

Umweltverträglichkeitsstudie gegen „Ost-Tangente“

Stellungnahme auf Grundlage der „Umweltverträglichkeitsstudie für den Neubau der Südtangente L 473 Duisburg-Rheinhausen“⁽¹⁾

1. In dem Landesstraßenbedarfsplan (3.12.87) ist neben der „Südtangente“ eine „Osttangente Rheinhausen“ (von der L 237 bis zur A 2)¹⁾ enthalten.
 - Das Stadtgebiet Duisburg ist aber bereits von sechs Autobahnen durchschnitten (A 2; A 3; A 40; A 42; A 59; A 524. Die A 57 nur wenige 100 m westlich des Stadtgebiets). An Bundes-, Land- und sonstigen Straßen mangelt es nicht. Da ist eigentlich jede neue Straße - auch die geplante Kurzversion der Ost-Tangente - eine Straße zu viel.
2. Diese Straßenplanung war ursprünglich orientiert auf den Verkehrsbedarf des Stadtteils Duisburg¹⁾. Von daher war es nur folgerichtig, daß die Gutachter der Umweltverträglichkeitsstudie in ihrer „Gesamtbewertung“ für eine Anbindung an die A 57 die Variante VII mit ihrer kurzen Trassenlänge im direkten Anschluß an die „Neue Krefelder Straße“ empfahlen²⁾.
3. Die Politik entschied sich erst einmal für die Variante IV als L 473 N (bzw. L 473 n) für den Verkehrsbedarf des neuen Logistikzentrums „Logport“ auf den Flächen von ehemals Krupp-Stahl sowie Krupp Maschinen und Stahlbau. Nach dem Gutachten „... können ... ihre negativen Folgewirkungen im ökologischen Bereich nur schwer bzw. überhaupt nicht ausgeglichen werden.“⁽³⁾
4. Gebaut wurde die Variante III. Sie führt von der Einmündung des A 57-Autobahnzubringers L 473 in die Düsseldorfer Straße (Grenze zwischen Duisburg und Krefeld) nördlich an Bayer Uerdingen vorbei, kreuzt die Friemersheimer Straße, zieht dann südwestlich am Ortsteil Mühlenberg vorbei auf die Bundesbahntrasse (Rheinhausen-Krefeld) zu. Als „Querspange“ soll hier eine Abzweigung der L 473 n die Bundesbahntrasse unterqueren, um vor allem das Gewerbegebiet Hohenbudberg direkt an die A 57 anzubinden. Die L 473 n knickt kurz vor dem Bahndamm nach Osten

ab und verläuft weiter neben der Bundesbahntrasse her bis zu ihrer Einmündung in die Friedrich-Ebert-Straße⁴⁾.

5. Die ursprünglichen Varianten V und VI laufen entlang der Bahnlinie weiter in östlicher Richtung bis zum Rheindeich. Dort knicken sie nach Norden - wie die jetzt geplante Kurzversion der „Ost-Tangente“ - ab und münden in den Zufahrtsbereich der Straßenbrücke Rheinhausen-Hochfeld (= Brücke der Solidarität) ein. Das wurde schon 1992 als ökologisch nicht vertretbare Variante bewertet.
 - „Als insgesamt nicht ausgleichbar wird auch der von den Varianten V und VI hervorgerufene Eingriff in den Lebensraum für Tiere und Pflanzen bewertet. Neben den sehr starken Eingriffen in die Rheinaue bzw. dem vorgelagerten Wäldchen werden auch die Kleingartengebiete und Brachflächen längs am Bahndamm, die die Vernetzung zwischen Rheinaue und Freiflächen gewährleistet, sehr stark betroffen.“⁵⁾
 - Die „Ost-Tangente“ hat - noch stärker als die Südtangente L 473 n - den Charakter einer Sonder- oder Privatstraße für Logport.

6. „Der Kampf um die Osttangente“⁶⁾ ist wieder voll entbrannt. Denn „Osttangente kappt Stadt von Rheinaue“⁷⁾. Wie schon zu Zeiten von Krupp-Stahl (= Hüttenwerk Rheinhausen. Stillgelegt Juni 1993) würde erneut eine Deichstraße den unmittelbaren Zugang zum Rheinufer blockieren. Dort wird gerade vom NABU im Projekt „Lebendiger Rhein - Fluss der 1000 Inseln“ das linksrheinische Rheinufer renaturiert. „Wenn die Osttangente wirklich so gebaut werden muss, um Rheinhauser Straßen zu entlasten, wird Rheinhausen vom Rheinvorland abgeschnitten.“: so Duisburgs Umweltdezernent Dr. Peter Greulich⁸⁾.

7. Konträr zu den Bestrebungen der Osttangente-Befürworter läuft das Duisburger Projekt „Rheinpark“. Hier werden große Flächen rechtsrheinisch und linksrheinisch im Umfeld der geplanten Osttangente renaturiert⁹⁾. Linksrheinisch - in unmittelbarer Nachbarschaft zur geplanten Trasse der Ost-Tangente - wird seit Monaten eine Krupp-Deponie als Teil des Rheinparks aufbereitet. Mit 69 Metern Höhe ist dort ein „Berg“ entstanden von der Größe niederrheinischer End- und Stauchmoränen, mit einem wunderbaren Blick über den Rheinverlauf¹⁰⁾ am Niederrhein.

8. Nach dem ursprünglichen „Grobnutzungskonzept“ zur Umnutzung der Krupp-Flächen sollte der Abriß des Hüttenwerks den Weg zum Ufer des Stroms ebnen. „Hälfte der Rheinfront wird wieder frei.“ Es „... wird das Werk schon in absehbarer Zeit keinen ‚städtebaulichen Riegel‘ für die Bevölkerung mehr darstellen. Bis zur Rheinaue wird jeder bald durchfahren oder spazieren können. ‚Die Menschen werden den Rhein viel stärker erleben‘“, so der damalige Duisburger Chef der Wirtschaftsförderung, Detlev Birnstiel¹¹⁾.

Dann darf aber keine „Ost-Tangente“ als LKW-durchtoster neuer Sperr-Riegel gebaut werden!! -

Fußnoten zur vorliegenden Stellungnahme

- 1) Steierwald ... GmbH: Umweltverträglichkeitsstudie für den Neubau der Südtangente L 473 Duisburg-Rheinhausen - Erläuterungsbericht - Typoskript, Bergisch Gladbach (1992)
- 2) Steierwald a. a. O., S. 91 f. Vgl. M. Lachniet in WAZ Nr. 185/10.08.1994
- 3) Steierwald a. a. O., S. 91
- 4) Vgl. Schneiders, Th. G./Barth, A.: L 473 frisst sich durch das Trompeter Loch. WAZ Nr. 131/09.06.2005
- 5) Steierwald a. a. O., S. 90
- 6) Girschik, C.: Der Kampf um die Osttangente WAZ Nr. 159/12.07.2005
- 7) Schneiders, Th. G.: Osttangente kappt Stadt von Rheinaue WAZ Nr. 70/23.03.2004 - Ders.: Osttangente kommt 2007 ... Von der Brücke der Solidarität am Rhein entlang zum logport-Gelände. WAZ Nr. 49/27.02.2004
- 8) Girschik, C.: Zeit für die Tangente wird knapp WAZ Nr. 55/07.03.2005
- 9) Kleinwächter, M.: Startschuss für den Rheinpark WAZ Nr. 24/29.01.2004 - (cig/tgs): Der Rheinpark kommt. RENATURIERUNG / Freizeit im Grünen an West- und Ostufer des Rheins. Aussichtspunkt Halde und ein Naturstrand. WAZ Nr. 164/16.07.2004. Vgl. WAZ Nr. 24/29.01.2004. WAZ Nr. 201/28.08.2004. WAZ Nr. 158/11.07.2005
- 10) WAZ Nr. 201/28.08.2004
- 11) Lachniet, M.: Abriß der Hütte ebnet Weg zum Ufer des Stroms NRZ/WAZ 26.02.1994. - -