

# Hafengesellschaft informiert Politik über Pläne

Am Mittwoch gibt es eine nichtöffentliche Sitzung. Dann wird auch über die zu erwartende Verkehrsbelastung informiert.

VON ANDREA RÖHRIG

**HOLTHAUSEN** Ein wichtiges Projekt für den Stadtbezirk 9 ist nach wie vor der geplante Ausbau des Reisholzer Hafens. Dieser hat nach einigen Jahren des gefühlten Stillstandes nun wieder an Fahrt aufgenommen. Die 2018 gegründete Hafentwicklungsgesellschaft, an der die Stadttochter Industrieterrains Düsseldorf Reisholz und die Gesellschaft Neuss Düsseldorfer Häfen zu gleichen Teilen beteiligt sind, nimmt die Ergebnisse einer Machbarkeitsstudie zum Anlass, die nächsten Schritte zu planen.

Damit nun auch die Politik sich umfassend über den Inhalt der rund 666 Seiten zuzüglich Anhangs sowie der daraus von der Gesellschaft gezogenen Schlüsse informiert werden kann, gibt es am Mittwoch für diese eine nichtöffentliche Veranstaltung im Albrecht-Dürer-Berufskolleg. Eingeladen hat die Stadt, die über ihre Stadttochter IDR indirekt an der Hafentwicklungsgesellschaft beteiligt ist, die Mitglieder der Bezirksvertretung 9 und des Ausschusses für Planung und Stadtentwicklung. Von 16 bis 18 Uhr stehen Düsseldorf's Planungsdezernentin Cornelia Zuschke, die zudem Aufsichtsratsvorsitzende der Entwicklungsgesellschaft und IDR-Vorstand Ekkhard Vinçon Rede und Antwort.

Die Bürgerinitiative Hafenalarm, die seit mehr als zehn Jahren gegen den Ausbau des Hafens mit einem Containerterminal kämpft, kritisiert, dass der Termin hinter verschlossenen Türen stattfindet. Vor allem, da sich in der vorliegenden Machbarkeitsstudie, die erst auf Drängen der Initiative herausgegeben wurde, keine Schwär-



Über diese alte Bahntrasse, die die Straße Am Trippelsberg quert, soll die geplante Verkehrserschließung für das Containerterminal laufen. FOTO: ANNE ORTHEN

## INFO

### Mengenzuwachs nach geplantem Ausbau

**Potenzial** Die Machbarkeitsstudie geht von diesen Mengen Containern im Binnenhafen- und Bahnumschlag aus: 54.000 (theoretische) in diesem Jahr sowie 116.000 im Jahr 2030. Bei dem Stückgut steigt es von 34.660 Tonnen (2023) auf 42.628 (2030), bei Sattelauflegern von 1986 Einheiten auf 4500, Flüssigmassengut 372.955 Tonnen – auf 443.326. Trockenmassegut: 69.431, gleiche Menge 2023.

zungen befinden, die auf vertrauliche Betriebsgeheimnisse hinweisen könnten.

Mit dem Verweis darauf wollte die Hafentwicklungsgesellschaft die Studie nicht öffentlich gemacht wissen. Ähnliches gilt nun für den Informationstermin für die Politiker. Damit wird das Hafenausbau-Projekt wohl kein Thema bei der öffentlichen Sitzung der Bezirksvertretung 9 kommende Woche Freitag. Hafenalarm hat angekündigt, die nichtöffentliche Veranstaltung ab 15.30 Uhr mit einem Infostand vor der Schule zu begleiten, ein Flugblatt sei zudem in Vorbereitung.

An der Sitzung nimmt auch Bezirksbürgermeister Karl-Heinz Graf teil. Er bedauert, dass der Termin nicht öffentlich ist. Der CDU-Politiker glaubt aber nicht an einen tieferen Erkenntnisgewinn durch eine Erläuterung der Machbarkeitsstudie. Denn aus seiner Sicht hat diese ein großes Manko: Sie bezieht die neuen Entwicklungen im Hafenge-



biet nicht ein. An gleich zwei Stellen sollen an den Straßen Am Trippelsberg und Reisholzerwerftstraße zwei große neue Gewerbeparks entstehen.

Der Gewerbeentwickler Aurelis hat im vergangenen Jahr die RWE-Brache und ein weiteres Grundstück am Trippelsberg gekauft, die alleine schon zusammen 31 Hektar groß sind. Graf: „Was mir fehlt, ist endlich mal eine Generalstabkarte zu den geplanten Projekten im Hafengebiet mit den Hinweisen, wem welche Grundstücke gehören. Denn erst wenn wir Politiker diese vorliegen haben, können wir daraus erkennen, ob es beispielsweise neuralgische Punkte etwa bei der Verkehrsbelastung geben könnte.“ Diese Übersicht, so Graf, sei inzwischen von der Bezirksverwaltung in Arbeit. „Im Moment ist das doch alles Stückwerk.“

In der Machbarkeitsstudie für die Hafentwicklungsgesellschaft wird auf eine prognostizierte erhöh-

te Verkehrsbelastung hingewiesen. Die Gutachter geben die Empfehlung, die Verkehre von Lkw und Güterverkehr per Schiene voneinander zu trennen: Als Ab- und Zufahrt für das geplante Containerterminal mit zwei Portalkränen soll eine stillgelegte Bahntrasse gegenüber der Hausnummer Am Trippelsberg 92 genutzt werden. Die Erschließung des Schwerguthafens soll wie gehabt über die Reisholzer Werftstraße erfolgen, die Erschließung der geplanten Gewerbe und Industriegebiete auf der Shellbrache soll über eine neue Erschließungsstraße mit Anbindung über die Straße Am Trippelsberg führen. Die genaue Stelle sei noch variabel, heißt es in der Studie. Nach einer Verkehrsberechnung aus dem Jahr 2020 (die Pläne von Aurelis oder von Beos an der Reisholzer Werftstraße sind nicht eingeflossen) ist der Knotenpunkt Bonner Straße/ Am Trippelsberg/ Paul-Thomas-Straße am stärksten mit zusätzlichem Verkehr belastet. Hier errechneten die Fachleute, dass über den Tag verteilt mehrfach nur die Note „ausreichend“ erreicht wird. Durch Anpassungen der Rot- und Grünphasen an der Paul-Thomas-Straße könnte aus Sicht der Verkehrsplaner eine Überlastung der Kreuzung vermieden werden.

Da künftig mehr Güterverkehr über den Hafen abgewickelt werden soll – derzeit wird die Bonner Straße nur zweimal im Monat gequert – wird der fließende Verkehr dort künftig stärker belastet. Miteinem integrierten Containerterminal könnten es bis 2030 rund zehn Querungen pro Tag werden. Pro Zug wird mit einer Sperrzeit von fünf Minuten gerechnet; das gilt auch für die Stadtbahnen.