

## **Exposé zur Masterarbeit**

Jelka K. Kohlhase  
Studiengang: Geographie M. Sc.  
Betreuer: Prof. Dr. Claus-Christian Wiegandt

### **Flächennutzungskonflikte durch Hafenerweiterungen –**

#### **Eine Analyse zu Konflikten und Lösungsvorschlägen am Beispiel des Binnenhafens Reisholz in Düsseldorf**

### **1 Problemzusammenhang**

Hafenstädte konkurrieren seit jeher untereinander um Zuwachsraten im Güterverkehr und Containerumschlag (LAFRENZ u. SCHUBERT 2000). Die Hafenable sind eine besondere verkehrspolitische Bedeutung als dezentraler Knoten für den Gütertausch. Die Städte sind darauf angewiesen, dass die unterschiedlichen Verkehrsträger naht- und reibungslos ineinander greifen können und die Logistik aufeinander abgestimmt ist. Im Weiteren soll das Augenmerk auf den Binnenhäfen liegen. Binnenhäfen können eine herausragende regionale und überregionale wirtschaftliche Bedeutung besitzen. Sie tragen zur Sicherung und Schaffung zahlreicher Arbeitsplätze bei, ermöglichen Wertschöpfung und sichern den Kommunen Steuereinnahmen. Hinzu kommt, dass ein Hafen den ansässigen Unternehmen durch das Angebot sicherer, schneller, kostengünstiger und zuverlässiger Schiffstransporte Wettbewerbsvorteile gegenüber solchen Unternehmen schafft, die keinen Hafenstandort in der Nähe haben (MWEBWV NRW 2010). Die Binnenhäfen verknüpfen oft alle drei Verkehrsträger und können zur Entlastung der Straßen beitragen. Binnenhäfen können in hohem Maß zu einer Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene bzw. die Wasserstraße beitragen. Durch diese Verlagerung werden die zunehmend überlasteten Straßen, die als Hinterlandverbindungen von Gütern fungieren, deutlich entlastet. Durch die Verlagerung können z. B. für die Transporteure deutliche Zeiteinsparungen realisiert werden. Auch trägt die Verlagerung zu einer Verbesserung der Umweltbilanz des Transportsektors bei. Gesamtwirtschaftlich betrachtet erzeugen Binnenhäfen einen hohen Nutzen (MWEBWV NRW 2010).

Voraussetzung für eine gute und funktionierende Hinterlandverbindung durch Wasserstraßen ist eine bedarfsgerechte Entwicklung der Häfen. Das bedeutet, u. a. dass ausreichend Flächen- und Umschlagskapazitäten sowie eine gute infrastrukturelle Anbindungen

vorhanden sein sollten. Eine solche Entwicklung ist nur bei entsprechender Planungssicherheit und Entwicklungsperspektive möglich (MWEBWV NRW 2010).

Die Errichtung und Erweiterung von Binnenhäfen steht regelmäßig im Konflikt mit den Interessen anderer Nutzungen. Es entstehen verschiedene Konflikte, die sich differenzieren lassen. Zum einen der Konflikt durch konkurrierende Nutzungsinteressen um eine konkrete Fläche. Zum anderen der Nachbarschaftskonflikt durch das Nebeneinander von hafenwirtschaftlichen Nutzungen und Büro-, Wohn- oder Freizeitnutzung (MWEBWV NRW 2010). Nachbarschaftskonflikte basieren z. B. auf den Lärm- und Luftemissionen sowie die zusätzliche Verkehrsbelastung, die durch die Tätigkeit der hafenwirtschaftlichen Unternehmen verursacht werden. Entscheidend für Art und Größe der Emissionen ist der Charakter der hafenwirtschaftlichen Nutzung. Hierbei sind zwei Aspekte zu berücksichtigen. Zum einen können strukturelle Veränderungen im Hafen (z. B. durch eine Erweiterung) zu einer Veränderung der Flächennutzung führen. Zum anderen kann sich im Zeitablauf die Intensität der Nutzung verändern. Diese Aspekte können die Konflikte ent- oder auch verschärfen (MWEBWV NRW 2010). So sehen beispielsweise die Befürworter der Hafenerweiterung eine regionalwirtschaftliche Notwendigkeit in dem Ausbau, um steigende Gütertransportmengen auffangen zu können und um konkurrenzfähig zu bleiben. Die Gegner hingegen beklagen oft, dass die Erweiterung des Hafens unrentable und nicht finanzierbar sei oder die Umwelt und/oder Anwohner durch entstehende Emissionen leiden können. Darüber hinaus sind z. B. bei einer Erweiterung des Hafens eine Vielzahl von unterschiedlichen Akteuren (Hafenverwaltung und -eigentümer, Bürger, Stadt, Kreis, Land, Bund) und Aspekte (politische Belange, Umweltschutz) beteiligt. Die unterschiedlichen Interessenlagen erschweren die Schaffung eines einheitlichen Meinungsbildes.

## **2 Forschungsbezug**

Die unterschiedlichen Interessenlagen in Bezug auf Hafenareale führen zu einer Vielzahl von Konflikten, die sowohl konkrete Hafenflächen als auch Nachbarschaftskonflikte betreffen können. Diese Problematik wird zum Beispiel von den Kommunen, den Landesregierungen, der Bundesregierung und in der Forschung thematisiert. Die Landesregierungen nehmen das Thema der unterschiedlichen Interessenlagen in Bezug auf Hafenareale in ihren Hafenkonzepten, Broschüren oder Leitfäden auf und versuchen dabei einen Beitrag zur Vermeidung bzw. Lösungen der Konflikte zu leisten. Die Forschung befasst sich schon seit längerem mit diesem Thema. Dazu gehört die Arbeit von FLÄMIG et. al (2010), die sich z. B. in „Hafen und Stadt: Wie gehen Städte mit ihren Häfen um?“ mit der Frage befassen, wie Standortprobleme und -restriktionen wie etwa Lärmbelastung oder bauliche Expansionsgrenzen gelöst bzw. aufgehoben werden können. Anders geht ÖZER (2012) spezieller auf die Bürgerinitiativen

in seiner Dissertation „Die Wahrnehmung und Betretungen des Ausbaivorhabens des Binnenschiffahrtshafens in Köln-Godorf durch Bürgerinitiativen“ ein. Das Thema gewinnt immer mehr an Bedeutung. Es werden unterschiedliche Fragen behandelt, z. B. die Erweiterung der Häfen und deren Auswirkungen, die Revitalisierung, Erfahrungen mit Umnutzung und die Projektentwicklung über die Zeit.

### **3 Zielsetzung**

Das Ziel der Masterarbeit ist eine Untersuchung über hafenbezogene Flächenkonflikte von deutschen Binnenhäfen durchzuführen, um daraus Konzepte/Vorschläge für Lösungsansätze der Konflikte abzuleiten.

Wissenschaftlich relevant ist das Thema für mehrere Felder der Humangeographie wie z. B. für die Wirtschaftsgeographie, Kulturgeographie oder Sozialgeographie, da sowohl politische als auch wirtschaftliche Aspekte eine Rolle spielen. Das Hauptaugenmerk dieser Masterarbeit soll auf den stadtgeographischen Aspekten und Fragestellungen liegen.

Es gibt in Deutschland viele Städte, auf die die Thematik zutrifft. Anhand eines Beispielhafens werden die Konflikte und Lösungsmöglichkeiten/-konzepte erarbeitet. Das Fallbeispiel in der Masterarbeit wird der Binnenhafen Reisholz in Düsseldorf sein. Dieser Hafen wird speziell mit seinen Konflikten untersucht. Die Lösungsansätze werden im Vergleich mit Konflikten von anderen Binnenhäfen präsentiert.

Die drei Hauptforschungsfragen sind:

- Welche Konflikte bestehen beim Ausbau des Binnenhafens Reisholz in Düsseldorf?
- Welche Konzepte/Vorschläge werden dabei genutzt?
- Welche Lösungsansätze ergeben sich daraus generell für den Umbau anderer Hafenstandorte?

Diese Forschungsfragen sollen mit Hilfe der weiteren Fragen beantwortet werden:

- Welche Bedeutung hat der Hafen für die Stadt?
- Welche Konflikte entstehen? Wie kommen sie zustande?
- Welche lokalen Akteure sind mit welchem Interesse am Interaktionsprozess beteiligt?
- Wie beeinflussen die gesellschaftspolitischen Strukturen, Rahmenbedingungen, Institutionen und Regeln (Gesetze, Ordnungsvorgaben, etc.) die Auseinandersetzung um den Binnenhafen?

- Welche Lösungsansätze/-konzepte gibt es bereits für die Bewältigung der Konflikte?  
Gibt es eine Möglichkeit einer alternativen Ansiedlung für die Fläche?

#### **4 Fallbeispiel Reisholzer Hafen**

Als Fallbeispiel wurde der Reisholzer Hafen in Düsseldorf ausgewählt. Der Hafen gehört zu dem Zusammenschluss der Neuss-Düsseldorfer Häfen GmbH & Co. KG. Die seit 2003 zusammengeschlossene Gesellschaft ist der drittgrößte Binnenhafen Deutschlands (RHEINISCHE POST 2011). Im jetzigen „Reisholzer Hafen“, der die Stadtteile Benrath-Itter sowie Himmelgeist verbindet und nicht, wie oft angenommen, in Reisholz liegt, soll zusätzlich eine moderne Hafenanlage für den Containerumschlag mit Hafenterminal und Containerbahnhof entstehen (HAFENALARM 2016). Die heute im Hafen vorhandenen und genutzten Anlagen zum Umschlag von Massengut (Kohle), Flüssiggut (Öle) und Schwergut (Bagger und Krane) sollen ausgebaut werden (HAFEN REISHOLZ 2011). Bis zum Jahr 2030 werden Unternehmen in Düsseldorf und Neuss deutlich mehr Güter umschlagen. Zehn statt vier Millionen Tonnen Stückgut und 130 Prozent zusätzliche Transporte in Containern werden erwartet (DIE WELT 2012).

Der Reisholzer Hafen im Düsseldorfer Süden wird bereits seit über hundert Jahren von den ansässigen Unternehmen als Umschlagplatz genutzt. Zurzeit wird der Hafen nur von wenigen Unternehmen in Anspruch genommen. Im Hafen selbst und im angrenzenden Industriegebiet liegen deshalb große Flächen brach. Diese derzeit ungenutzten Flächen könnten im Zuge des Hafenausbaus mit einbezogen werden. Andere Flächen, die heute von Unternehmen genutzt werden, können ebenfalls in das Vorhaben integriert werden. Im Zuge der Projektidee werden daher insgesamt 56 Hektar Flächen rund um den Reisholzer Hafen betrachtet. Da diese als Industriegebiet ausgewiesen sind, kommt es nicht zu einem zusätzlichen Flächenverbrauch. Eine Anbindung des Hafens an das Schienennetz ist bereits vorhanden. Im Zuge des „Masterplans Industrie“ haben der Industriekreis Düsseldorf, die IHK Düsseldorf und die Landeshauptstadt Düsseldorf die Idee entwickelt, den Reisholzer Hafen zu einem multimodalen Mehrzweckhafen für die Unternehmen vor Ort auszubauen. So könnte die logistische Anbindung der Industrie im Düsseldorfer Süden verbessert werden. Gleichzeitig stellt das Vorhaben einen aktiven Beitrag zur Verlagerung von Güterverkehren auf die umweltfreundlichen Verkehrsträger Binnenschiff und Bahn dar (HAFEN REISHOLZ 2011). Dieser industrielle Standortvorteil würde die Attraktivität des Wirtschaftsstandortes Düsseldorf nachhaltig sichern. Es ist vorgesehen, die Planungsziele im Rahmen einer zweistufigen Machbarkeitsstudie und in weiteren Bebauungsplanverfahren zu konkretisieren (STADTPLANUNGSAMT LANDESHAUPTSTADT DÜSSELDORF 2014).

Die Gegner des Ausbaus haben sich in der Bürgerinitiative „Hafenalarm“ zusammen getan. Neben der großen Belastung der Umwelt bezweifeln sie die Wirtschaftlichkeit des Projekts und befürchten eine große Verkehrsbelastung (NEUBAUER 2016).

Argumente der Bürgerinitiative gegen den Ausbau sind zum Beispiel die unzumutbare Lärm-, Verkehrs- und Umweltbelastung für den Düsseldorfer-Süden. Die Betriebsgeräusche wären 24 Stunden, an sieben Tagen die Woche in den Stadtteilen Himmelgeist, Itter, in großen Teilen von Holthausen, Wersten, Benrath, bis in den Schlosspark und in die angrenzenden Naturschutzgebiete, auch linksrheinisch zu hören. Zudem wäre im Nachtbetrieb die Flutlichtanlage noch aus weiter Entfernung sichtbar. Durch den höheren Containerumschlag wird auch mit mehr LKW-Aufkommen gerechnet. Die vorhandenen Straßen sind jedoch heute schon überbelastet. Weitere Staus und damit verbundener Luft- und Lärmbelastung werden befürchtet.

Zudem werden die Umweltaspekte nicht beachtet. Binnenschiffe unterliegen nicht den Abgasbestimmungen von LKWs. Nach Angaben des Landesumweltamtes zeigt sich die größte Stickstoffoxid-Belastung für Nordrhein-Westfalen entlang des Rheins. Hinzu kommt, dass der Hafen zwischen mehreren Naturschutzgebieten liegt.

Da ein hochtechnologisches Containerterminal kaum Arbeitsplätze schafft, schlägt die Initiative vor, stattdessen Gewerbe auf dem Gelände anzusiedeln, was deutlich mehr Menschen Arbeit bieten würde (NEUBAUER 2016). Berechnungen zu Folge können durch eine Nutzung als Industrieansiedlungsfläche 66-mal so viele Arbeitsplätze entstehen (HAFENALARM 2016).

Es gibt aktuell zwei Ausbaumöglichkeiten für den Hafen Reisholz. Bei dem Minimalausbau entstünde ein neues Containerterminal mit zwei Kränen und einem Umschlagsvolumen von 160.000 Containern pro Jahr. Dafür würde bereits vorhandene Eisenbahngleise genutzt werden können. Bei einem Maximalausbau verdoppelt sich die Größe des Terminals samt Gütermenge auf dann 320.000 Container pro Jahr. Erst in dieser Ausbaustufe bekäme der Reisholzer Hafen neben zwei weiteren Kränen auch eventuell noch ein eigenes Bahnterminal. Der Ausbau soll sich nach dem lokalen Bedarf richten (RÖHRIG 2016).

Es wurde eine Projektgesellschaft gegründet und eine Machbarkeitsstudie soll die Pläne überprüfen. Zudem sind Informationstermine für die Öffentlichkeit in Planung (NEUBAUER 2016).

## 5 Vorgehensweise

Die Arbeit gliedert sich in zwei Teile. Im „ersten Teil“ werden die theoretischen Grundlagen für die Masterarbeit erarbeitet. Die theoretischen Grundlagen werden auf den wissenschaftlichen Beiträgen der (geographischen) Konfliktforschung basieren.

Im „zweiten Teil“ werden zunächst die verschiedenen Arten von Häfen herausgearbeitet. Ein wichtiger Punkt ist zudem die Bedeutung des Hafens für die Stadt. Es soll geklärt werden, welche Bedeutung eine Veränderung der hafenwirtschaftlichen Fläche für die Stadt und deren Einwohner hätte bzw. für den Hafen selber. Der Beispielhafen Reisholz wird ausführlich mit seinen Konflikten und der aktuellen Situation vorgestellt. Das Hauptaugenmerk liegt auf dem Fallbeispiel. Da es jedoch in Deutschland mittlerweile viele Städte mit ähnlichen Hafenarealen und Konflikten gibt, sollen noch mehrere Städte zum Vergleich und somit zum besseren Verständnis herangezogen werden. Um den Fragestellungen der Arbeit nachzugehen, wird im „zweiten Teil“ eine qualitative Vorgehensweise gewählt. Die qualitativen Methoden bieten eine detaillierte Analyse. Der Vorteil hierbei ist auch die Offenheit und Flexibilität während der Forschungen sowie eine größere Tiefe im Informationsgehalt der Ergebnisse. In leitfadengestützten Experteninterviews sollen verschiedene Akteure befragt werden. Das Interviewen lokaler Akteure, wozu Gewerbebetriebe, die zuständige Kommune/Stadt und Hafenbetreiber/Hafenwirtschaft und Bürgerinitiativen zählen, ist für die Analyse der Konflikte und Lösungsversuche entscheidend. Wichtig ist eine breite Auswahl an Gesprächspartnern, um verschiedene Sichtweisen zu erhalten. Mittels der Erkenntnis aus den Experteninterviews werden Antworten auf die Fragestellungen, die Identifizierung der Konflikte und Vorschläge für Lösungsansätze erhofft.

## Quellen

DIE WELT (2012): Alte Ufer, neue Chancen. Laut einer Bedarfsanalyse ist der Ausbau des Reisholzer Hafens alternativlos. Abrufbar unter:

[http://www.welt.de/print/welt\\_kompakt/duesseldorf/article112114484/Alte-Ufer-neue-Chancen.html](http://www.welt.de/print/welt_kompakt/duesseldorf/article112114484/Alte-Ufer-neue-Chancen.html) (letzter Abruf: 09.06.2016).

HAFENALARM (2016): Überblick über das Projekt. Abrufbar unter:

<http://www.hafenalarm.de/ueberblick.html> (letzter Abruf: 09.06.2016).

HAFEN REISHOLZ (2011): Die Projektidee. Der Reisholzer Hafen: ein Standort mit Potenzial.

Abrufbar unter: <http://www.hafen-reisholz.de/projektidee.php> (letzter Abruf: 09.06.2016).

LAFRENZ, J. u. D. SCHUBERT (2000): Stadt am Wasser: Revitalisierung von Hafen- und Hafенrandzonen. In: Lokal verankert – weltweit vernetzt. Tagungsbericht und wissenschaftliche Abhandlungen / 52. Deutscher Geographentag Hamburg 1999. Stuttgart.

MINISTERIUM FÜR WIRTSCHAFT, ENERGIE, BAUEN, WOHNEN UND VERKEHR NRW (MWEBWV NRW) (Hrsg.) 2010: Binnenhäfen im Spannungsfeld konkurrierender Nutzungsinteressen. V-509.

NEUBAUER, U. (2016): Düsseldorf Reisholz: Bezirksvertretung 9 diskutiert über die Zukunft des Hafens. In: report-D. Internetzeitung Düsseldorf. Abrufbar unter:

<http://www.report-d.de/Politik/Stadtteile/Duesseldorf-Reisholz-Bezirksvertretung-9-diskutiert-ueber-die-Zukunft-des-Hafens-55326> (letzter Abruf: 09.06.2016).

RHEINISCHE POST (2011): Reisholz: Hafenausbau wird geprüft. Abrufbar unter:

[http://www.industrie-duesseldorf.de/fileadmin/News/Hafenausbau-Masterplan\\_Industrie.pdf](http://www.industrie-duesseldorf.de/fileadmin/News/Hafenausbau-Masterplan_Industrie.pdf) (letzter Abruf: 09.06.2016).

RÖHRIG, A. (2016): Das sind die Pläne für den Hafen Reisholz. In: RP Online. Abrufbar unter:

<http://www.rp-online.de/nrw/staedte/duesseldorf/das-sind-die-plaene-fuer-den-hafen-reisholz-aid-1.6013568> (letzter Abruf: 09.06.2016).

STADTPLANUNGSAMT LANDESHAUPTSTADT DÜSSELDORF (2014): Entwicklungsgebiet D.Port / Reisholzer Hafen. Abrufbar unter:

[https://www.duesseldorf.de/planung/stadtentw/entwicklungsgeb/15entwgeb\\_reisholz\\_hafen1/](https://www.duesseldorf.de/planung/stadtentw/entwicklungsgeb/15entwgeb_reisholz_hafen1/) (letzter Abruf: 09.06.2016).