

## PRESSEINFORMATION

### Hafen Reisholz – aktueller Projektstand

#### Hafenlayout und Verkehrsanalyse

(Düsseldorf – 31.05.2016)

#### Projektidee:

Die Stadt Düsseldorf hat im Rahmen des „Masterplans Industrie“ ab 2011 unter Beteiligung des Industriekreises Düsseldorf (Süd) und der IHK Düsseldorf die Projektidee zur Entwicklung des Reisholzer Hafens unter dem Namen „Düsselport“ aufgenommen. Im September 2012 wurde für das insgesamt ca. 108 ha große Plangebiet im Stadtteil Holthausen der Aufstellungsbeschluss für die Bauleitplanung getroffen.

Das Gebiet wird begrenzt durch die Münchener Straße im Norden, der Bonner Straße im Osten sowie den Straßen „Am Trippelsberg“, „Wiedfeld“ und „Karweg“ im Westen. Die südliche Grenze bildet der Rhein.

Der Stadtteil Düsseldorf-Reisholz zählt zu den traditionellen Produktions- und Arbeitsstandorten mit großer Bedeutung für die Wirtschaftsentwicklung im Düsseldorfer Süden und umfasst u.a. die Ende des 19. Jahrhunderts begonnene IDR-Bahn und den 1901 durch die IDR gebauten rechtsrheinischen Reisholzer Hafen.

Seit dieser Zeit liegen die Hafenanlagen südlich der Straße „Am Trippelsberg“ und erstrecken sich am Rhein vom Benrather Wasserwerk bis in den Bereich des ehemaligen Kraftwerkes. Zudem siedelten sich im Zuge der Hafenentwicklung nördlich der Straße „Am Trippelsberg“ zahlreiche gewerblich-industrielle Nutzungen an. Unter anderem ist dort die stahlverarbeitende Industrie ansässig. Des Weiteren befinden sich in diesem Bereich diverse weitere Betriebe des produzierenden Gewerbes sowie Dienstleistungsbetriebe und eine ehemalige Bezirkssportanlage der Stadt Düsseldorf.

Der Strukturwandel im Düsseldorfer Süden und die Entwicklung des Straßengüterverkehrs haben in den vergangenen Jahrzehnten zu einer geringeren Nutzung der logistischen Einrichtungen im Reisholzer Hafen geführt. Die Kapazitäten der unmittelbar am Rheinstrom befindlichen Hafenumschlagflächen der Neuss-Düsseldorfer Häfen (NDH) mit einer Gesamtgröße von rund 7 Hektar sind bei einem heutigen Gesamtumschlagvolumen von jährlich rund 460.000 Tonnen (incl. 350.000 t Flüssiggut) noch nicht ausgeschöpft. Im Hinterland grenzen zudem erhebliche Industriebrachen an die Hafenumschlagflächen an, welche jedoch ungenutzt sind (ehem. Kraftwerk/Umspannwerk, Raffinerie).

## Hafenlayout:

Im Auftrag der NDH wurden 2012 im Rahmen einer Potenzialanalyse der Firma PLANCO Gütermengen der lokalen Industrie mit dem Zeithorizont 2030 ermittelt. Daraus leitet sich der mögliche Flächenbedarf für die unterschiedlichen Hafennutzungen und Komplementärfunktionen im potentiellen Hafengebiet Reisholz ab.

Die Analyse geht davon aus, dass die Rohstoffversorgung für die lokale Industrie weiter rund 400.000 Tonnen betragen wird. Insoweit ist bei der Flüssiggutanlage und beim Schüttgut aktuell keine Erweiterung der Kapazitäten nötig. Nennenswerte Steigerungen werden bei Stückgut erwartet, die hauptsächlich aus Exportgütern der Düsseldorfer Maschinenbauindustrie bestehen. Bisher wird die Verladung nur mit mobilen Kränen abgewickelt. Eine Optimierung durch die Installation eines ortsfesten Schwergutkrans wird deshalb empfohlen.

Zusätzlich wird empfohlen, entsprechend der gegebenen prognostizierten Containerumschlagvolumina (bis zu 320.000 TEU) ein effizientes und entsprechend der Mengenentwicklung ausbaufähiges Containerumschlagterminal zu planen und umzusetzen.

Im Laufe der Entwicklung wurde das Modell verschiedentlich angepasst und der Flächenbedarf schrittweise reduziert. Seit 2014 werden nur noch die Grundstücke südlich der Straße „Am Trippelsberg“ als Sondergebiet Hafen überplant. Auch mit dieser begrenzten Fläche (35 Hektar) sind alle notwendigen Hafenfunktionen realisierbar. Dieser Zuschnitt des Hafengebietes deckt sich mit der Vorgabe an die Regionalplanung durch die Landeshauptstadt Düsseldorf.

## Funktionsbereiche eines ausgebauten Reisholzer Hafens:

Die im Osten des Hafengebietes liegende Umschlaganlage für **Flüssiggüter**, die dazu gehörenden Tankanlagen und der Gleisanschluss bleiben zunächst unverändert. Ein zukünftiger Ausbau dieser Kapazitäten ist über direkt angrenzende Erweiterungsflächen möglich.

Nahe der bisherigen Hafenzufahrt (Reisholzer Werftstr./Uferstr.) liegt die Plattform für den **Schwergutumschlag** mit angrenzenden Flächen für die Aufstellung der Züge und Projektladungen, sowie die Organisation der Umschläge. Wegen der erwarteten Zunahme in diesem Segment werden im rückwärtigen Bereich zusätzliche Flächen eingeplant.

Der **Massengutumschlag** wird näher an die Schwergutplattform gerückt, um Platz für die Containeranlagen zu schaffen. Vorgesehen sind weiter zwei Krananlagen mit Lagerfläche für Schüttgüter und Optionen für den Umschlag auf die Eisenbahn.

Im westlichen Teil des Hafengebietes soll das neue **Containerterminal** entstehen. Der Ausbau erfolgt bedarfsabhängig in Modulen. Im wirtschaftlich sinnvollen Minimalausbau (ca. 160.000 TEU) befinden sich am Rheinufer zwei Containerkräne und dahinter Flächen für die Abstellung der Container. Die Nutzung der Eisenbahn wird über zwei ca. 400 Meter lange Gleise unter den Kränen sichergestellt. Hinter den beiden Containerstapeln ist eine Flächenreserve für zwei weitere dieser Module vorgesehen, die bedarfsabhängig zugefügt werden können. Sollte die Kapazität der Gleise am Rheinufer nicht mehr ausreichen, kann landseitig nördlich der Containerabstellfläche ein zusätzliches Eisenbahnterminal gebaut werden. Damit wäre dann die Maximalkapazität (ca. 320.000 TEU) der Anlage erreicht.

Zwischen Containerterminal und „Am Trippelsberg“ verbleiben **Industrieflächen**, die nicht mehr zum Sondergebiet Hafen gehören. Hier besteht die Möglichkeit zur Neuan siedlung von hafenaaffinen Industriebetrieben und Logistikunternehmen, deren Ge bäude auch zur Abschirmung schutzwürdiger Nutzungen im näheren Bereich dienen können.

Die straßenseitige Anbindung dieses westlichen Bereiches soll nicht mehr über die bisherige Hafeneinfahrt erfolgen, sondern über eine neue Zufahrt von der Straße „Am Trippelsberg“. Diese wird so positioniert, dass der größtmögliche Abstand zur Wohn bebauung eingehalten werden kann. Zusammen mit entsprechenden Ausgleichsflä chen, die auch wallartig modelliert werden können, kann zwischen dem auszuweisen den Hafengebiet und der Straße „Am Trippelsberg“ eine wohnverträgliche Pufferzone sichergestellt werden.

Ebenfalls ist eine Trassierung für den überregionalen Fuß- und Radweg vorgesehen, der aufgrund der Hafensicherheitsrichtlinie nicht direkt durch die eigentlichen Hafenanlagen verlaufen kann. Alternativ kann der Radweg in der Grünzone nördlich des abgesicherten Hafengebietes verlaufen und so gegenüber der heutigen Führung ab gekürzt werden. Naturschutzbelange sind bereits im Vorfeld mit verschiedenen An sprechpartnern ermittelt und erste Lösungsansätze diskutiert worden. Detailprüfungen erfolgen im weiteren Verfahren der Bauleitplanung für die verschiedenen Hafengebiete.

#### **Verkehrsanbindung des Hafengebietes:**

Die verkehrliche Erschließung des Reisholzer Hafens erfolgt bisher über die Reishol zer Werftstraße und Am Trippelsberg/Paul-Thomas-Straße durch das umliegende In dustriegebiet auf das überörtliche Netz. Auch bei einer Erweiterung der Hafenaktivitä ten bleibt diese Verkehrsführung bestehen.

Das Aachener Ingenieurbüro IVV hat im Auftrag der NDH mehrere sogenannte Plan fälle für den Hafenausbau mit zeitlichen Horizont 2030 erarbeitet. Zu jedem dieser Planfälle wurde die Entwicklung des Verkehrsaufkommens im Umfeld des Reisholzer Hafens berücksichtigt. Die Datenbasis und Prognose für den Bundesverkehrswege plan wird, ohne die Planungen im Reisholzer Hafen, berücksichtigt und im „Prognose Nullfall“ dargestellt. Für den Hafenausbau in zwei Varianten wurden zudem die Daten der Potenzialanalyse aus dem Jahre 2012 herangezogen.

Damit ergeben sich für das Jahr 2030 lokale und regionale Transportbedarfe, die zum größten Teil durchgehend im Straßentransport abgewickelt würden, sofern keine Ver kehrsalternative besteht. Bei einem entsprechenden Angebot für den Kombinierten Verkehr (Schiffs- und Bahnumschlag) könnten **bis zu 1.400 LKW-Fahrten** umgeleitet werden. Hauptteil der LKW in beiden Ausbauvarianten sind vorhandene Mengen, die vom reinen Straßentransport (Langstrecke >300km) zum Verkehrsträgerwechsel aus der lokalen Industrie in den Hafen gefahren werden (Kurzstrecke durch Industriege biet). Dies führt zu einer Entlastung der umgebenden Straßeninfrastruktur bei einer Verdichtung im Industriegebiet. Die Verlagerungsintensität hängt allerdings von den Kapazitäten der neuen ausgebauten Hafenanlagen in Reisholz ab. In den ersten Aus baustufen (Minimalausbau) werden noch nicht alle LKW-Transporte auf Binnenschiff und Eisenbahn verlagert.

## Kernaussagen des Verkehrsgutachtens:

### **Ist-Analyse**

Die Darstellung der Verkehrsflüsse erfolgte durch Nutzung der vorhandenen Datenbasis und Aktualisierung durch zusätzliche Verkehrszählungen im Hafenumfeld.

Der LKW Verkehr des Hafens ist aktuell begrenzt auf Massengut (28 LKW-Fahrten pro Tag / Pendelverkehr für Kraftwerkskohle ChemPark) und Schwergut (10 LKW-Fahrten pro Tag / hauptsächlich für den Schwermaschinenbau Terex und Komatsu). Das größte Gütervolumen ist heute Flüssiggut für die lokalen Chemieunternehmen, das per Schiff angeliefert wird und praktisch ausschließlich mittels Rohrleitungen zu ChemPark transportiert wird. Das Tanklager im Hafen hat zwar Gleis- und Straßenanschluss, diese werden aber derzeit nicht aktiv genutzt sondern nur zur Sicherheit vorgehalten.

### **Prognosefälle**

Mit der Möglichkeit zum Containerumschlag in Reisholz würden auch in geringerem Umfang Container und KV-Ladungseinheiten (~200 LKW-Fahrten/Tag) nicht mehr die Häfen in Neuss und Düsseldorf nutzen, sondern die näher gelegenen Anlagen in Reisholz.

Zusätzlich sehen die Gutachter 180 LKW-Fahrten/Tag durch regionalen Quell-/ Zielverkehr im Hafen. Aus diesem Bereich könnten weitere Verlagerungsmengen hinzukommen, die aber noch nicht im Detail untersucht wurden.

Die Möglichkeit einer Reduzierung der LKW-Anfahrten durch den Einsatz der Eisenbahn ist zwar möglich, wurde aber noch nicht explizit untersucht. Hierzu bedarf es einer genaueren Analyse der Detailmengen auf einzelnen Destinationen, da die Eisenbahn erst ab einer relativ großen, gebündelten Ladungsmenge sinnvoll und wirtschaftlich ist.

### **Nullfall (kein Hafenausbau)**

Die Verkehrszunahme resultiert aus der allgemeinen Wirtschaftsentwicklung bis 2030 im Hafenumfeld, marginal höheres LKW-Aufkommen (6 LKW pro Tag) durch steigende Stückgut-/ Schwergutmenge im Hafen.

### **Minimalausbau (Containerterminal mit 160.000 TEU/a)**

600 LKW/Tag könnten aus der Langstrecke auf die Hafenzufahrten verlagert werden, das Restpotential von bis zu 800 LKW/Tag aus dem lokalen Bereich würde aber weitere Ziele im kontinentalen Bereich nur im Straßentransport anfahren müssen, da das Reisholzer Terminal nicht die gesamte, verlagerungsfähige Menge aufnehmen könnte.

### **Maximalausbau (Containerterminal mit max. 320.000 TEU/a)**

Rund 1.200 LKW/Tag könnten aus der Langstrecke auf die Hafenzufahrten verlagert werden, die zum überwiegenden Teil (85%) aus dem direkten Umfeld des Hafens stammen

### **Straßeninfrastruktur**

Die Leistungsfähigkeit der relevanten Knotenpunkte:

1. Reisholzer Werftstraße/Münchener Straße,
2. Paul-Thomas-Straße/Münchener Straße,
3. Paul-Thomas-Straße/Bonner Straße und
4. Am Trippelsberg/Reisholzer Werftstraße

wurden detailliert untersucht. Auch in den Spitzenstunden ist eine ausreichende Leistungsfähigkeit gegeben. In Einzelfällen werden Anpassungen der Signalprogramme angeregt.

### **Schieneninfrastruktur**

Die Eisenbahnzufahrt zum Hafen erfolgt über vier Bahnübergänge. Die maximale Durchlaufzeit der Güterzüge an den Bahnübergängen wird unter drei Minuten veranschlagt. Auch die besondere Kreuzungssituation an der Bonner Straße mit Straßenbahngleis wird nicht zu kritischen Rückstaus führen. Für die Sicherstellung des Straßenbahntaktes sind technische Lösungen mit der IDR-Bahn vorzusehen. Die Gleislängen zwischen den Bahnübergängen ermöglichen grundsätzlich das Abstellen der Güterzüge ohne Straßenkreuzungen zu beeinträchtigen.

### **Radweg**

Der Rhein-Radweg führt um das Hafengebiet herum und muss an drei Stellen mit dem Hafenverkehr harmonisiert werden. Dazu sind gesicherte Querungen einzurichten und für die Kreuzung Reisholzer Werftstraße/Am Trippelsberg empfiehlt der Gutachter die Installation einer zusätzlichen Lichtzeichenanlage.

### Weitere Informationen:

Neuss-Düsseldorfer Häfen GmbH & Co. KG

Thomas Düttchen

Leiter Unternehmenskommunikation

Tel.: 02131/5323-200

Fax.: 02131/5323-106

Mobil:0170/2258943

E-Mail: [tduettchen@nd-haefen.de](mailto:tduettchen@nd-haefen.de)