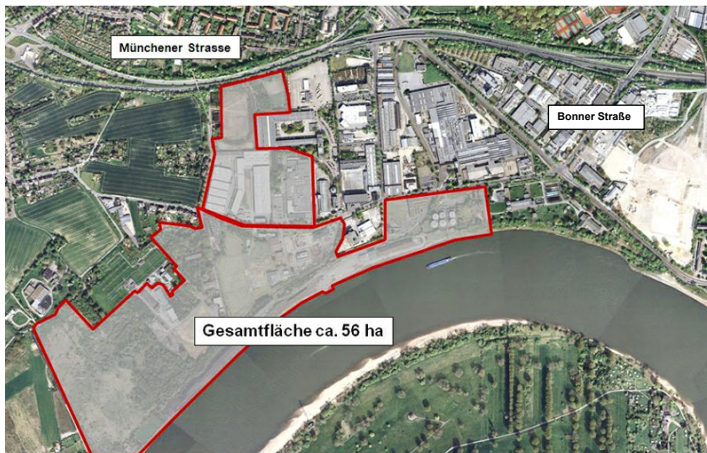


## Vorstellung der Bürgerinitiative „Hafenalarm“ im Fachforum II



Am Montag d. 20. Oktober informierten Ursula Wiertz und Georg Huff von der Bürgerinitiative „Hafenalarm“ das Fachforum über die aktuelle Entwicklung des Reisholzer Hafens. Zu Beginn der Ausführungen wurde klargestellt, dass „Hafenalarm“ nur gegen den Ausbau des 56 ha großen Areals im Reisholzer Hafen zu dem trimodalen Umschlagplatz

D-Port sei, sich aber einen für den Bedarf Düsseldorfer Industrie ausgegerichteten kleineren Containerumschlagsplatz vorstellen kann mit zusätzlicher gewerblich-industrieller Nutzung mit vielen Arbeitsplätzen. So sei die 2012 angefertigte Bedarfsanalyse der Firma Planco mit 464.000 Containern im Jahr (Weitertransport auf der Straße 309.000, auf Bahn und Schiff 155.000) völlig überzogen und unrealistisch.

Die großen Probleme für die Umgebung sei der Verkehr (1.300 LKW-Bewegungen und 20 Zugbewegungen täglich) und die großen Lärmbelastungen für die umliegenden Wohn-, Naherholungs- und Naturschutzgebiete (FFH). Die Impulslärm- und Lichtimmissionen im 24 Stundenbetrieb belasten Wohn- und Naturschutzgebiete. Die Einrichtung einer solch großen Anlage würde auch ein Verlust von industriellen Arbeitsplätzen bedeuten, die anstelle der großen Containeranlagen mit nur rd. 100 Arbeitsplätzen (auf 56 ha!) dort angesiedelt werden könnten. Problematisch seien auch die erforderlichen Anpassungsmaßnahmen insbesondere an der schon heute schwer belasteten Bonnerstraße, dem Kreuzungspunkt von Straße und Schiene.

Für eine solche Einrichtung gibt es noch kein Konzept des Landes der Rheinhäfen, das Ende des Jahres vorliegen soll, und die angekündigte Machbarkeitsstudie steht immer noch aus, da sich bisher noch keine Projektgesellschaft gegründet hat.

Inzwischen hat sich durch die Kommunalwahl und Neuwahl des Oberbürgermeisters das politische Umfeld geändert. Nach der Kooperationsvereinbarung der neuen kommunalpolitischen Mehrheit soll sich der Ausbau des Reisholzer Hafens an den Bedürfnissen der Betriebe im Düsseldorfer Süden orientieren. Es soll kein überregionaler „Hub“, der neue Verkehrsströme erzeugt, entstehen.

Auf die Frage aus dem Fachforum, ob das auch die Position von „Hafenalarm“ sei, wurde dies bejaht. Allerdings wurden Befürchtungen geäußert, dass zu späteren Zeiten Wirtschaftlichkeitsüberlegungen zu einer Erweiterung und Veränderung des Containerumschlags führen können.

## „Hafenalarm“ beim Ministerium

**HOLTHAUSEN** (rö) Die Bürgerinitiative „Hafenalarm“ ist umtriebig; ihre Mitglieder suchen engen Kontakt mit Entscheidungsträgern. Deshalb waren einige Vertreter vor kurzem auch beim Landesverkehrsministerium zu Gast. In einem intensiven Meinungsaustausch von zirka anderthalb Stunden habe man die Positionen der Bürgerinitiative darstellen könne, heißt es in einer Pressemitteilung. Unter anderem diese, dass der bestehende Flusshafen für die Nutzung durch die Industrie des Düsseldorfer Südens erhalten bleiben solle, dass aber der Hafen für

den Ausbau zu einem trimodalen Drehkreuz für europaweite Transporte ungeeignet sei.

Das Ministerium beziehe, so die Bürgerinitiative, in seine derzeit laufende Hafenplanung im Land NRW alle Hafenflächen über 50 Hektar ein. Der Reisholzer Hafen fällt mit seiner Gesamtfläche von 56 Hektar in diese Planung mit hinein. Doch diese Flächenberechnung zweifelt die Bürgerinitiative an. Diese warb bei Ministerialdirigentin Karin Paulsmeyer für ein transparentes Planungsverfahren mit entsprechender Bürgerbeteiligung.

Laut Angaben der Bürgerinitiative „Hafenalarm“ werde auch von Seiten des Ministeriums auf das Verkehrsgutachten gewartet. Dabei sei dieser aber aufgefallen, dass für das Planungsverfahren des Ministeriums die Umweltverträglichkeitsprüfung keine Rolle spiele.

Die Bürgerinitiative will in der nächsten Zeit verstärkt die Bedeutung der anliegenden Naturschutzgebiete darstellen, heißt es in der Pressemitteilung weiter: Zu einer der nächsten Vollversammlungen hat sie den Landesvorsitzenden des Bund, Dirk Jansen, eingeladen.





# „Wir sind nicht gegen den Hafen“

**HOLTHAUSEN** Die Bürgerinitiative „Hafenalarm“ fordert einen nur moderaten Ausbau.

**Das Gespräch führte Angela Everts:**

Seit zwei Jahren kämpft die Bürgerinitiative „Hafenalarm“ gegen den Ausbau des Reisholzer Hafens zu einem trimodalen Containerumschlagplatz. Die Sprecher der Initiative, Ursula Wietz, Daniela Kamp-Beutgen und Georg Huff erklären warum.

**Letztes Jahr noch hat Oberbürgermeister Elbers Ihre Gruppe als „Randalierer“ bezeichnet. Jetzt organisieren Sie eine Podiumsdiskussion. Gab es einen Sinneswandel?**

**Georg Huff:** Unsere Meinung hat sich nicht geändert, allenfalls die Form der Außerdarstellung. Wir haben jetzt Arbeitsgruppen, die sich gezielt um die Schwachpunkte der vagen Projektidee zum Ausbau des Reisholzer Hafens kümmern.

**Was haben Sie gegen einen Hafenausbau?**

**Daniela Kamp-Beutgen:** Gegen einen Hafenausbau haben wir

nichts, aber er muss diesem speziellen Ort angepasst sein. Für ein großräumiges Containerdrehkreuz mit den entsprechenden Anforderungen an Logistik ist die Fläche jedenfalls viel zu klein.

**Ursula Wietz:** Nicht nur das. Auch die Verkehrsanbindung ist nicht auf eine massive Zunahme von Containerverkehr ausgerichtet. Auf der eingleisigen Bahnstrecke können die prognostizierten Mengen nicht antransportiert werden, und für einen Abtransport per Lastwagen sind die Straßen viel zu eng.

**Aber in der Bedarfsanalyse wurde von der Wirtschaft doch ein Bedarf an Containerumschlag im Süden angemeldet?**

**Kamp-Beutgen:** Die von Planco erstellte Bedarfsanalyse ist wenig aussagekräftig. Wer die befragten Firmen im Süden durchgeht, stellt fest, dass die meisten von ihren Stückgut produzieren. Und Logistikfirmen, die auch befragt wurden, schaffen sich ihren Bedarf selbst.

**Also benötigt man im Süden keinen Containerterminal?**

**Huff:** Falls ja, muss man das

sehr genau prüfen. Wir jedenfalls fürchten, dass mit viel Aufwand etwas geschaffen wird, das sich unter dem Strich nicht rechnet.

**Wietz:** Außerdem würde die Entwicklung zum Containerterminal die Stadt - und damit den Bürger - vermutlich viel Geld kosten. Wer sonst, als die Stadt, soll die neuen Straßen und Eisenbahnanlüsse bezahlen?

**Also soll alles so bleiben, wie es ist?**

**Kamp-Beutgen:** Natürlich nicht. Aber wir können uns für dieses Gelände auch eine andere Entwicklung vorstellen. Schließlich fehlen der Stadt 90 Hektar Gewerbefläche. Davon könnte ein Teil gut im Reisholzer Hafen untergebracht werden. Die Entwicklung der Rheinhöfe an der Reisholzer Wertstraße oder die Ansiedlung von Gewächshäusern am Trippelsberg sind ein gutes Beispiel.

**Früher haben Sie stark den Naturschutzgedanken thematisiert. Ist der unwichtig geworden?**

**Huff:** Keineswegs. Aber man darf nicht vergessen, dass der Reisholzer Hafen Industrie- und Gewerbegebiet ist.

Aber auch ein solches kann man im Sinne des Artenschutzes sinnvoll entwickeln. Allerdings nicht, indem man große Flutlichtanlagen für Container baut.

**Wietz:** Und das würde auch den Erholungswert der gesamten umliegenden Gebiete von Himmelgeist bis Urdenbach massiv mindern.

## ■ DISKUSSION

**PODIUMSDISKUSSION** Im Zuge ihrer Öffentlichkeitsarbeit lädt die Bürgerinitiative „Hafenalarm“ kommenden Mittwoch um 20 Uhr zu einer Podiumsdiskussion in den Arenasaal der Garather Freizeitanlage. Eingeladen sind alle Bürger, aber auch die Politiker, die sich zur Wahl stellen.

**EXPERTEN** Auf dem Podium stehen Experten Rede und Antwort - und zwar Professor Noche von der Universität Essen (Logistik und Verkehr), der Hamburger Hafenspezialist Gerald Kemski (Wirtschaftlichkeit), Michael Süßer vom Bund (Umwelt) und Wolfgang Schneider, Rechtsanwalt aus Köln (Recht).





## Hafenalarm in Reisholz

Nicht nur Bürger, auch Fachleute haben Bedenken gegen einen Großausbau des Reisholzer Hafens

Ein volles Haus hatte die Bürgerinitiative ‚Hafenalarm‘ bei ihrer Podiumsdiskussion zum Reisholzer Hafen am 26. März in der Garather Freizeitstätte. Rund 400 Bürger waren gekommen, um zum umstrittenen Hafenausbau im Düsseldorfer Süden die Meinung einschlägiger Fachleute zu hören, wie den Hamburger Hafenspezialisten Gerald Kemski und den Duisburger Uni-Professor Bernd Noche.

Zur Einstimmung legte die Bürgerinitiative ‚Hafenalarm‘ in einer kurzen PowerPoint-Präsentation ihre Sicht der Dinge dar – und das ist die Sorge um das zusammenhängende Naherholungsgebiet Himmelgeister Rheinbogen, Zonser Grind, Benrather Schlosspark und Urdenbacher Kämpe, das durch einen Non-Stop-Hafenbetrieb empfindlich gestört würde. Denn den seit über 100 Jahren vorhandenen, aber mittlerweile von Naturschutzgebieten quasi ‚umzingelten‘ Hafen will die Neuss-Düsseldorfer Hafengesellschaft gemeinsam mit dem Industriekreis (einem Zusammenschluss Düsseldorfer Unternehmen) zu einem multimodalen\* Mehrzweckhafen ausbauen.

### Multimodale Pläne

Die Pläne waren erstmals im Dezember 2011 bekannt geworden, schon im Frühjahr 2012 sollte die Gründung einer Projektgesellschaft folgen. Diese Gesellschaft gibt es bis heute noch nicht, allerdings gibt es eine (nicht besonders aussagekräftige) Bedarfsanalyse der Firma Planco Consulting. Außerdem wurde im letzten Herbst ein Verkehrsgutachten in Auftrag gegeben; die Ergebnisse sollen allerdings erst nach der Kommunalwahl vorliegen.

Der Hafenbetrieb würde sich auf einer verhältnismäßig kleinen Fläche abwickeln: Das ganze, als Industrie- und Hafengebiet ausgewiesene Gelände ist schließlich nur 56 Hektar groß. Verglichen mit den ‚Mütter-Häfen‘ Düsseldorf und Neuss sowie dem kooperierenden Hafen Krefeld ist das eigentlich im Stadtteil Holthausen liegende Hafengelände daher zu vernachlässigen. Und verglichen mit dem Duisburger Hafen wirken beide wie zwei Hühnerier neben einem Straußenei. Angesichts dieses bildlichen Vergleichs gab es spontanen Applaus im Saal.

### Unausgeglichenes Konzept

Solchermaßen eingestimmt gab Bernd Noche, Leiter des Lehrstuhls für Transportsysteme und -logistik an der Universität Duisburg Essen, eine kleine Einführung in die Statistik des Transportwesens. Denn es reicht ja nicht, einfach Container mit dem Schiff irgendwohin zu bringen: Jeder umgeschlagene Container benötigt 0,8 Quadratmeter Logistikkfläche und 0,6 Quadratmeter Umschlagfläche. Allein aus Platzgründen seien die Umschlagmöglichkeiten auf dem Reisholzer Gelände deshalb eingeschränkt.

Man könne dort zwar etwas lagern und die Container dann mit kleineren Schiffen wieder abtransportieren. „Aber ich habe noch nicht gesehen, dass dieses Schiff-Schiff-Konzept auch wirklich funktioniert“, sagte Noche. Blicke nur der Abtransport



Alarmierte Bürger

der Container per Bahn (an diesem Ort stark eingeschränkt) oder per Lkw. Dieser Verkehr sollte eigentlich durch den Transport auf dem Schiff vermieden werden...

### Bedarf noch zu klären

Auch den Wachstumsprognosen steht Noche skeptisch gegenüber. „Diese Zahlen müssen einfach hinterfragt werden.“ Zwar habe die Neuss-Düsseldorfer Hafengesellschaft zwischen 2008 und 2013 ein gutes Wachstum hingelegt, während Köln im gleichen Zeitraum Minusgeschäfte eingefahren hätte. Da beide Häfen aber zur RheinCargo vereint seien, könne man nicht die gleichen Kunden von Köln Godorf und von Reisholz aus bedienen. Noche kritisierte: „Es gibt keine saubere Planung, wie die Warenströme innerhalb der RheinCargo abgewickelt werden sollen. Wenn der Kuchen nicht größer wird, sollte man über eine Spezialisierung nachdenken, denn das Rennen um noch einen Container kann man nicht gewinnen.“

Und bevor überhaupt gebaut wird, müssen die Firmen, die den Hafen nutzen wollen, eine Minimalauslastung garantieren, so Noches Forderung. Eine Möglichkeit wäre auch ein stufenweiser Hafenausbau – angepasst am realen Bedarf aus der Region.

### Nicht ohne die Bürger

Weil nach wie vor unklar ist, wer welche Gutachten bestellt (und dann auch bezahlt), regte Michael Süßer vom BUND, der als Fachmann für die Umweltbelange auf das Podium geholt worden war, an, dem Beispiel von Baden-Württemberg zu folgen und bei der Auswahl der Gutachter auch die Bürger zu beteiligen. „Das sorgt für mehr Akzeptanz, als wenn einem ein Gutachter vorgesetzt wird, der einer bestimmten Klientel verpflichtet ist.“

Vor allem bei den Verkehrs- und Umweltbelangen wird die Bürgerinitiative ‚Hafenalarm‘ sehr genau aufpassen. „Wir werden das Projekt aus juristischer Sicht mit äußerster Wachsamkeit begleiten und darauf achten, dass objektive Gutachten erstellt werden“, kündigt Rechtsanwalt Wolfgang Schneider an. Vor allem bei



Experten auf dem Podium

Fotos: Birgit Götz

der Umweltverträglichkeitsprüfung müssen die Rechte der Naturschutz- und der Natura2000-Gebiete gewahrt bleiben. Wobei die Schadstoffbelastung auf dem ehemaligen RWE- und dem Shell-Gelände ein nach wie vor ungelöstes Problem darstellt. „Wir können nicht hinnehmen, dass dieses Gelände einfach mit einer Decke versehen wird und dann Schadstoffe unkontrolliert in den Boden und ins Grundwasser gelangen“, so Schneider.

Angela Everts

Aktuelle Informationen über Mitglieder- und Versammlungen der Bürgerinitiative, Treffen der Arbeitskreise und Unterschriftenlisten zum Herunterladen finden Sie unter [www.hafenalarm.de](http://www.hafenalarm.de)

\* Unter dem Begriff multimodaler Verkehr wird eine mehrgliedrige Transportkette verstanden, bei welcher der Transport eines Gutes mit zwei oder mehr unterschiedlichen Verkehrsträgern vollzogen wird. Eine besondere Form ist der intermodale Verkehr, in dem die Güter in standardisierten Transporteinheiten (z.B. Containern) bewegt werden, sie also beim Verladen zwischen verschiedenen Verkehrsträgern in geschlossenen Einheiten bewegt werden. Wikipedia



## Sachverständiger hält Konsens machbar

Die Bürgerinitiative „Hafenalarm“ hatte zu einer Info-Veranstaltung in die Freizeitstätte Garath zum Ausbau des Reisholzer Hafens eingeladen. Uni-Professor Bernd Noche zeigte Probleme, Risiken und Möglichkeiten auf.

VON BEATE GOSTINCAR-WALTHER

**GARATH/HOLTHAUSEN** Die zwei Fronten in der Garather Freizeitstätte zeigten sich von Beginn an deutlich – der Zankapfel, um den es ging, ist hingegen noch nicht so klar umrissen. Die Bürgerinitiative „Hafenalarm“ hatte am Mittwochabend zu einer Informationsveranstaltung zum geplanten Ausbau des in Holthausen liegenden Reisholzer Hafens eingeladen und füllte den Arenasaal damit komplett.

Im Plenum gab es reichlich Gegner des Vorhabens, im Podium saßen Fachleute aus den Bereichen Umweltschutz, Logistik, Recht und Gewerkschaft, sie sollten Rede und Antwort stehen zu dem komplexen Thema. Ob Bodenbelastung, Überforderung der vorhandenen Infrastruktur, Lärm- und Lichtemission – die Argumente der Bürgerinitiative sind bekannt. Auf den Punkt gebracht heißt es klar: Container-Hafen, nein Danke.

Die bisherigen Erkenntnisse stützen sich auf eine erste Bedarfsanalyse aus dem Jahr 2012. Natürlich gebe es einige Kopfschmerzen bei dem Projekt, bekannte Nikolai Juchem, Pressesprecher des Wirtschaftskreises Düsseldorf-Süd, offen. Etwa die Kosten und den Ausbau der Infrastruktur und – nicht zuletzt – die Wachstumsprognosen. Ausschlaggebend sei die Wirt-

schaftlichkeit des Vorhabens. „In diesem Jahr werden eine Verkehrs- und eine Umweltverträglichkeitsstudie in Auftrag gegeben, mit deren Ergebnisse 2015 zu rechnen ist“, erklärte Juchem die ersten Schritte. Seine klare Aussage „das Ganze sei ergebnisoffen“, wurde vom Publikum mit ungläubigem Lachen quittiert. Bernd Noche, Leiter des Lehrstuhls für Transportsysteme und -logistik an der Universität Duisburg-Essen, trug zur Versachlichung der Diskussion bei. Sein Vortrag bezog sich bezeichnenderweise auf die Perspektiven für den Hafen Reisholz. Anhand der Fracht-Raten in den Häfen von Duisburg, Neuss-Düsseldorf und Köln-Godorf prognostizierte er für diese Standorte nur ein bescheidenes Wachstum. Deshalb sei es wichtig, keine Verdrängung zu starten, sondern im Verbund mit den bereits bestehenden Häfen zu kooperieren. „Wie wirtschaftlich ist das Vorhaben, wie hoch ist der Investitionsbedarf“, stellte er weitere wichtige Fragen, auf die noch Antworten gefunden werden müssen. Die Verkehrsanbindung sei bei der voraussichtlichen Dichte ebenfalls bedenklich. Eine Alternative böte sich, wenn ein

### REISHOLZER HAFEN

#### (Aus-)Baubeginn nicht vor 2018

Der Reisholzer Hafen ist mit fünf Hektar der kleinste der drei Neuss-Düsseldorfer Häfen. Sechs Mitarbeiter sind im Schnitt vor Ort. Im Hafen wird rund um die Uhr gearbeitet. 2011 lag die umgeschlagene Tonnage des Hafens im Düsseldorfer Süden bei etwa einer halben Million Tonnen. Baubeginn ist nicht vor 2018.

Teil der Fracht im Reisholzer Hafen auf kleinere Schiffe umgeladen würde, so ließe sich der Lkw-Verkehr reduzieren. Doch solche Umlageplätze erfordern Platz und Equipment, beides kann teuer werden. „Es gibt Flächen, die lassen sich lausig nutzen“, kommentierte er den Zuschnitt des vorgesehenen Hafengrundstücks. Sein Credo: intensives Diskutieren und frühzeitiges, verpflichtendes Einbinden der Industriebetriebe. „Ein Konsens ist machbar“, war Noches Fazit im Blick auf alle Beteiligten und Betroffenen.

Lebhafte Schluss-Applaus gab es im Plenum bei der Forderung nach mehr Beteiligung der Bürger, zum Beispiel bereits bei der Auswahl der Gutachter für die bevorstehenden Expertisen.





# Viele Fragen zum Reisholzer Hafen

**HOLTHAUSEN** 400 Bürger kamen zu einer Podiumsdiskussion, um mit den eingeladenen Experten zu debattieren.

Von Angela Everts

Nein, Wilhelmshavener Verhältnisse will am Rhein niemand haben. Am Jadebusen wurde für eine Milliarde Euro ein riesiger Tiefwassercontainerhafen angelegt, in dem derzeit nur zehn Prozent der prognostizierten Warenströme umgeschlagen werden. Auch nicht Hamburger Verhältnisse. Dort hatte man massiv auf den Ausbau zum Containerhafen gesetzt und dabei 1200 Arbeitsplätze verloren. Dann schon eher eine Situation wie in Antwerpen, wo mit der Spezialisierung auf Stückguttransport 800 zusätzliche Arbeitsplätze geschaffen wurden.

Diese Aussagen des Hamburger Hafenspezialisten Gerald Kemski mussten die rund 400 Bürger, die am Mittwochabend in die Garther Freizeitstätte gekommen waren, erst einmal auf sich

wirken lassen. Eingeladen hatte die Bürgerinitiative „Hafenalarm“, die gegen den Ausbau des Reisholzer Hafens zu einem Containerterminal kämpft. Und sie hatte dafür keine Politiker, die derzeit im Wahlkampf stehen, aufs Podium geholt. Auch keine Vertreter der Hafengesellschaft, sondern auswärtige Spezialisten zum Thema Logistik und Verkehr, Umwelt und Wirtschaftlichkeit.

**Angemahnt wurde ein landesweites Hafenkonzept** Knapp umriss Kemski Fehlentwicklungen, anderswo aber Ausbauchancen. „Dabei gibt es zwischen See- und Binnenhäfen keine großen Unterschiede“, erklärte er. Sein Rat auch an die Düsseldorfer Häfen, sich frühzeitig zu spezialisieren. Aber nicht

allein auf Logistik.

In die gleiche Richtung ging der Vortrag des Verkehrs- und Logistikprofessors Bernd Noche von der Universität Duisburg-Essen. Er misstraut Wachstumsprognosen, weil diese Momentsituationen hochrechnen - und zwar ziemlich kleinteilig: So hätten die Neuss-Düsseldorfer Häfen zwischen 2008 und 2013 regelrecht geboomt, im gleichen Zeitraum aber habe der Kölner Hafen Verluste eingefahren. Derzeit würden die Häfen in NRW sich gegenseitig die Geschäfte abjagen. „Es fehlt ein landesweites Hafenentwicklungskonzept, aber auch eine nachhaltige Industriensiedlungspolitik“, kritisierte er. Ohne solche Eckdaten könnte niemand sagen, ob ein Containerumschlagplatz im Reisholzer Hafen gebraucht werde oder nicht.

**Politiker machten sich im Publikum rar**

Nach einer kurzen Vorstellung von „Hafenalarm“ und den Statements der Experten wurde intensiv zwischen diesen und den Bürgern diskutiert. Auf allgemeinen Beifall stieß ein Vorschlag vom Umweltexperten Michael Süßer (Bund): Wie in Baden-Württemberg sollten bei der Ausschreibung von Gutachten auch Bürger an der Auswahl der Gutachter beteiligt werden. Und Angelika Wienmross von der SPD regte an, zu jedem Spezialthema des Hafens, sei es Wirtschaftlichkeit, Umwelt oder Verkehr, Werkstattverfahren durchzuführen, um zu klären, was geht oder was nicht. Dabei sei die Bürgerinitiative als Kompetenzteam hinzuzuziehen.





## Reisholzer Hafen: Studie kommt später

**HOLTHAUSEN** Die Machbarkeitsstudie für den Ausbau des Hafens kommt erst 2014. Das Verkehrsgutachten schon eher.

**Von Angela Everts**

Die Gründung einer Projektgesellschaft für den Ausbau des Reisholzer Hafens war zwar schon für spätestens Anfang des Jahres anvisiert worden, doch nun kommt sie erst 2014. Der Grund für die Verzögerung seien die zeit- und kostenaufwändigen Informationsveranstaltungen und Genehmigungsverfahren, berichtete Projektleiter Ralf Schopp am Donnerstag im Umweltausschuss.

Um wenigstens einige der drängendsten Fragen zu klären, soll im Herbst schon vorab ein Verkehrsgutachten in Auftrag gegeben werden. Es sollte ursprünglich in die Machbarkeitsstudie integriert werden, die von der Projektgesellschaft in Auftrag gegeben wird. „Dabei wollen wir die maximale Verkehrsbelastung prüfen lassen, um später keine unliebsamen Überraschungen zu erleben“, verspricht Schopp. Die Idee eines Logistikkreuzes ist längst

vom Tisch, jetzt ist nur noch von einer Containeranlage wie in Düsseldorf oder Neuss die Rede. Zur Berichterstattung waren nicht nur Schopp als Vertreter der Hafengewerkschaft gekommen, sondern auch die stellvertretende Planungsamtsleiterin Ruth Orzessek-Kruppa.

Das Problem ist, dass die Pläne noch in der Vorentwurfsphase sind und dass noch keine konkreten Daten vorliegen. „Man kann aber

erst Verkehrsprognosen erstellen, wenn man weiß, welche Ziele genau angesteuert werden“, sagt Orzessek-Kruppa. Deshalb begleitet ihr Amt den Prozess schon vor der offiziellen Ämterbeteiligung. Eine kritische Bewertung sei aber erst möglich, wenn auch Detailpläne vorliegen.

Jetzt wollen die Politiker die Machbarkeitsstudie abwarten. „Denn erst dann können wir die einzelnen Punkte bewerten“, findet CDU-Mann Rüdiger Gutt.

### ■ AKTIONEN AM HAFEN

**HAFENALARM** Die Bürgerinitiative Hafenalarm kämpft gegen den Ausbau des Reisholzer Hafens für Container. Heute wird am Hafeneingang von 14 bis 20 Uhr ein kleines Fest gefeiert mit Info-stand, Musik, Drinks, Führungen und einem Pferd.

**KUNSTPUNKTE** Die im Hafen ansässigen Künstler öffnen ihre Ateliers heute ab 14 Uhr und morgen ab 12 Uhr.

**FÜHRUNG** Morgen gibt es um 11 Uhr eine botanische Führung durch den Hafen.





# Streit um Hafen-Ausbau in Reisholz

CDU-Bundestagskandidatin Sylvia Pantel äußert sich skeptisch zu den Ausbauplänen. Die SPD findet die Haltung „befremdlich“, der stellvertretende CDU-Fraktionschef Andreas Hartnigk nennt Pantels Formulierungen „unglücklich“

VON NICOLE LANGE

Die Pläne für den Reisholzer Hafen werden heiß diskutiert. Die Gründung der Projektgesellschaft, die den Ausbau auf 56 Hektar Fläche vorantreiben soll, wird durch die Neuss-Düsseldorfer Häfen vorbereitet – kommt aber wohl doch nicht mehr in diesem Jahr zustande, wie die Vertreter der Projektidee gestern mitteilten: Der Informations- und Abstimmungsprozess werde voraussichtlich bis Ende des Jahres andauern. Mit kritischen Äußerungen zum Thema hat nun CDU-Bundestagskandidatin Sylvia Pantel für Aufregung gesorgt – in der SPD, beim Industriekreis, aber auch in der eigenen Fraktion.

„Keine vorschnelle Entscheidung für den Hafenausbau in Reisholz“ steht über einer Mitteilung auf der Internetseite der Unionspolitikerin. Darin bezieht sie sich auf die Bürgerinitiative, die den Ausbau kritisch sieht, und schreibt, diese habe „gute Argumente gegen einen Ausbau“. Zu recht, so Pantel, wende die Initiative ein, „dass sich die Wohnbebauung viel zu nah am Hafen befinden würde. Außerdem hätte der Ausbau...indirekt Auswirkungen auf wichtige Naturschutzgebiete und Naherholungsgebiete in unmittelbarer Nähe.“ Weiter schreibt Pantel: „Ein Nutzen für unsere Industriebetriebe ist nicht erkennbar, denn sie verschiffen ihre Waren meist nicht in Containern.“ Das Projekt sei kein Selbstläufer.

Der Düsseldorfer SPD-Fraktionschef Markus Raub nannte die Mitteilung „befremdlich“. Die kritischen Äußerungen der Ratsfrau seien überraschend, vor allem, da noch nicht einmal die Machbarkeitsstudie vorliege. „Ich hoffe sehr, dass sich damit nicht ein Kurswechsel bei der CDU-Ratsfraktion und dem Oberbürgermeister in dieser wichtigen Angelegenheit ankündigt.“ Natürlich könnten sich Bürger kritisch äußern, so Raub: „Allerdings sind die Überlegungen für dieses Projekt noch in einem sehr frühen Stadium.“ Pantels Haltung gebe „hoffentlich nur eine Einzelmeinung in der CDU wider“.

Das bestätigte der stellvertretende CDU-Fraktionsvorsitzende Andreas Hartnigk, der sich deutlich von Pantels Äußerungen distanzierte: „Diese Stellungnahme deckt sich nicht mit der Meinung, die die CDU-Fraktion vertritt“, sagte er. „Das war so auch nicht abgestimmt.“ Die Äußerungen Pantels stellten „eine Einzelmeinung der Kandidatin“ dar. Allerdings verwies er darauf, auch die CDU-Ratsfraktion habe die Bedenken der Bürger im Blick – gleichzeitig aber auch die Interessen der Düsseldorfer Unternehmen.

Der Ausbau des Reisholzer Hafens soll neue Umschlagflächen angesichts des wachsenden Güterverkehrs schaffen. Zur Gründung der Projektgesellschaft sagte der Geschäftsführer der Neuss-Düsseldorfer Häfen, Rainer Schäfer, gestern, benötige man nicht nur die Zustimmung der Aufsichtsgremien, sondern auch das Votum der Gesell-

schafter. „Das Interesse aller Beteiligten an der Projektidee ist hoch. Da ist es besonders wichtig, das Thema mit der gebotenen Sorgfalt nach vorne zu bringen. Wir sind auf einem guten Weg.“ Erst nach der Gründung wird die Machbarkeitsstudie in Auftrag gegeben.

In einer gemeinsamen Mitteilung bekräftigten Pantel und der stellvertretende CDU-Fraktionschef Rüdiger Gutt gestern Nachmittag dann nochmals, man spreche sich grundsätzlich für einen moderaten Ausbau aus, „der sich an dem Bedarf der Düsseldorfer Industrie orientiert“. Der Hafen dürfe aber nicht „zu einem überregionalen Logistikdreieck mit hohen Belastungen für Anwohner und Umwelt“ werde, so Gutt. Auch die Mitteilung auf Pantels Internetseite wurde gestern in Teilen umformuliert – die Passage zur Sicht der Unternehmen ist nun als Zitat der Bürgerinitiative gekennzeichnet. Trotzdem machte Pantel deutlich, dass sie zu ihren Worten steht: „Ich muss auch die Ängste der Bürger ernst nehmen.“

Der Düsseldorfer Industriekreis kritisierte die Debatte als nicht hilfreich. „Die Düsseldorfer Industrie steht voll und ganz hinter der Projektidee zum Hafenausbau“ sagte Vorstandsvorsitzender Andreas Bruns. „Ich würde mir wünschen, dass trotz Wahlkampf Sachthemen und Fakten im Vordergrund bleiben.“





# Streit um Reisholzer Hafen

CDU nur für „moderaten“ Ausbau – SPD befürchtet Kurswechsel

Von Michael Mücke

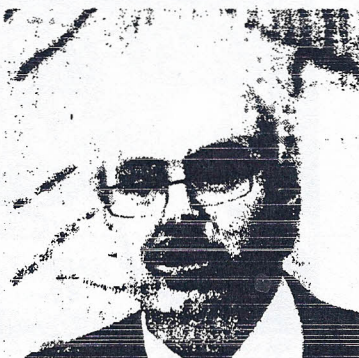
**Reisholz.** Um die Ausbaupläne des Reisholzer Hafens ist plötzlich ein Streit entbrannt. Ausgelöst von der CDU-Ratsfrau Sylvia Pantel, die eine „vorschnelle Entscheidung“ für einen Container-Umschlagplatz im Reisholzer Hafen ablehnt.

Sie erklärte nach Gesprächen mit der „Bürgerinitiative Reisholzer Hafen“, dass die besorgten Anwohner in Benrath, Itter und Himmelgeist „gute Argumente“ gegen den geplanten Ausbau hätten, „die ich nachvollziehen kann“. So liege die Wohnbebauung zu nahe am Hafen, der Ausbau hätte negative Folgen für die nahe gelegenen Naturschutzgebiete und Naherholungsgebiete, also den Himmelgeister Rheinbogen, die Urdenbacher Kämpfe, den Schlosspark Benrath, den Zonser Grind und für den Rhein selbst.

Außerdem werde die erwartete Zahl der neuen Arbeitsplätze angezweifelt, gibt Sylvia Pantel die Aussagen der Initiative wieder. Und: Die Anbindung für den zusätzlichen Lkw- und Güterzugverkehr sei nicht gegeben. Ihr Fazit: „Auch als Bundestagsabgeordnete werde ich das Projekt weiter kritisch begleiten und die Sorgen der Bürger ernst nehmen.“



Sie löste die Diskussion um den Hafenausbau aus: CDU-Ratsfrau Sylvia Pantel



SPD-Fraktionschef Markus Raub befürchtet einen Kurswechsel bei der CDU

Die SPD reagierte prompt. Schließlich ist jetzt Wahlkampf. Und Sylvia Pantel kandidiert für den Bundestag. Ihre Äußerungen seien überraschend, da noch nicht einmal

die Machbarkeitsstudie vorliegt“, sagt Markus Raub, Vorsitzender der SPD-Ratsfraktion, der einen Kurswechsel zum Hafenausbau bei der CDU-Ratsfraktion und beim OB befürchtet. Dabei habe Dirk Elbers noch vor kurzem bei seiner „Sommertour“ das Projekt befürwortet.

Raub bezeichnete die Haltung der CDU-Ratsfrau „befremdlich. Für ihn sei es selbstverständlich, doch erstmal die Ergebnisse der Studie abzuwarten.“

## Für „umweltgerechte Planung“

Die Kritik an der CDU-Kandidatin lässt wiederum die christdemokratische Fraktion nicht auf sich sitzen und konterte gestern mit einer offiziellen Stellungnahme. Die Fraktion plädiert für einen Ausbau des Reisholzer Hafens, der aber müsse „moderat“ sein. „Er soll den An- und Abtransport von Gütern sicherstellen, der für die Produktion der Düsseldorfer Wirtschafts- und Industrieunternehmen notwendig ist“, erklärt Vize-Fraktionschef Rüdiger Gutt. „Wir wollen aber nicht, dass der Hafen Reisholz zu einem überregionalen Logistikkreuz mit hohen Belastungen für Anwohner und Umwelt entwickelt wird.“ Gutt sprach sich für eine nachhaltige und umweltgerechte Planung aus.

