+119 %) Nach den Daten aus der Kölner Planco Studie 2012 müsste er sich dann in den kurzen 5 Restjahren bis 2030 auf 627.000 TEU noch mal fast verdoppeln. Planco erzählt also in Berlin heute eine deutlich moderatere Geschichte also zuvor in Köln. Hier passt einiges nicht zusammen und gehört längst auf den Prüfstand der Berater.

**„Regionales Logistikkonzept der Stadt Köln“, Bürgerbeteiligung am 15. Oktober 2013  
Kritische Anmerkungen aus Sicht Aktionsgemeinschaft Contra Hafenausbau Godorf**

- c. **Auch zu dem Modalsplit steht da nur Altbekanntes.** Hier gibt es jedoch aktuelle Veränderungen: Sind die Wirkungen der neuen Gotthartbahnlinie von Genua bis Rotterdam ab 2017, die Erweiterung der Betuwe-Linie von Rotterdam in das Ruhrgebiet und die Containerzüge aus China über die Transsibirische Bahn - bisher 3 pro Woche - berücksichtigt? Sind Bahnterminals also künftig vorrangig zu behandeln?
- d. **Effizienzsteigerungen als Stellschraube zur Kapazitätserweiterung kommen in der Studie nicht vor.** Kein Wort wird verloren über den Ausbau von Reserven über die Steigerung der Effizienz der Kapazitäten innerhalb vorhandener Flächen in den kommenden 20 Jahren durch Automatisierung und Prozessverbesserungen.
- e. **Keine Silbe zu dem für Köln nicht relevanten aber die Infrastruktur belastenden Transitverkehr mit Containern.** Wie groß ist der Anteil heute und in 20 Jahren und muss Köln mit seiner ohnehin überlasteten Infrastruktur nicht Prioritäten setzen für den regionalen Umschlag zur Standortsicherung der hiesigen Industrie und gegen den Durchgangsverkehr?
- f. **Nicht einmal der Untersuchungsraum ist sauber geklärt.** Als würden sich Container von Stadtgrenzen aufhalten lassen, unterteilt die Studie in Terminals der „Stadt Köln“ und in solche im Restgebiet im Süden mit Bonn und im Norden bis Krefeld. Was also ist die Kernregion, die für die Kölner Industrie relevant und zu optimieren ist? Bonn gehört sicher dazu, aber Düren, Neuss und Krefeld??
- g. **Über den Anpassungsbedarf bei Terminal-Kapazitäten für Container schweigt das Gutachten komplett.** Genannt werden die Ziel-Kapazitäten 2030 aber nicht der Bestand heute und wo der Hebel für Anpassungen anzusetzen ist. Das ist nicht nur handwerklicher Dilletantismus. Es ist auch deshalb unverständlich, weil im Vorgespräch mit den Beratern intensiv darauf eingegangen wurde, dass an vier Terminalstandorten Erweiterungen aktuell unterwegs sind: Fertig seit 2012 sind Bonn und Eifeltor, zur Zeit im Bau ist Köln-Nord und gutachterlich bestätigt und ohne behördlichen Vorlauf realisierbar ist die weitere Umrüstung für Container im Hafen Niehl wie bereits schrittweise 1984-2008.
- h. **Die Neutralität und Objektivität der Daten im Sinne des Gemeinwesens ist nicht gewährleistet.** Als Datengrundlage wird pauschal auf die Planco Marktanalyse der Kölner Häfen aus 2012 verwiesen (Folie 18), obwohl jedem klar ist, dass es sich um das Gutachten eines interessengleiteten Investors handelt, der mit seinen Angaben behördliche und politische Hürden überwinden will. Hätte Albert Speer im Masterplan die Baupläne und Gutachten von Investoren zur Grundlage gemacht? Ganz sicher nicht.
- i. **Handwerkliche Mängel jede Menge.** Es bleibt z. B. unklar, welche Verkehrsträger die Kapazitäts-Zahlen (Folie 17/18) beinhalten und aus welcher Quelle sie stammen. Jedenfalls sind die Zahlenangaben für Köln-Nord, Niehl I, Godorf und Bonn und für Bonn auch das Säulen-Diagramm (kein Wachstum, obwohl die Kapazität 2012 um das 2.5-fache erweitert wurde) nicht nachvollziehbar.

**Fazit: Empfehlung heißt Abbruch des Projekts**

**Oben dargestellt sind nur 9 Schwachpunkte aus 3 Folien zum Thema Container-Logistik von insgesamt 29 Folien.** Nach reichlichen 12 Monaten Untersuchungsarbeit konnte man erwarten, dass professionelle Berater zum Abschluss auch auf wenigen Seiten einen fundierten Zielkatalog, relevante Rahmenbedingungen und stimmige Zusammenhänge heraus kristallisieren und auch fehlerfrei und dokumentiert darstellen.

**Messlatte zu hoch gelegt?** Mit den Beratern ist ein Honorar von lediglich 156.000 € (mit MwSt. 186.000 €) vereinbart. Unterstellt einen nicht allzu üppigen Tagessatz von ca. 1.500 € reicht das gerade für 1 Berater ein halbes Jahr lang. Für ein solch komplexes Projekt keine adäquate Ausstattung.

**Es bestehen zwei Möglichkeiten: Sofortiger Abbruch des Projekts oder Resignation,** d.h. sich damit abfinden, dass das sog. analytisch-prognostische Modul I keine fundierte und robuste Basis für Empfehlungen sein kann. Am Ende bekommen wir in Modul II eine Liste kreativer Ideen aus dem Lehrbuch aber kein fachlich solide abgesichertes Konzept für die regionalen Besonderheiten, wie es z. B. der städtebauliche Masterplan war.

**Daher unsere Empfehlung: Abbruch, ggf. Neuausschreibung statt Mittelmaß schlucken**

Tel.:  
E-Mail:

Herrn Franz Josef Höing  
Beigeordneter für Stadtentwicklung, Planen, Bauen, und Verkehr  
der Stadt Köln

Regionales Logistikkonzept Köln  
1. Öffentlichkeitsbeteiligung 15.10.2013

Sehr geehrter Herr Höing,

1.  
wie Ihnen bekannt sein müsste, besteht parallel zu dem Logistikkonzept das Verfahren 101 Änderung des Flächennutzungsplanes und Aufstellung eines Bebauungsplanes mit dem Arbeitstitel Godorfer-Hafen an.

Obwohl hier noch keine Entscheidung gefallen ist, wird vom Amt für Stadtentwicklung ein Logistikkonzept vorgestellt, das die Einbeziehung des Godorfer-Hafens mit Ausbaustufe vorsieht.

Hier liegt eine grobe Missachtung des Bürgerwillens vor, die vor keinem Verwaltungsgericht Bestand haben wird. Denn solange die Entscheidung über den Flächennutzungsplan sowie über den Bebauungsplan nicht entschieden ist, wird auch kein Logistikkonzept entstehen können. Eine Einbeziehung des Godorfer-Hafens ist nicht möglich bzw. ohne Ausbau möglich.

2. Emissionsbelastung der rechten Rheinseite.

Schon jetzt ist die Belastung an Staub und Lärm in Porz Langel durch den Chemiegürtel sowie Verladungen im Godorfer-Hafen erheblich, warum aber wird das Verfahren, der Ausbau des Hafens so behandelt als gäbe es keine Auswirkungen auf der rechten Rheinseite? Auch dies führt dazu, dass dieses Verfahren keine Durchführchance hat.  
Warum werden die Bürger auf der rechten Rheinseite nicht beteiligt?

### 3. Ältere Gutachten.

Wurde seitens der Stadt Köln untersucht ob die in den Gutachten ab 2001 gemachten Prognosen eingetreten sind und wenn ja wie sind die Ergebnisse? In den Zahlen von 2001 bis Heute, 2020 und 2030 sind so viele Widersprüche, diese hätten Ihrem Amt auffallen müssen. Siehe Folie 11.  
Denn diese Zahlen wurden in dem Konzept 2013 mit verarbeitet.

Der Trend für Transporte von Massengut und Chemieprodukte geht nicht nach oben sondern nach unten. Energiewende und Schließung von Braunkohle Kraftwerken, und Vorgaben für die Heiztechnik, weniger Brikettverbrauch und Schließung von Braunkohletagebauten tragen zu einem Rückgang der Chemie und Massentransporte bei. In der Folie 11 geht aber der Trend nach oben.

Durch welche Kriterien soll die Trendwende 2010 für Transporterhöhung erfolgt sein?

### 4. Ich bitte hier um Beantwortung meiner Fragen und um Stellungnahme.

Danke.

Mit Gruß



Anlagen

---

**Von:**  
**Gesendet:** Sonntag, 27. Oktober 2013 18:32  
**An:** Städtentwicklung  
**Betreff:** Regionales Logistikkonzept

**Guten Tag,**  
**an der Bürgerversammlung am 15.10. konnte ich leider nicht teilnehmen. Deshalb sende ich Ihnen hiermit meine Anmerkungen.**

- 1. Verstärkter Schiffsverkehr bedeutet eine erhebliche Belastung in der innerstädtischen Umweltzone, durch die der Rhein hindurchfließt. Die allermeisten Schiffe verfügen noch nicht über eine Abgasreinigung.**
- 2. Der Kölner Autobahnring muss Fern- und Stadtverkehr aufnehmen, weil der geplante äußere Autobahnring mit Rheinquerung bei Monheim nicht realisiert worden ist.**
- 3. Eine Personen- und Autofähre zwischen Flittard und Niehl könnte die Mülheimer Brücke entlasten.**
- 4. Planungsmängel bei neuen Wohngebieten, wie Mülheim-Nord Düsseldorf Str. und Stammheim GAG Ricarda-Huch-Str., führen wegen fehlender Infrastruktur zu erhebliche Belastung der Nord-Süd-Achse Düsseldorf Str./Clevischer Ring.**
- 5. Planungsmängel im Bereich Wiener Platz: Eine viel zu kurze Linksabbiegerspur zur neuen Markgrafenstr. (siehe Fotos) führt häufig zu Staus auf dem Clevischen Ring zwischen Dünnwalder Str. und Keupstr.. Grund für die zu kurze Spur ist das Nichtversetzen einer großen Werbetafel.**

**Als Rheinanlieger habe ich erhebliche Einwände gegen eine**

**Zunahme des Schiffsverkehrs ohne entsprechende Reduzierung  
der Abgasbelastung.**

**Freundliche Grüße**

Postfach fast voll? Jetzt kostenlos E-Mail Adresse @t-online.de sichern und endlich Platz für tausende Mails haben.

<http://www.t-online.de/email-kostenlos>