

Hafenalarm!

10 Fragen / 10 Antworten

Der Industriekreis Düsseldorf, die Stadt Düsseldorf, die Neuss-Düsseldorfer-Hafengesellschaft wollen zwischen Benrath und Itter im Hafengebiet Reisholz einen Containerterminal bauen. Wir sind dagegen.

An den Informationsständen und bei der Sammlung von Unterschriften gegen den Containerterminal hören wir immer wieder Fragen, die die Bürger bewegen.

Hier die 10 wichtigsten Fragen und die Antworten der Bürgerinitiative Hafenalarm:

1. Das Hafengebiet ist doch Industriegebiet- wieso soll da Naturschutz eine Rolle spielen?

Der Ende des 19. Jahrhunderts gegründete Industriehafen liegt im südlichsten Zipfel von Holthausen gegenüber der engsten Rheinschleife Zonser Grind. Der Zonser Grind ist nur durch die Rheinbreite von ca. 280 m vom jetzt geplanten Containerterminal entfernt. Er ist ein europäisches Schutzgebiet (FFH-Natura 2000). Bis zum Abstand von 300 Metern gilt jede Industrieanlage als Gefährdung. Der Rhein selbst ist vom Grindufer ca. 100 m bis zur Hauptfahrrinne im Strom ebenfalls europäisches Schutzgebiet, da sich hier Fischlaichzonen im seichten Grindufer befinden.

Nordwestlich vom geplanten Containerterminal befinden sich die Orte Itter, Himmelgeist mit dem Himmelgeister Rheinbogen (Jücht), der ebenfalls unter Naturschutz steht. Auch der Uedesheimer Rheinbogen ist ein FFH-Natura 2000 Gebiet, genauso wie die in südöstlicher Richtung liegende Urdenbacher Kämpfe. In Sichtweite des geplanten Containerterminals liegt der Südwestrand des Schlossparks Benrath. Die Auenlandschaft des Rheins stellt für uns ein zusammenhängendes Naturschutzgebiet dar, das es unbedingt zu erhalten gilt.

Die von der Landesregierung geplante Rheinvertiefung von ca. 40 cm bis Köln oder Bonn würde den Grundwasserspiegel senken und Flora und Fauna der Auenlandschaft gefährden.

2. Die Bürgerinitiative redet immer von Umweltbelastung, aber ist nicht der Transport auf dem Rhein umweltfreundlicher als auf den Autobahnen?

Nein, eindeutig nicht. Binnenschiffe fahren wie Kreuzfahrtschiffe mit sog. Schweröl und stoßen daher pro Tonne und Kilometer 0,39 Gramm Stickstoffoxide in die Luft, der LKW lediglich 0,25 Gramm. Die Stickstoffoxide, die bei hohen Verbrennungstemperaturen mit Sauerstoffüberschuss entstehen, greifen beim Menschen die Schleimhäute der Atemwege an und verursachen Bronchialkatarrh, Pseudokrupp und Anfälligkeit für Atemwegsinfektionen. Bei Sonneneinstrahlung verursachen sie zusammen mit organischen Bestandteilen von Abgasen in einer fotochemischen Reaktion Smog. Bereits jetzt haben Messungen im Rheintal ergeben, dass die Stickstoffoxidbelastung höher ist als im übrigen Land. Hinzu kommt die Belastung durch Feinstaub. Am wenigsten umweltschädlich wäre der Transport auf der Bahn.

Durch den Containerterminal selbst würde die Frischluftschneise, die die angrenzenden dicht bebauten Düsseldorfer Gebiete mit kühler und guter Luft versorgt, gestört. Deshalb ist in der Planungshinweiskarte der Stadt Düsseldorf für 2012 gerade für das Gebiet des Himmelgeister Rheinbogens festgestellt, dass eine weitere Bebauung oder Versiegelung sowohl die Kaltluftbildung wie auch die Luftströmung verhindert und deshalb zu vermeiden ist.

3. Das Hafengebiet ist doch gar nicht bewohnt - wieso redet die Bürgerinitiative von Anwohnerstörung?

Die Anwohner von Itter und Himmelgeist in nordwestlicher Richtung, aber auch die Bewohner von Benrath in südöstlicher Richtung hätten mit folgenden Störungen zu rechnen:

- Impulslärm vom Containerterminalbetrieb an sieben Tagen in der Woche und rund um die Uhr im Umkreis von 1.800 Metern,

- Beleuchtung des Hafengebietes in den Nachtstunden, Störung der Nacht-, Sonn- und Feiertagsruhe durch LKW-Verkehr zum Containerterminal und zurück.

Bei Ausbau des Schienennetzes vom Terminal in die Düsseldorfer Industriegebiete muss die Verkehrsachse vom Süden nach Norden, die Bonner Strasse, gekreuzt und durch Güterzüge von mehreren Hundert Metern Länge zeitweise gesperrt sein.

4. Würden Benrath, Itter, Holthausen und Himmelgeist auch durch höheren LKW-Verkehr gestört?

Ja. Ein Containerschiff der JOWI-Klasse (17,5 m breit; 135 m lang) kann 500 Container (TEU-2,5x2,5x6m) transportieren. Laut Bedarfsanalyse soll bis 2030 pro Jahr ein Containerumschlag von 300.000 Stück anfallen. Sollten davon nur die Hälfte auf LKWs verbracht werden, würde das mit Hin- und Rückfahrt über 800 zusätzliche LKW-Fahrten am Tage bedeuten, und das bei den ohnehin schon überlasteten Straßen.

5. Warum will die Stadt gerade das Hafengebiet am Trippelsberg für einen Containerterminal ?

Weil dort schon eine Kaimauer und Schienen und Straßenanbindung vorhanden sind. Die großen Containerschiffe können an der Kaimauer ohne Rangieren in engen Becken anlanden, nach der Entladung auch schnell wieder abfahren. Das Gebiet zwischen Rhein, Trippelsberg und Am Wiedfeld ist zudem als Industriegebiet ausgewiesen.

Unsere Einwände: Beim An- und Abfahren der Schiffe würde die Fischruhezone vor dem Grind zerstört, wegen der umliegenden Naturschutzgebiete siehe Frage/Antwort 1.

Bei einer möglichen Havarie würden freigesetzte Schadstoffe sofort stromabwärts den Rheins verseuchen, während sie sonst in Hafenbecken aufgehalten werden können.

Die Kaimauer und das gesamte vorgesehene Terminalgebiet müssten erneuert und bebaut werden. Große Flächen des Gebiets -das Shell-Grundstück das Gelände der RWE sind aus der früheren Nutzung schadstoffbelastet- hier ist eine Überbauung zumindest riskant. Das am Himmelgeister Rheinbogen ansteigende Gelände Am Wiedfeld stellt eine etwa 12 Meter hohe Schlacken- und Müllaufschüttung aufschüttung dar, die die Natur sich mittlerweile zurückerobert hat.

6. Aber SPD und Gewerkschaften sind doch wegen der Arbeitsplätze für den Terminal? Ist das kein triftiges Argument?

Nein. Der Containerterminal wird computergesteuert betrieben, laut Industriekreis sollen dort Arbeitsplätze „im 2stelligen Bereich“ entstehen (also mindestens 10 und höchstens 99!). Wenn wir von 99 Arbeitsplätzen ausgehen, sind das bei der eigentlichen Terminalfläche von 22 ha 4,5 Arbeitsplätze pro Hektar. Wir haben anhand von Firmenansiedlungen in unmittelbarer Nähe pro Hektar 296 Arbeitsplätze errechnet.

Unser Fazit: Durch eine Nutzung als Industrieansiedlungsfläche würden dort 66mal so viel Arbeitsplätze entstehen wie im geplanten Containerterminal.
Die Anlieferung von Waren aus Fernostasien, die dort unter menschenunwürdigen Bedingungen produziert werden, macht hiesige Arbeitsplätze überflüssig.

7. Gibt es Alternativen für Containerterminal-Standorte?

Ja. Sowohl Duisburg als auch Neuss und Krefeld sind zumutbare Alternativen. Vom Krefelder Hafen hören wir, dass eine Güterbahntrasse bis zur polnischen Hauptstadt Warschau im Gespräch ist!

8. Die Stadt und der Industriekreis lassen doch eine Machbarkeitsstudie erstellen- warum bringt sich die Bürgerinitiative da nicht ein und arbeitet mit?

Weil die Machbarkeitsstudie nicht prüft, ob der Containerterminal gebaut wird, sondern wie er zu machen ist. Was wir für unmachbar halten, wird dort für machbar dargestellt werden. Dies gilt übrigens auch für die nach dem Naturschutzgesetz erforderliche Umweltverträglichkeitsprüfung. Hier wird nicht das Projekt an sich infrage gestellt, sondern Abmilderungen von Umweltstörungen empfohlen.

9. Was erhoffen sich die Befürworter vom Containerterminal?

Eine Aufwertung der Stadt Düsseldorf, im Masterplan bezeichnet sie den Containerterminal als „Leuchtturmprojekt“.

SPD und Gewerkschaft erhoffen sich neue Arbeitsplätze.

Der Industriekreis und die Hafengesellschaft Neuss-Düsseldorf erhoffen sich Profite.

10. Was erwarten wir Gegner des Projekts vom Containerterminal?

Eine Zerstörung unserer umliegenden Naherholungsgebiete, eine unzumutbare Lärmbelästigung, ein extremes LKW-Verkehrsaufkommen, gesundheitsschädliche Immissionen, Störung der Nacht- Sonn- und Feiertagsruhe und zeitweise Sperrung der Nord-Süd-Verkehrsachse. Verschwendung von wertvoller Fläche, die für Firmenansiedlungen genutzt werden und ein Vielfaches an Arbeitsplätzen bedeuten könnte.