

„Ausbau des Hafens lohnt sich“

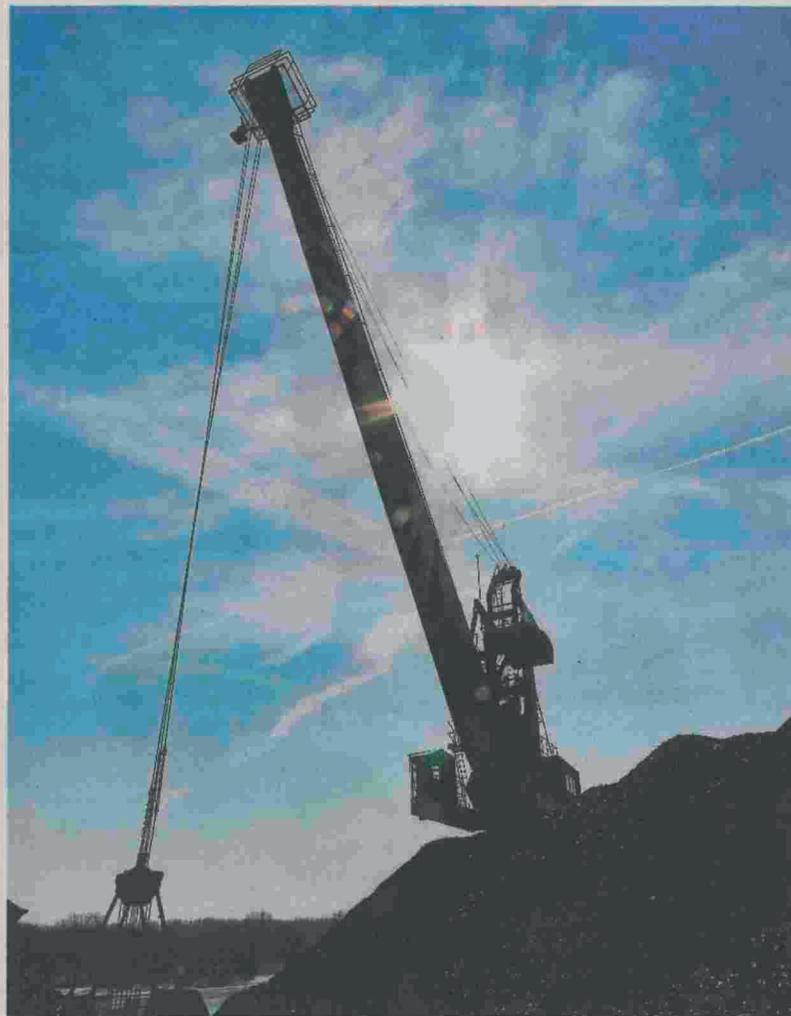
Die Hafenentwicklungsgesellschaft hat Donnerstagnachmittag einen Erkenntnisbericht veröffentlicht. Er basiert auf der Machbarkeitsstudie zum Hafen-Ausbau. Durch den Umbau soll mehr Lieferverkehr von der Straße geholt werden.

VON ANDREA RÖHRIG

HOLTHAUSEN Zwar ist die Entwicklungsgesellschaft für den Reisholzer Hafen nicht der Forderung der Bürgerinitiative Hafenalarm gefolgt, die Machbarkeitsstudie für den Ausbau des Reisholzer Hafens öffentlich zu machen. Wohl aber haben die Gremien der Gesellschaft, die je zur Hälfte der Tochter der Stadt Düsseldorf, der Industrieterrains Düsseldorf-Reisholz (IDR), und der Gesellschaft Neuss-Düsseldorfer Häfen gehört, am Donnerstag beschlossen, einen zusammengefassten Erkenntnisbericht auf die reaktivierte Internetseite www.hafen-reisholz.de zu stellen.

Das Schlagwort zum Internetauftritt heißt „Reaktivierung des Hafengebietes Düsseldorf-Reisholz“. Dort fand sich am späten Donnerstagnachmittag das Papier, das allerdings keine sensationellen Neuigkeiten enthält. Im Vorfeld hatte es aus Kreisen schon geheißt, dass auch in der Machbarkeitsstudie nicht viel Neues darüber hinaus stehe, was schon bekannt geworden ist: Der Hafen soll nicht mehr, wie mal vor zehn Jahren geplant deutlich vergrößert werden, sondern in seinem jetzigen Ausmaß umgebaut und saniert werden. Zentrales Anliegen sei es, Güterverkehr von der Straße auf den Wasser- und Schienenweg zu verlagern, um den Wirtschaftsstandort Düsseldorf zu stärken, heißt es.

Ein Pluspunkt für den Ausbau des Hafens ist der Anschluss an das Schienennetz der IDR, der nach Aussage von Eckhard Vinçon, mit Alexander Voigt Geschäftsführer der Hafen-Entwicklungsgesellschaft und IDR-Geschäftsführer in Personalunion, immer noch genutzt werde. Um aber nicht die viel befahrene Bonner Straße während der Stoßzei-



Die Klimakrise bringt einen Wandel bei der Nutzung des Reisholzer Hafens mit sich. 2011 wurde viel Steinkohle verladen, auch heute findet der Umschlag noch statt. Dieser Bereich soll einem Containerterminal weichen. FOTO: GOETTERT

ten lahmzulegen, würde der Güterverkehr per Schiene aktuell in den Nachtstunden abgewickelt.

Um noch einmal den Bedarf für einen Hafenausbau zu klären, wurden in der Machbarkeitsstudie „auf Grundlage umfangreicher Fragebögen bei insgesamt 33 Unternehmen, Verbänden und Organisationen Aussagen zu relevanten Fragen der Perspektive der Hafenentwick-

lung angefragt, im Ergebnis wurden 24 Interviews durchgeführt. Die Machbarkeitsstudie komme zu der abschließenden Bewertung, dass die wirtschaftliche, bautechnische, genehmigungs-, rechtliche und infrastrukturelle Machbarkeit einer Entwicklung des Hafens und der angrenzenden Brachflächen gegeben sei, heißt es.

Dort, wo jetzt noch die Steinkohle

INFO

Hafen wurde 1901 in den Betrieb genommen

Historie 1901 wurde Reisholzer Rheinhafen auf Holthausener Gebiet in Betrieb genommen. Nachdem die Stadt Düsseldorf ab 1928 den Reisholzer Hafen von der IDR zunächst gepachtet und dann auch in Eigentum übernommen hatte, gingen 1990 alle Anlagen des städtischen Eigenbetriebs an die Stadtwerke Düsseldorf.

Jetziger Eigentümer Mit der Fusion des Düsseldorfer und Neusser Hafens 2003 wurden die Neuss-Düsseldorfer Häfen (NDH) Eigentümer auch des Reisholzer Hafengebietes.

Holthausen



verladen wird, soll ein Containerterminal gebaut werden, das bei den zu hebenden Massen genügend Standfestigkeit haben muss. Dafür muss der Uferbereich verfestigt werden und die Kaimauer erneuert werden. Um dieses Projekt umsetzen zu können, hat die Hafenentwicklungsgesellschaft bei der Bezirksregierung am 26. Oktober um einen Öffentlichkeitstermin gebeten; zu

diesem so genannten Scopingtermin im Januar ist auch Hafenalarm eingeladen.

Neben den Mitgliedern der Bürgerinitiative hatten in den vergangenen Jahren auch Mitglieder der Bezirksvertretung 9 die Befürchtung geäußert, dass ein Ausbau des Hafens deutlich mehr Verkehr mit sich bringt und die beiden Knotenpunkte (Bonner Straße und Paul-Thomas-Straße) über Gebühr belastet. In der Erkenntnisstudie heißt es dazu: „Die Leistungsfähigkeitsberechnung zeigt, dass der prognostizierte Straßenverkehr an allen Knotenpunkten mindestens mit der Qualitätsstufe D, (also ein ausreichend), abgewickelt werden kann.“

Vor allem im Bereich der Containerabwicklung sieht man bei der Hafenentwicklungsgesellschaft Bedarf: Eine Umschlagsmenge von rund 23.506 Standard-Containern könnte es im kommenden Jahr sein und bis zu rund 52.636 Container werden im Jahr 2030 erwartet. Dass das im nächsten Jahr schon so kommen wird, ist unwahrscheinlich, da für den Kaimauerbau eine Umweltverträglichkeitsprüfung über die Bezirksregierung erfolgen muss. Zur zukunftssicheren Ertüchtigung der Uferwand solle eine neue, zusätzliche Uferwand etwa ein Meter vor der Bestandswand errichtet werden, heißt es im Erkenntnisbericht. Dafür muss es einen Planfeststellungsbeschluss geben. Die Bezirksregierung hatte aber schon mitgeteilt, dass Hochwasserprojekte derzeit absolute Priorität in der Bearbeitung hätten.

Explizit heißt es übrigens in dem Erkenntnisbericht auch, dass „alte Bestandsgebäude, die zum einen für Zwecke der Lagerlogistik, zum anderen durch einen Künstlerverein genutzt werden, erhalten bleiben sollen.“