

Der Reisholzer Hafen bleibt das ewige Zukunftsprojekt

Von Alexander Schulte

mit einem [Kommentar](#) von [Alexander Schulte](#)

OB Elbers schaut auf seiner Sommertour, wo, wie und wann der Hafen ausgebaut werden soll.



D. Young 

Gruppenbild mit Schiff in Reisholz: Andreas Bruns, Dirk Elbers, Rainer Schäfer und Nikolai Juchem (v.l.).

Düsseldorf. Irgendwann tuckern dann endlich mal zwei größere Schiffe auf dem Rhein heran – und das sorgt am Montag beim Ortstermin im Reisholzer Hafen trotz aller Hitze noch einmal für Bewegung – bei OB Dirk Elbers und seinen Gesprächspartnern, die sich flott zum Gruppenfoto formieren. Und bei den Fotografen, die sich da nicht zweimal bitten lassen. Sie hatten ihre Bilder eigentlich schon im Kasten, aber wenn es um Hafenwirtschaft geht, machen sich Schiffe halt gut.

Außendarstellung, Bilder, das spielt eine große Rolle bei der Sommertour des Oberbürgermeisters. Egal, ob er eine Kita, das Fortuna-Training oder Industriebetriebe besucht.

Viel Neues hat Elbers am Montag an der Reisholzer Wertstraße nicht zu sagen. Und er erfährt auch seinerseits nichts, was er nicht schon vorher gewusst hätte. Beim Blick über den Rheinbogen und die gewaltige, brachliegende Fläche von 56 Hektar, sagt Elbers: „Dieses Gelände schreit geradezu danach, entwickelt zu werden.“

„Für Henkel und BASF ist der Reisholzer Hafen eine Lebensader“

Ja, das stimmt wohl. Nur schreit es schon lange danach. Seit 2004 diskutieren Politik und Wirtschaft den Ausbau des Reisholzer Hafens zum modernen Umschlagplatz. Vorangekommen ist man nicht. Aufgeben kommt aber auch nicht infrage: „Erstes Ziel ist jetzt die Gründung einer Projektgesellschaft mit mehreren Partnern bis Jahresende“, sagt Rainer Schäfer, Geschäftsführer der Neuss-Düsseldorfer-Hafengesellschaft.

Auch wenn der Hafen verwaist wirkt, sich Pflanzen und Unkraut die alten Industrieflächen zurückerobern, werden hier noch 500 000 Tonnen Güter im Jahr umgeschlagen. „Nach einem Ausbau können es 1,5 Millionen Euro sein“, sagt Schäfer. „Und für Henkel oder BASF ist der Hafen im Süden eine Lebensader“, fügt Andreas Bruns, Werkleiter bei Henkel und Vorsitzender des Industriekreises Düsseldorf, hinzu. Denn am Kai stehen Zwischenlager für Rohstoffe, die vom Schiff via Pipeline in die Werke geleitet werden.

1901 wird der durch Gleise mit dem Bahnhof Reisholz verbundene Hafen eingeweiht. Bis 1974 betreibt RWE hier ein Steinkohlekraftwerk. Seit den 90er-Jahren verwaist der Hafen immer mehr, Künstler richteten sich mit Ateliers ein.

Was genau bei einem frühestens 2018 beginnenden Ausbau passiert, muss erst in Machbarkeitsstudien, Verkehrs- und Umweltgutachten eruiert werden. Denn ein Teil der Flächen, die RWE, Shell, Air Liquide und der Hafengesellschaft gehören, dürfte stark verschmutzte Böden aufweisen. Produktionsstätten und neue Logistikanlagen soll es geben, sagt Schäfer, mehr Kräne für den Container-Umschlag, insbesondere für hochwertige Stückgüter. Ein trimodal angebundener Hafen (Wasser, Schiene, Straße) mit einem derartigen Entwicklungspotenzial sei einzigartig in Deutschland, schwärmt Bruns.

Allerdings gibt es da ja „noch ein paar Randalierer“, wie Elbers es formuliert. Er meint die protestierenden Anwohner am Trippelsberg, die Angst davor haben, dass bald viel mehr Laster durch ihre Straße brummen. Der OB weiß, dass man „große Infrastrukturprojekte nur noch mit viel Transparenz durchkriegt“. Deshalb gab es bereits vier Dialogforen. „Man muss den Leuten erklären, dass auch sie profitieren“, sagt Bruns, „denn die Autobahnen sind dicht, aber auf dem Wasser gibt es noch so viele Kapazitäten.“ Dabei zeigt er auf den jetzt wieder schiffsfreien Rhein unter sich.

Kommentar



Mehr als Eigenwerbung »

Die „Saure-Gurken-Zeit“ nutzen Politiker gerne zu bunten Besuchsterminen. Auch OB Elbers ist da seit Jahren aktiv und zeigt sich „vor Ort“. Natürlich hat das immer auch mit Eigenwerbung zu tun, denn ginge es nur um die Sache, würde er nicht stets die Medien dazubitten. [mehr »](#)