

Auszug Protokoll 214. Treffen des Fachforums II „Lebensraum Stadt“ der Lokalen Agenda 21 Düsseldorf am 30. Mai 2017 – Erhard Treutner

TOP 3: Schwerpunktthema: Reisholzer Hafen

Herr Schopp von der Neuss-Düsseldorfer Hafengesellschaft stellte in einer Power-Point-Präsentation aktuelle Entwicklungen des Projekts „Reisholzer Hafen“ vor (siehe Datei im Anhang) und ging auf einige Fragen näher ein..

Er trug vor, dass der Güterverkehr einen kontinuierlichen Zuwachs erfahre (im Jahr 2015/16 um 4,5%), die in den Häfen Neuss und Düsseldorf für einen Ausbau vorhandenen Kapazitäten aber begrenzt seien. Es gebe für den Reisholzer Hafen Bedarf an einer komplett neuen Machbarkeitsstudie (zum Ausbaubedarf, zu Problemen der Verkehrsanbindung etc.), die bisherigen Daten seien unzureichend. Z. Zt. würden 9,2 ha des Hafengebiets genutzt, 25,8 ha kämen max. für eine Hafenerweiterung in Betracht, sodass das Hafengebiet dann auf insgesamt 35 ha erweitert wäre. Der Ausbau solle für Schüttgut und Schwergut, Flüssiggut sowie einen trimodalen Containerterminal erfolgen. Außerdem sollen hafenauffine Industrien und Logistiker angesiedelt werden. Für die Erweiterung der eigentlichen Hafenterrassen (ohne die Hallen) sind von den max.25 ha des Erweiterungsgebiets 13,9 ha vorgesehen.

Es ist ein allmählicher und stufenweiser Ausbau des Hafens geplant, um den zu erwartenden Nutzen in ein realistisches Verhältnis zu den Kosten setzen zu können. Denn ein „kombinierter“, trimodaler Verkehr, wie in Reisholz geplant, braucht überall staatliche Gelder, um funktionieren zu können. In einer 1. Stufe soll ein kleiner Containerterminal mit 2 Brücken (und noch wenigen Containerreihen) für 160 000 TEU-Container gebaut werden, in einer 2. Stufe solle dann, falls die 1. Stufe ausgelastet ist, eine Verdoppelung des Ausbaus auf 320 000 TEU erfolgen.

Dem Ausbau stünden ein paar - aber handhabbare - Probleme entgegen (z. B. muss eine Stromtrasse noch verlegt werden), aber insgesamt gebe es kein „KO-Kriterium“, das den Ausbau verhindern würde, auch nicht aus dem Bereich der Verkehrsanbindung. An der Kreuzung mit der Bonner Straße wären pro Tag ca. 40 Halbzüge (mit etwa 400 m Länge) zu erwarten, welche die Straße in 3 Min überqueren würden. Dieser Vorgang könnte auch vorzugsweise in der Nacht erfolgen. Anforderungen, die sich aus den vorhandenen FFH-Gebieten ergeben, sollen berücksichtigt werden.

Frau Klehr wies darauf hin, dass z. Zt. das Bebauungsplanverfahren (incl. vorgezogener Bürgerbeteiligung) laufe, dies aber noch kein „Genehmigungsverfahren“ sei.

Herr Schopp führte weiter aus, dass die Machbarkeitsstudie alle relevanten Bereiche erfassen solle: eine Bedarfsanalyse (Bedarf der lokalen Industrie), ein Wohngutachten, Naturgutachten, Lärmgutachten etc. umfassen. Auf Fragen nach einer Gesamtplanung für den Rhein mit allen Häfen wurde nicht näher eingegangen, aber darauf hingewiesen, dass der Platz in Duisburg inzwischen auch gering sei. Der Vorschlag, bei der Auswahl der Gutachter für die Machbarkeitsstudie die BI „Hafenalarm“ zu beteiligen, wurde nicht aufgegriffen. Herr Vinzon wies in dem Zusammenhang darauf hin, dass die Wirtschaftlichkeit des Projekts unter Berücksichtigung aller Belange (Verkehr, Emissionen, Verfügbarkeit von Fördergeldern, von Flächen etc.) gesichert sein müsse. Daher brauche man eine neutrale Studie.

Zum Schluss wurden noch die erheblichen Probleme bei der Anbindung des Hafengleises in die Hauptstrecke der Bundesbahn erörtert.