

Planungsspannen bei der Logport-Anbindung an das Duisburger Autobahnnetz

Oder: „Planung als geistige Vorwegnahme zukünftigen Tuns“ (?)

In der heutigen WAZ Nr. 236 (11.10.2006) berichtet Willi Mohrs von neuen Planungserklärungen des Duisburger Verkehrsplaners Dr. Wilhelm Joeppen gegenüber der WAZ. Danach wird die Südtangente L 473 n als dringend benötigte Anbindung des Logport-Geländes an das Autobahnnetz erst „... 2008, spätestens 2009 ...“ fertiggestellt sein.

Wir sehen als betroffene Bürger/-innen den Fertigstellungstermin in die Zukunft entschwinden. Was sind das für „Planer“??

Bereits in 1979 berichtete die Presse (NRZ/11.04.79), daß die L 473 - diesmal als „Ost-Tangente“ - in acht Jahren fertig sein soll. Knapp zehn Jahre später hat die Süd-/Ost-Tangente für die Stadt höchste Priorität (WAZ Nr. 112/14.05.88); sie soll „... insbesondere die Erschließung des Gewerbegebietes Hohenbudberg ... verbessern“. In 1993 berichtet dann Axel Brenner vom Planungsamt, daß der erste Bauabschnitt der L 473 N bis Mühlenberg in sechs Jahren fertig sein soll. Er will „... vor allem das Rheinhauser Stadtzentrum vom Schwerverkehr freihalten.“ (WAZ Nr. 224/25.09.93). Manfred Lachniet (WAZ Nr. 227/29.09.93) fragt dazu kritisch, ob die LKW-Fahrer tatsächlich über die L 473 N in Richtung Moers fahren werden, wenn ihr Transportziel im Osten liegt. „Zumal die Studie zur L 473 N ganz klar aufzeigt, daß der Verkehr in der Rheinhauser Innenstadt deutlich zunehmen wird.“

In 1994 werden die Pläne für die L 473 N (als Variante IV der Süd-Tangente) ausgelegt. Nach den damaligen Vorstellungen der Planer soll die Rheinhausener Innenstadt vom LKW-Verkehr entlastet werden (WAZ Nr. 185/10.08.94).

Eine Bürgerinitiative mit Claudia Leibe kämpft gegen diese L 473 N (WAZ Nr. 227/28.09.94). Das Umweltforum lehnt die neue Straße ebenfalls ab; der Güterverkehr der Bahn sei zu fördern (WAZ Nr. 195/22.08.94).

In 1995 soll dann die Trassenführung der Landstraße L 473 N nochmal überprüft werden (WAZ Nr. 152/04.07.97). Ralf Josten (SPD) will das Gewerbegebiet Hohenbudberg und das Krupp-Gelände an die L 473 N anbinden, um „... auf intelligente Art und Weise Güter von der Straße auf die Schiene ...“ zu hieven (WAZ Nr. 164/18.07.95). Und auch Udo Schneider (SPD) will mit der neuen Landstraße „... den umweltverträglichen Verkehrsverbund von Straße, Wasser und Schiene erst ...“ herbeiführen (WAZ Nr. 184/10.08.95). Nach Manfred Bruckschen (SPD) ist die L 473 N als Maßnahme der Wirtschaftsförderung fest in die Landesplanung aufgenommen; „... in spätestens zwei Jahren wird gebaut.“ (WAZ Nr. 174/29.07.95). Auf einen Brief an Johannes Rau antwortet die NRW-Staatskanzlei: Die L 473 N ist im Bereich Hohenbudberg fest eingeplant (16.10.95).

„Trasse der L 473 N ist eine ökologische Katastrophe“ (WAZ Nr. 166/20.07.95). In der Bauamtskommission des LVR sprachen sich die Grünen genau für diese Variante IV aus: umgefallen (!).

In 1996 macht sich die IHK für den Straßenausbau und „... für die Entwicklung [Duisburgs] zum Verkehrs- und Logistikkreuz ...“ (WAZ Nr. 151/29.06.96) stark. Die Altparteien setzen in 1997 voll auf den Landstraßen-Neubau.

In 1998 wehren sich die Bürger weiter gegen das Straßenprojekt. Unbeirrt davon setzen Teile der SPD auf die neue Landstraße (WAZ Nr. 159/09.07.98). Für Reiner Friedrich ist auch die Trasse einer Ost-Tangente vom Krupp-Gelände durch die Rheinaue bis nach Homberg (Essenberg) denkbar: die Osttangente wird vorbereitet! (WAZ Nr. 187/11.08.98).

Abweichend davon der weitsichtige Helmut Wiczorek (SPD/MdB): „Die L 473 N reicht völlig aus“ (WAZ Nr. 190/14.08.98).

In 1999 wird von weiteren Bauverzögerungen der L 473 n berichtet (WAZ Nr. 193/26.08.99). Die SPD macht weiter Druck für diese Landstraße, um die Wohngebiete zu entlasten.

In 2000 ist dann - wieder einmal (weil schon lange bekannt) - „Die Katze aus dem Sack“ (Martin Ziecke, WAZ 19.02.00). Bereits seit 1982 (!) bestehen Pläne für eine „Ost-Tangente“, also für eine Krupp-Gelände-Anbindung nach Norden durch die Rheinaue direkt zur A 40. Doch das NRW-Verkehrsministerium verweist auf die L 473 n: „Für die Finanzierung solcher Straßen ist Geld da.“ (WAZ/19.02.00), also nicht für die Ost-Tangente?

Doch Logport-Chef Erich Staake fordert in der gleichen Ausgabe: „Die L 473 n wird nicht ausreichen. Wir müssen auch über eine Umgehungsstraße zur A 40 nachdenken.“, also die Osttangente am Rhein entlang nach Essenberg (WAZ/19.02.00).

Unisono fordern jetzt große Teile der SPD und die CDU eine Osttangente bis nach Essenberg (A 40), mit einem Kreisels als Anbindung an die Rheinhauser Straßenbrücke („Brücke der Solidarität“) (WAZ Nr. 72/25.03.00).

Dazu hatte im gleichen Jahr der Chefplaner vom Rheinischen Straßenbauamt Essen, Michael Heinze, den nun verbindlichen Verlauf der L 473 n vorbei am Ortsteil Mühlenberg bis zum Bahndamm (mit Untertunnelung als „Querspange“ zum Gewerbepark Hohenbudberg) vorgestellt. Das geschah am 04. April 2000 in einem Anhörungstermin zum Planfeststellungsverfahren für den 1. Bauabschnitt bis Mühlenberg (WAZ Nr. 81/05.04.00; vgl. WAZ Nr. 68/21.03.00), der „... spätestens am 1. März 2003 fertig ist.“, so Michael Heinze vom Rheinischen Straßenbauamt Essen. Und es ist damit zu rechnen, daß das Planverfahren für die Folgeabschnitte „... dann eilig vorangeht.“ (WAZ Nr. 81/05.04.00).

In der WAZ Nr. 197 (25.08.00) wird hingegen kritisch angemerkt, daß das Genehmigungsverfahren für die L 473 n schon Jahre dauert. „Optimisten gehen von einem Baustart im nächsten Jahr aus.“ [also 2001]. Rainer Bischoff (SPD-MdL) kündigt abweichend davon den Neubau der L 473 n bereits für 2000 an (WAZ Nr. 204/02.09.00).

Zusätzlich zur geplanten Südtangente fordern Logport-Vertreter beharrlich „... die Realisierung der sogenannten Ost-Tangente (Anbindung des Krupp-Geländes durch die Rheinaue bis zur Autobahn A 40).“ (WAZ Nr. 130/06.06.00; vgl. WAZ Nr. 208/07.09.00).

Ohne sichtbare Bedenken (z. B. wegen der Verkehrsbelastung für die Wohnbevölkerung; Umweltbelastungen/Natureingriffe) tragen CDU und SPD auf Bezirksebene und im Rat der Stadt Duisburg die Logport-Vorstellungen von einer „Privatstraße“ bis zur Brücke der Solidarität mit. In einem gemeinsamen Antrag fordern CDU und SPD noch weitergehend in der Rheinhausener Bezirksvertretung „... eine Trassenführung vom Logport-Gelände zur Brücke der Solidarität und weiterführend zum Autobahn-Anschluss der A 40 Duisburg-Homberg zu erarbeiten und vorzustellen.“ (WAZ Nr. 111/13.05.00). Diese Fehllösung gilt unter Umwelt- und Naturschützern als Todesstoß für jegliche Renaturierung im linksrheinischen Rheinvorland („Rheinpark“) und als Sperr-Riegel für die Naherholung am Rheinhausener Rheinufer.

Die Bezirksfraktionen von CDU und SPD tragen die Meinung des Logistik-Lobbyisten Heinz Trappmann (= Bezirksamtsleiter) zur LKW-Verkehrsbelastung mit: „Augen zu und durch“. Auf keinen Fall will er potentielle Logport-Investoren „... durch zuviel Verkehrsfeindlichkeit abschrecken lassen.“ (WAZ Nr. 214/14.09.00). „Genossen tragen Osttangente mit“ (WAZ Nr. 72/25.03.00) sowie „L 473 N: SPD verlangt zumindest den Bau einer Kurzversion.“ (WAZ Nr. 195/23.08.00) sagen alles über den verengten Wahrnehmungshorizont der sogenannten „Volksvertreter“ (tatsächlich: „Wirtschaftsvertreter“) aus!

Bei so viel wirtschaftsfreundlichem Übereifer entgingen den Logport-Lobbyisten und Osttangente-Befürwortern in den „Volksparteien“ beinahe die Empfehlungen des Gutachtens aus dem Ingenieurbüro Spieckermann für eine „Brückenlösung“ (WAZ Nr. 228/30.09.00):

„Trotz der geplanten L 473 n empfiehlt das Gutachten, auch für einen Anschluss von Logport an die A 40 zu sorgen. Die schon oft diskutierte ‚Osttangente‘ durch das Rheinvorland gilt hier wegen der Eingriffe in die Natur nicht als der Weisheit letzter Schluss. Vielmehr empfehlen die Planer eine ‚in hohem Maße stadtverträgliche Anbindung über den Rhein, etwa auf Höhe des Gaterwegs‘ - also eine neue Brücke.“

Denn: „Die Pkw-Belastung, so das Gutachten, ließe sich auch mit dem Bau der L 473 n nur moderat abschwächen. Wichtiger sei es, den Schwerlastverkehr mittels verkehrslenkender Maßnahmen aus der Innenstadt heraus zu halten.“ (WAZ Nr. 228/30.09.00; vgl. WAZ Nr. 250/27.10.00).

- Eine kombinierte Eisenbahn-Auto-Brücke unmittelbar am Südrand der alten (maroden) Eisenbahnbrücke könnte endlich verbesserte Chancen für die Güterbahn schaffen und ermöglichte auf kürzestem Wege eine Anbindung an die Stadtautobahn A 59. A 2, A 3, A 524, A 40, A 42 - alle sechs Autobahnen der von Autobahnen zerschnittenen Stadt Duisburg - werden so erreicht.
- Die über 50-jährige Eisenbahnbrücke Rheinhausen - Hochfeld ist ein Nadelöhr (WAZ Nr. 249/26.10.00) und mußte erst kürzlich nachgerüstet werden (WAZ Nr. 151/03.07.01).
- Die Straßenbrücke Rheinhausen - Hochfeld („Brücke der Solidarität“) ist zu schmal (nur 3-spurig), zu schwach ausgelegt für die Belastungen aus dem heutigen LKW-Schwerlastverkehr. Sie wird daher - ähnlich wie die Friedrich-Ebert-Brücke (A 40: Homberg - Ruhrort; vgl. WAZ Nr. 242/18.10.00) - dauernd verstärkt, um die Stabilität halbwegs zu gewährleisten.

Die kritische WAZ-Redaktion behielt mit ihrer pessimistischen Einschätzung des Planungsvorschritts recht. Erst Anfang Dezember 2001 erfolgte der erste Spatenstich für den 1. Bauabschnitt (WAZ Nr. 284/05.12.01; Nr. 285/06.12.01). „Mitte 2004 soll das

ganze Projekt abgeschlossen sein und die Straße dem Verkehr übergeben werden.“ (WAZ Nr. 285/06.12.01).

Nach der Einschätzung der WAZ-Redaktion „...“ werden die Gelder für den Ausbau der L 473 in den Landesverwaltungen festgehalten.“ (WAZ 11.08.00). Haben die Duisburger Landtagsabgeordneten sich nicht in Düsseldorf durchsetzen können? Kritische Anfragen der von LKW-Lärm (-Abgasen, -Erschütterungen) betroffenen Anwohner lassen das vermuten. So fragt unter der Überschrift „Was tragen Sie dazu bei?“ Horst-Georg Clemens bei Charlotte Kann (SPD-MdL) u. a. nach: „Wir haben hier ein Planungsdesaster für den An- und Abfluß der Güter zu den Autobahnen ab Logport! Was haben Sie dazu beigetragen, dass die Wohnbevölkerung vor dem LKW-Lärm geschützt wird?“ (WAZ 09.08.01). Ist das nur ein „Planungsdesaster“, oder läßt sich dahinter nicht eine gezielte Verhinderung des Baufortschritts bei der L 473 n vermuten?!

In 2002 wird weitergeplant. „In der Vorplanung ist eine ‚Osttangente‘ vom Norden des Logport-Geländes entlang des Rheinvorlandes, zunächst bis zur Brücke der Solidarität, später vielleicht zur Anschlussstelle der Autobahn A 40 Ob diese zusätzliche Anbindung wirklich notwendig ist, scheint indes fraglich. Denn die L 473 n ist eigentlich so ausgelegt, dass sie für den kalkulierten Logport-Verkehr ausreicht.“ (WAZ Nr. 218/19.09.02).

Ein trimodales Verladeterminale (Schiene; Straße; Wasser) am sanierten Krupp-Hafen sorgt für zusätzliches Verkehrsaufkommen (u. a. WAZ Nr. 212/12.09.02).

In 2003 wird mit dem Wiederaufbau des Rangierbahnhofs (Vorbahnhof) Rheinhausen begonnen (WAZ Nr. 168/23.07.03). Nach dessen Fertigstellung gibt es aber weiterhin keinen voneinander unabhängigen Schienen-Doppelstrang zum Logport-Gelände (Weiche in der Zufahrt als Gefahrenquelle) und einen nur eingleisigen Einlauf zu dem Rangierbahnhof auf dem Gelände. Für die umfangreichen Gefahrguttransporte mit Kesselwagen sind dies zwei dringend zu beseitigende Gefahrenquellen (!).

Axel Brenner vom Stadtplanungsamt gibt in 2004 einen Planungsvorlauf von 3 Jahren für den Baubeginn der Osttangente (Kurzversion) an. Der Planfeststellungsbeschuß könnte zu dieser privaten Erschließungsstraße für Logport frühestens Ende 2005 vorliegen; danach folgten Ausschreibung und Auftragsvergabe. Daher: „Osttangente kommt 2007“ (WAZ Nr. 49/27.02.04).

Im Mai 2004 spricht sich der Stadtentwicklungsausschuß für die Osttangente aus (WAZ Nr. 112/13.05.04).

- Wie aber soll die schwache, alte, nur 3-spurige „Brücke der Solidarität“ die zusätzliche Verkehrsbelastung von 13.250 PKW's und LKW's aus der Osttangente noch aufnehmen (WAZ Nr. 165/17.07.04)?

Die „Querspange Hohenbudberg“ kommt ab 2005“ mit mindestens 2 Jahren Bauzeit, so das Stadtplanungsamt. „Bei diesem Zeitplan wäre die Querspange etwa synchron mit der Südtangente (L 473 n) Ende 2007 oder Anfang 2008 fertig gestellt.“ (WAZ Nr. 95/23.04.04).

Auf der Prioritätenliste des Regionalrates hat die Querspange Platz 1, oberste Priorität.

- Warum ist Ende 2006 von der Verkehrsentslastung durch die Querspange nichts mehr zu sehen und zu hören?
- Weshalb soll sich nun der Fertigstellungstermin der L 473 n auf 2007/2008 verlängern?

- Im Oktober hingegen wird ein Fertigstellungstermin Ende 2007 genannt (NRZ Nr. 01.10.04).

Am 19. Februar 2005 wird - endlich - der 1. Bauabschnitt der Südtangente freigegeben (WAZ Nr. 43/21.02.05; vgl. WAZ Nr. 35/11.02.05; Nr. 42/19.02.05). Gleichzeitig gab es den symbolischen ersten Spatenstich für den Beginn des 2. Bauabschnitts. „Der soll laut Planung 2007/2008 fertig sein.“ (WAZ Nr. 35/11.02.05).

- Warum soll jetzt der 2. (mittlere) Bauabschnitt erst 2007/2008 fertiggestellt werden, wenn vorher für die ganze Südtangente ein schnellerer Bauabschluß geplant war?

In 2005 wird nun auch innerhalb der CDU gefragt: „Brauchen wir die Osttangente wirklich?“ (WAZ Nr. 48/26.02.05). Denn: „Die umweltpolitischen Zielsetzungen der Stadt (Rheinuferpark) stünden im Konflikt mit dem Bau der Trasse im Rheinvorland.“ (WAZ Nr. 53/04.03.05). Und Duisburgs Umweltdezernent stellt fest: „Wenn die Osttangente wirklich so gebaut werden muss [als Kurzversion], ..., wird Rheinhausen vom Rheinvorland abgeschnitten.“ (WAZ Nr. 55/07.03.05). Die Gegner dieser Osttangente „... wollen den Naturverbrauch im Rheinvorland nicht hinnehmen.“ (WAZ Nr. 159/12.07.05).

Eine tatsächliche Entlastung der Rheinhausener Innenstadt wird sich jedoch auch mit Osttangente in den kommenden Jahren nicht ergeben. „Weil sich die absolute Belastung an Lkw-Bewegungen mit der voranschreitenden Vermarktung von logport praktisch verdoppeln wird, werden die Anwohner zum Beispiel an der Friedrich-Ebert-Straße im Jahr 2015 auch mit der Osttangente annähernd die gleiche Lkw-Zahl ertragen müssen wie heute.“ Daher die Forderung aus der NRZ-/WAZ-Redaktion: „Wenn die Tangente schon gebaut werden muss, soll dafür die Friedrich-Ebert- und Margarethenstraße für 40-Tonner gesperrt werden.“ (WAZ Nr. 163/16.07.05). Die Osttangente ist jedoch weiterhin eine „Zerstörerische Straßenplanung“, so der Naturschutzbund NRW (WAZ Nr. 220/21.09.05).

In 2006 entwickelt sich der vom Logport-Gelände durch Rheinhausen tobende LKW-Schwerlastverkehr zu einer immer gefährlicheren Umweltbelastung, insbesondere für die Friedrich-Ebert-Straße. Sie nimmt die meisten Schwerlasten auf, die über den Gaterweg von und zum Logport fahren ((a) weiter über Asterlager und Essenberger Straße zum A 40-Anschluß Essenberg und (b) über Schwarzenberger und Margarethenstraße zur Rheinbrücke (Brücke der Solidarität).

An der Friedrich-Ebert-Straße liegt die Zentrale eben der Firma „Hüttemann Logistik“ (vormals: Frachtkontor), die bei noch bestehender Firma Krupp-Stahl bereits 1992 ein 45.000 m² großes Grundstück für ein City-Logistik-Zentrum erwarb.

- „Mit der Zustimmung zum City-Logistik-Zentrum ließ sich die Stadt allerdings ungewöhnlich viel Zeit. Verwaltung und Teile der SPD befürchteten offenbar, daß damit eine einseitige Festlegung auf Firmen der Speditionsbranche erfolgen und das Verkehrsaufkommen zu groß werden könnte.“ (WAZ Nr. 68/20.03.92).

Wie recht die damaligen Verantwortlichen hatten!

Jetzt leidet die Hüttemann-Zentrale unter genau dem Verkehrslärm, den der Logport-LKW-Verkehr auch ihrer Schwerlasten verursacht („Laster - die zu laut sind“: stadt-panorama 11.10.06. Vgl. WAZ Nr. 235/10.10.06): „Letztes Jahr mussten wir an der ganzen Straßenfront lärm-dämmende Fenster einbauen lassen - sonst hätten wir hier gar

nicht weiterarbeiten können‘, gestand der Seniorchef der Redaktion.“ (NRZ Nr. 210/09.09.06).

Die Abgase (krebserzeugender Dieselruß), die Erschütterungen (Risse in den Häusern an den Ausfallstraßen, zunehmende Straßenschäden), den Lärm sowie die Unfallgefahren werden die Menschen in Rheinhausen noch einige Zeit aushalten müssen [wenn keine LKW-Durchfahrtsperren kommen!]. Denn - so Duisburgs Verkehrsplaner Dr. Wilhelm Joeppen - „... die L 473 n ... wird 2008, spätestens 2009 ... [!!]“ (WAZ Nr. 236/11.10.06) erst fertiggestellt sein.

Wie erklären die Planer derartige Verzögerungen den hochbelasteten Anwohnern des Stadtteils Rheinhausen und von Gesamt-Duisburg?

- Dieses Planen hat sich leider nicht erwiesen als geistige Vorwegnahme künftigen Tuns (hier: L 473 n-Neubau)! - -