

25.1.2023

Hafenalarm

informiert:

Machbarkeitsstudie Hafen Reisholz

Die Studie, 840 Seiten, ist datiert auf den 16.6.21 und umfasst den Untersuchungszeitraum 2019/2020. Sie ist daher heute schon überholt.

Sie wurde bisher unter Verschluss gehalten, weil die Hafenentwicklungsgesellschaft zunächst die „**Ertüchtigung der Spundwand**“ in einem Planfeststellungsantrag beim Regierungspräsidenten durchsetzen will.

Das soll der Türöffner sein für „einen der modernsten Binnenhäfen Europas“.

Hafenalarm hat im sog. **Scopingtermin** am 12.1.2023 zur Vorbereitung der Umweltverträglichkeitsprüfung bei der Bezirksregierung, Dezernat 54, die Einwendungen gegen den gesonderten Planfeststellungsantrag für die Spundwand ausführlich formuliert, weil diese nicht ohne den geplanten Containerbetrieb betrachtet werden kann.

Gemeinsam mit BUND, Nabu und den NaturFreunden Düsseldorf beantragten wir deshalb eine sog. **Strategische Umweltverträglichkeitsprüfung**.

Hier nun einige Zitate aus der Machbarkeitsstudie vom 16.6.2021:

- ✖ „Grundsätzlich ist davon auszugehen, dass bei einer potenziellen Veränderung der Hafenkante sowie der Nutzung des Rheins in die Zielsetzungen des Landschaftsschutzgebietes ... eingegriffen wird“. S. 94
- ✖ „Im Rahmen von Kartierungen im Untersuchungsgebiet wurden planungsrelevante Arten festgestellt, deren Population durch die Planänderung nachhaltig gestört werden könnte.“ S. 96
- ✖ „Aufgrund der Nähe zur Umweltzone der Landeshauptstadt Düsseldorf und aufgrund mit der Planung einhergehender Neuverkehre können nachteilige Auswirkungen auf das Schutzgut `Luft` jedoch nicht ausgeschlossen werden.“ S. 103
- ✖ „Daraus ergibt sich, dass beim niedrigsten bekannten Wasserstand (NNW) für Schiffe der Jowi-Klasse das Fahrwasser im Uferbereich nicht ausreichend tief ist.“ S. 130
- ✖ „Beobachtungszeitraum 1.1.2019-31.12.2020...
D.h. nur in etwa 50 Prozent des 2-Jahres-Zeitraumes war der Rheinwasserstand hoch genug, um einen restriktionsfreien Betrieb des Hafens hinsichtlich der Jowi-Klasse zu gewährleisten.“ S. 157

- ✘ „Im Bereich Container im kombinierten Verkehr werden potenzielle Mengen von circa 24.000 TEU im Jahr 2023 und circa 53.000 TEU im Jahr 2030 prognostiziert.“ S. 325
- ✘ „Aus verkehrstechnischer Sicht wird das Einrichten einer protected Bikelane zum Schutze des Radverkehrs im Bereich der Straße ‘Am Trippelsberg’ ebenfalls empfohlen“. S. 343
- ✘ „Am Beispiel der Bonner Straße werden die Auswirkungen der Schließung exemplarisch dargestellt. ... Insgesamt kann daher von einer Sperrzeit von ca. 5 min des Bahnübergangs ausgegangen werden.“ S. 365
- ✘ „Der Betriebsstart des Terminals ist für das Jahr 2023 vorgesehen.“ S. 413
- ✘ „Daher ist die Wirtschaftlichkeit aus Sicht des Investors unter Berücksichtigung der öffentlichen Förderung und bei vollständiger Fremdfinanzierung gegeben.“ S. 436 f

Den Erwerb der Gelände Shell und RWE durch die Firma Aurelis erwähnt weder die Machbarkeitsstudie noch der „**Erkenntnisbericht**“, die Hafententwicklungsgesellschaft bezieht beide in ihre Containerterminalplanung ein.

In diesem undatierten „Erkenntnisbericht“ versucht die Hafententwicklungsgesellschaft, die Machbarkeitsstudie zu aktualisieren: Im „Ausblick“ heisst es, Pandemie und „Russland-Ukraine-Konflikt“ seien in der Studie nicht berücksichtigt, die Umschlagzahlen in den Häfen seien zurückgegangen, aber „die Rückkehr auf den prognostizierten Wachstumspfad“ sei zu erwarten.

Ein Bedarf der örtlichen Industrie besteht nicht, aber große Logistikkonzerne in Hamburg finden den Standort Hafen Reisholz interessant.

Wir hoffen, mit diesem Papier die Leserinnen und Leser auf einen „einheitlichen Stand“ zu bringen.

Wir hätten gerne bei der leider nicht-öffentlichen Veranstaltung am 25.1. unsere Kenntnisse direkt eingebracht und sind auch weiterhin für eine Diskussion über einen nachhaltigen Ausbau des Hafens Reisholz offen.

Ihre Bürgerinitiative **Hafenalarm!**
www.hafenalarm.de

*Wir haben die Machbarkeitsstudie digitalisiert, sie ist unter **hafenalarm-news@posteo.de** abzurufen.*