Univ.-Prof. Manfred Schweres 47229 Duisburg-Rheinhausen, 25.07.2005, Schw/Hz

Falscher Logport-Standort ⇒ zusätzliche Verkehrsprobleme:
Ergebnis (unternehmer-)politischen Drucks! *

Nicht erst die geplante Fehlansiedlung der ARGE (= Arbeitsgemeinschaft nach Hartz IV) auf dem Logport-Gelände ist Ergebnis (unternehmer-)politischen Drucks (vgl. C. Girschik. WAZ Nr. 168, 22.07.2005). Die ganze Fehlentscheidung für das untaugliche Krupp-Gelände als Logistik-Zentrum ist durch derartigen Druck zustande gekommen.

- Das Kruppgelände war nur mit einem Aufwand von mehreren 100 Millionen D-Mark (Euro) für einen Logistik-Standort aufzubereiten.
- Es hat immer noch eine unzulängliche Eisenbahn-Anbindung (u. a. zu alte, zu schwache Eisenbahn-Brücke über den Rhein).
- Der Krupp-Hafen war seinerzeit versandet und unbrauchbar.
- Und vor allem für den massenhaften LKW-Schwerverkehr: Es besteht weiterhin für den LKW-Verkehr keine taugliche Straßenanbindung an das für eine 500.000 Einwohner-Stadt in Deutschland einmalig dichte Autobahn-Netz Duisburgs.

Sehenden Auges also setzte das Logistik-Imperium auf die Karte „untaugliches Krupp-Gelände“ als Logistik-Zentrum „Logport“.

- Gab es keine Warnungen vor dieser einseitigen Nutzung des 265 Hektar großen Geländes?
- Wie konnte es zu dieser Fehlentwicklung kommen?
- Welche Rolle spielte dabei die Hüttemann Logistik GmbH (der ehemalige Frachtenkontor)?
- Was hat das den Steuerzahler schon alles gekostet?

Anfang der 90er Jahre wurden auch in der Duisburger Sozialdemokratie die Chancen einer breitgefächerten Nutzung des ehemaligen Krupp-Geländes gesehen. Auf keinen Fall sollte die ganze Fläche nur als Industrie- oder Gewerbegebiet ausgewiesen werden. Von einem breiten Grüngürtel am Rande des Naturschutzgebietes Rheinaue Friemersheim war die Rede. Eine Biotopvernetzung hin zum Kruppsee und zum Toeppersee wurde angedacht. Aufgelockerte, durchgrünte Wohnbebauung an der Rheinfront sollte das Gelände aufwerten. Die restlichen Flächen sollten allenfalls für emissionsarmes Gewerbe vorgehalten werden. Kurz: Die verantwortlichen SPD-Politiker und die Stadtverwaltung setzten auf die weichen Standortfaktoren, um das ramponierte Image Duisburgs als ‚Stadt Montan‘ aufzupolieren (WAZ 16.09.1999).

* Kurzversion von **„Osttangente“ - investorengesteuerter Straßenbau zu Lasten von Natur-, Wohn- und Wohnumweltqualität?**
(DU-Rheinhausen, 22.07.2005, Schw/Hz)

Stattdessen wurde von Logistik-Vertretern eine einseitige Nutzung als „Logport“ durchgesetzt. Meilensteine dabei waren zweifellos der Kauf der Krupp-Restfläche durch die Duisburg-Ruhrorter-Häfen AG, aber vorher schon die Flächenkäufe durch „Frachtenkontor“ (Hüttemann Logistik GmbH).

Anfang der 90er Jahre stimmten noch die politisch Verantwortlichen in Duisburg für eine integrierte Nutzung, eine Mischnutzung des Krupp-Geländes. Von Helmut Wieczorek (SPD-MdB) über Ralf Josten (SPD-Ratsherr), Oberstadtdirektor Dr. Richard Klein bis hin zu IHK-Geschäftsführer Reitzig stimmten alle gegen eine alleinige Nutzung als Logistik-Zentrum (riesige Lagerhallen/hoher Flächenverbrauch bei wenig Personal; hohe Verkehrsbelastung durch massenhaften LKW-Schwerverkehr [Lärm/ Schwingungen; Straßenzerstörungen; Schadstoffbelastungen; zusätzliche Staus usw.]). Dennoch setzte Mitte der 90er Jahre die Logistik-Lobby ihre Interessen durch.

In einer chronologischen Auflistung (www.iadm.info) wird gezeigt, welchen Druck einige Logistik-Unternehmer aufbauten, indem sie sich auf den Flächen der sterbenden Krupp-Betriebe festsetzten, um rechtzeitig Sachfakten zu schaffen.
Wollten Stadt und Land dann in ihren Planungen nicht so, wie die Logistik-Unternehmer beschlossen hatten, wurde mit dem Wegzug gedroht (erpreßt).

Kommune, Land, Bund und EU sind eigentlich nur noch nützliche Förderfinanciers, die selbstverständlich sämtliche Infrastrukturinvestitionen zu übernehmen haben, einschließlich der Aufbereitung des Geländes. Dazu gehört - so diese Pressure-Groups - natürlich auch die Finanzierung sämtlicher Verkehrsinfrastruktur für einen falsch gewählten Standort ohne ausreichende Schienen- und Straßenanbindung.

- Mit über 40 Mio. Euro wird dann nur für diesen Logistik-Standort als Autobahnanbindung (A 57) die Landstraße L 473 n gebaut.
- Diese Straße ist noch nicht fertig, es liegen noch keine Daten über ihre tatsächliche Nutzung vor! Aber schon wird dringend und immer wieder eine "Osttangente“ gefordert.
- Leider wird aber - ebenfalls mit Steuermitteln - gerade eine Krupp-Deponie am linksrheinischen Ufer als „Rheinpark“ ausgebaut. Da kann man als Unternehmer schlecht gegen diese naturerhaltende Entscheidung eine Autobahnanbindung genau durch dieses Gebiet durchsetzen. Also geben sich die Logistik-Lobbyisten erst einmal mit einer völlig untauglichen „Kurzversion“ - scheinbar - zufrieden. Auf ihre massiven Forderungen nach Fortführung dieser Kurzversion am linksrheinischen Ufer bis nach Essenberg an die A 40 kann man jetzt schon setzen.

Wegen einiger eingesparter Fahrtkilometer ihrer Schwerlaster will die Logistik-Lobby den Bürgern Rheinhausens, einem ganzen Duisburger Stadtteil, den Rheinzugang mit einer „Osttangente“ verbauen. Düsseldorf und Köln dagegen verlegten mit hohem finanziellen Aufwand ihre Rheinuferstraßen in Tunnels; die Bürger sollten unmittelbaren Rheinzugang er-

halten (ein hoher Imagefaktor). Frankfurt am Main hat bereits das Flußufer der Innenstadt an die Bürger zurückgegeben. Nun wird auch am Höchster Mainufer der Beton und Asphalt aufgebrochen, um für eine Flaniermeile 100 Platanen, Birnen- und Apfelbäume zu pflanzen und Rasen einzusäen (FR Nr. 166 / 20.07.2005). Mit einem 150-Millionen-Projekt will Mülheim die Bürger an die Ruhr holen. „Es ist in, am Fluß zu wohnen." (WAZ Nr. 165 / 19.07.2005). Nur die „Hüttemänner" meinen, die Stadt Duisburg habe nur noch Logistik-Interessen zu vertreten, anstatt für die Lebensqualität ihrer Bürger zu sorgen.

- Früher bestimmte Krupp, wo es in Rheinhausen längs ging. Soll nun die Enkelgeneration der Krupp-Führungskräfte das in der Logistik-Branche weiter durchsetzen?! - -

_____

(Manfred Schweres)