

Logport als langfristig wirkendes Investitions- und Jobwunder?

- Arbeitspapier für Umweltforum/Umweltgruppe West [Entwurf]

1. Die Jubelmeldungen

Die Jubelmeldungen der Hafen AG (Duisport; Logport) reißen nicht ab. Aktuell wird die Erweiterung des sogenannten „Kühne + Nagel-Campus“ des gleichnamigen schweizerischen Logistik-Unternehmens auf dem Logport I-Gelände (vormals Krupp-Unternehmen in Rheinhausen) gefeiert. Die Angaben in den Presseberichten scheinen nicht ganz präzise: insgesamt 80 Millionen Euro Investitionssumme (davon 40 Mio. Euro Erweiterung); Gesamtlagerkapazität 100.000 m² (neue 15 Hallen mit 42.000 m²); Anzahl der Arbeitsplätze 250, d. h. 400 m² Lagerkapazität (ohne Außenflächen (!)) pro Arbeitsplatz [WAZ Nr. 211/2011; stadt-panorama 14.09.2011]. - Vgl. [stadt-panorama 13.10.2010].

Auch die Manager von Kühne + Nagel melden weiteren Flächenbedarf an. Der Flächenhunger scheint unersättlich. Den Logistikunternehmen fehlen inzwischen neue Ansiedlungsflächen in Duisburg. Sie können es nicht verstehen, dass Politik und Verwaltung nicht weitere, zusätzliche Grundstücke für die flächenintensiven, umweltbelastenden Logistikunternehmen opfern wollen (u. a. nicht das heißbegehrte Bahngelände in Wedau). So willkommen sind sie nicht mehr in Rheinhausen/Duisburg.

Wie kam es dazu?

2. Flächenverschwendung ohne Ende

Wenn die Presse-Daten zur Kühne + Nagel-Erweiterung stimmen, dann liegt - auf einen Arbeitsplatz bezogen - der tatsächliche Flächenbedarf (Hallen- und Außenflächen) zwischen 500 und 1.000 m². Diese flächenverbrauchende Tendenz zeigt sich von Beginn der Vermarktungsphase des aufbereiteten Krupp-Geländes an. 40 Arbeitsplätze entstanden beispielsweise in 2001 auf 15.000 m² Fläche (ca. 400 m²/Arbeitsplatz) im CM-Eurologistik-Zentrum [WAZ 31.05.2001]. „Bei CM Eurologistik kommen vier Arbeitsplätze auf 1.500 Quadratmeter.“, so seinerzeit Bezirksvertreter Rolf Holz [WAZ 06.06.2001].

Immerhin 50 Arbeitsplätze schuf der Logistiker Simon Hegele auf 5.600 m² Nutzfläche [WAZ Nr. 57/2006].

„Ein Besuch auf dem Logport-Gelände bei dem Logistikunternehmen NYK zeigte: 45.000 Quadratmeter Fläche wurden bisher alleine von diesem Logistiker in platzfressender Bauweise verbraucht; an Arbeitsplätzen hat das bisher nur etwas über 200 Arbeitsplätze gebracht (mit steigenden Anteilen niedrigwertiger Beschäftigung).“ [RP Nr. 62/2006].

Auf 90.000 m² Grundfläche begann Rhenus mit einer Halle (17.500 m²), um „... zunächst 35 Mitarbeiter und 3 Auszubildende [zu] beschäftigen.“ [LN 18.06.2006].

Wer heute über das Gelände von Logport I geht, sieht das Missverhältnis zwischen den von Gebäuden genutzten Flächen und den Freiflächen (LKW- und PKW-Verkehrsräume und Abstellflächen). Offensichtlich ist diese flächenfressende Platzverschwendung am Standort des PKW-Ausrüsters. Ein unendlicher „Auto-Brei“ breitet sich dort über das Gelände aus, riesig, aber mit wenig Arbeitsplätzen.

Ein Besuch bei NYK zeigte, dass in den Hallen diese Platzverschwendung weitergeht. Auf Nachfrage bestätigten die NYK-Führenden, dass die Abstände zwischen den Hochregalen und um diese herum sehr großzügig bemessen seien. Da könnte man glatt Autorennen veranstalten.

3. Jobwunder am Limit!

Wenn in der Anfangsphase der Vermarktung so großzügig mit der Flächenzuweisung umgegangen wurde, so wundert es nicht, dass die Zahl der vorhergesagten Arbeitsplätze bei weitem nicht erreicht wurde. So blieb noch 2005 „Logport weit unter Job-Zielzahlen“ [WAZ Nr. 268/2005], nur 1.400 neue Jobs statt der Zielgröße 5.500 Arbeitsplätze.

Das „Jobwunder“ trat zuerst einmal nicht ein, auch wenn in der Folgezeit die Zahlen sich erhöhten. Nach Angaben der Duisburger Stadtverwaltung waren zu diesem Zeitpunkt schon 240 Mio. Euro öffentliche Fördergelder in die Erschließung des Krupp Geländes geflossen. Mit Unbehagen nahm die Bevölkerung das Missverhältnis zwischen öffentlicher Förderung und eingerichteten Arbeitsplätzen wahr [WAZ Nr. 271/2005].

In 2008 war auf Logport I das „Jobwunder am Limit“ [stadt-panorama 09.04.2008], denn die Flächen waren weitgehend vergeben oder zumindest verplant. Gegen die Nutzung von Freiflächen im Stadtgebiet als weitere Logport II; III; IV usw. -Flächen erhob sich zunehmender Widerstand. „Eine neue Monostruktur wollen wir nicht.“ [stadt-panorama 09.04.2008].

Diese Aussage ist allerdings kein „totaler Blödsinn“, wie der Kommentator Ferdi Seidelt in jenem stadt-panorama schrieb. Die Monostruktur „Logistik“ zeigt schon heute deutliche Schwächen; dazu zählen

- der überhohe Verbrauch wertvoller Freiflächen für relativ wenige Arbeitsplätze;
- die mangelnde Qualität vieler Logistik-Arbeitsplätze (unbefriedigende Arbeitsbedingungen; niedrige Einkommen);
- die unzumutbaren Belastungen wachsenden LKW-Schwerlastverkehrs (Abgase; Lärm; Erschütterungen; Straßenschäden; Verkehrsstaus; schwere Verkehrsunfälle usw.) für Anwohner und Umwelt;
- der schon heute absehbare Rückgang der Logistikbranche, u. a. infolge weiterhin ansteigender Treibstoffpreise, steigender Entgelte für die Logistik-Beschäftigten, Internalisierung bisher extern ausgelagerter Kosten (wie Übernahme der dramatischen Schäden an Straßen und [häufig überlasteter] Brücken durch die Logistik-Unternehmen;

4. Mangelnde Qualität der Logistik-Arbeitsplätze (Arbeits-/Entgeltbedingungen)

Von Logistik-Unternehmern und ihren Lobbyisten an den Logistik-Standorten, von ihnen nahestehenden Politikern und Wissenschaftlern wird immer nur das „Jobwunder“ hervorgehoben, die Zahl der neu geschaffenen Logistik-Arbeitsplätze. Was für Arbeitsplätze das sind, welche Anforderungen diese an die Ausbildung der Beschäftigten und deren Gesundheit stellen, welche Entgelte (bei welchen Arbeitszeiten?) dort gezahlt werden, darüber schweigt man sich aus.

Da hat die Aussage des „DGB-Chef für den Niederrhein, Rainer Bischoff ...“ (MdL) Seltenheitswert. „Die Logistik hat das Image der hochqualifizierten Mitarbeiter. Das sind diejenigen, die schalten und walten, allerdings sind dagegen rund 80 Prozent der Angestellten im Niedriglohnsektor beschäftigt.“ [WAZ Nr. 101/2009]. Schon früher hatte er auf diese Fehlentwicklung hingewiesen (die ein Kostenargument für viele Firmen noch ist, ihre Transport-, Umschlag-, Lagerarbeiten usw. „outzusourcen“).

„Ja. ‚Arbeit muss sich endlich lohnen‘, meint Bischoff, der Duisburg als gespaltene Tariflandschaft sieht. In Großbetrieben stimmten die Löhne, in der Logistikbranche gebe es ein Drittel hochqualifizierter Mitarbeiter, zwei Drittel arbeiteten im Niedriglohnbereich. Die Stadt, so fordert Bischoff, müsse sich dem Thema Mindestlöhne annehmen. Denn gerade im Bereich der Logistik werde in Duisburg eine Zukunft gesehen.“ [WAZ Nr. 131/2006].

Nicht nur wegen des demographischen Wandels und der mittelfristig eintretenden Arbeitskräfteverknappung werden die Logistik-Unternehmen diese Niedriglohnstrategie nicht durchhalten können. Schon heute arbeitet auf Logport I bei vielen Firmen ein internationales Völkergemisch von mehr als einem Dutzend Nationen. Qualifizierte Deutschstämmige nehmen zu diesen Arbeits- und Entgeltbedingungen (z. B. weniger als sechs Euro/h bei 12-h-Schichten für Leiharbeiter) eine Logistikarbeit nicht an.

5. Belastungen aus dem LKW-Schwerlastverkehr

Die Belastungen aus dem zunehmenden LKW-Schwerlastverkehr von Logport I, insbesondere für die Innenstadt Rheinhausens, sind unzumutbar. Dieselabgase, Lärm, Erschütterungen, Straßenschäden, Verkehrsstaus und von LKW's verursachte schwere Verkehrsunfälle gefährden die Gesundheit der Bevölkerung und die Umwelt. Die kritischen Presseberichte dazu sind kaum noch übersehbar.

Neu und zusätzlich werden hinzukommen gleichartige Belastungen aus dem kombinierten Container-Terminal für Eisenbahn- und LKW-Transporte auf dem Gelände des ehemaligen Verschiebebahnhofs Hohenbudberg (= Logport IV; vgl. [WAZ Nr. 263/2010; Echo West Nr. 246/2011]). Wie dabei wieder an den Belangen und Vorstößen der betroffenen Bürger/-innen vorbei geplant und entschieden wird [WAZ Nr. 190/2011; WAZ Nr. 193 u. 195/2011] setzt die öffentlichkeitsvermeidende Vorgehensweise bei der Überplanung des ehemaligen Kruppgeländes jetzt bei Logport IV fort!

6. Logport-Planungen als von Lobbyisten gesteuerte „Top-Down-Planung“

6.1 2.650.000 m² im Handstreich übernommen

Nach dem Rückzug der beiden großen Krupp-Betriebe aus Rheinhausen waren sich die Mitglieder der SPD-Mehrheitsfraktion im Rathaus, die SPD-Regierung in Düsseldorf, die örtlichen SPD-Bundestagsabgeordneten zusammen mit Natur- und Umweltschützern einig: die 265 Hektar Krupp-Gelände sind ein „Filetstück“, das nur mit einer Mischnutzung seinem Wert angemessen besiedelt werden soll. Viele kluge Köpfe - von Ministerpräsident Johannes Rau über SPD-MdB Helmut Wiczorek, IHK-Geschäftsführer Reitzig und Oberstadtdirektor Dr. Richard Klein - haben sich für integrierte Mischnutzungen des Krupp-Geländes ausgesprochen. Keineswegs sollte es nur für die Logistik-Branche mit ihrem hohen Flächenverbrauch, relativ niedrigen Arbeitsplatzzahlen (mit niedriger Bezahlung) und immensen Umweltbelastungen ausgewiesen werden.

„Damit wollte er [= Erich Staake, heutiger Duisport-Chef] sich aber nicht abfinden. Er traf den damaligen NRW-Wirtschaftsminister Bodo Hombach (SPD). Beide zusammen, die nun auch den Initiativkreis Ruhr führen, schoben mit finanzstarken Partnern den Umbau der Krupp-Brache in Rheinhausen, auf der einmal ein Hüttenwerk stand, zum Logport-Logistikzentrum an. Ein Mammut-Projekt auf 300 Hektar Fläche, die Platz für 500.000 Quadratmeter Hallen bietet. 600.000 Quadratmeter sind angepeilt. Das entspricht einer Fläche von 84 Fußballfeldern. Duisburg auf Augenhöhe mit Hamburg.“ [WAZ Wirtschaft 1/2011].
So überrannte Erich Staake zusammen mit dem auf dem Krupp-Gelände schon angesiedelten Logistik-Betrieb „Frachtenkontor“ (Familie Hüttemann) alle Bedenken. Plötzlich war das ganze riesige Gelände nur noch für Logistik-Betriebe vorgesehen.

Damit die so handstreichartig geschaffenen Fakten nicht in einem Planfeststellungsverfahren an den Einsprüchen von sachkundigen Bürgern, Bürgerinitiativen oder gar von Natur-/Umweltschutzverbänden scheiterten, wurde das riesige Krupp-Gelände ohne dieses Verfahren überplant.

„Die Anwohner der Moerser Straße reklamieren, dass Logport damals ohne Bebauungsplanverfahren entstanden sei und ihnen damit die Chance auf Einwände verwehrt gewesen sei. ... Der CDU-Mann [Peter Wirtz] bezeichnete Logport als 'einen halben Schwarzbau': 'Davon hat man uns damals nichts erzählt, als wir das alles so toll fanden.'“ [WAZ Nr. 158/2010].

„Die Probleme und Fakten [des anwachsenden LKW-Schwerlastverkehrs] resultieren aus der Ansiedlung von Logport [speziell dessen Planungsverfahren]. Ohne weitere Erörterung behauptete ich, dass für die Genehmigung Logport-Rheinhausen die rechtliche Grundlage fehlt.“ (Erich Peek [WAZ Nr. 28/2011]).

6.2 „Konsequent am Bürger vorbei geplant“ (M. Thieme, FR Nr. 3/2011)

Als ein vorweggenommenes Musterbeispiel für eine von Lobbyisten gesteuerte „Von-oben-herab-Planung“ (Top-Down-Planung) ist heute die Logport I-Überplanung im Hinblick auf die Erfahrungen bei der „Stuttgart 21“-Planung anzusprechen.

„Das Kungeln hinter verschlossenen Türen und der Ausschluss der Betroffenen von Planungen sind nicht mehr zeitgemäß und führen zu ökologisch und ökonomisch fragwürdigen Ergebnissen“ wird dort BUND-Vorsitzender Hubert Weiger zitiert.

Die vom Arbeitskampf um die Krupp-Betriebe (vor allem Krupp-Stahl/Hüttenwerk Rheinhausen) erschöpften Bürger brachten nicht mehr die notwendige Wut auf, wie das jetzt die aufsässigen Schwaben bei Stuttgart 21 vormachen. Die alleinige Nutzung als Logistikzentrum war nur scheinbar „alternativlos“ (= Unwort des Jahres 2011).

„Echte Diskussionen gibt es nicht Aber eine wirkliche Diskussion gibt es nicht, nicht in den Medien und erst recht nicht in der Politik. Im politischen Diskurs stößt die Wut, mit der Bürger und Bürgerinnen auf politische Entscheidungen reagieren, auf Befremden. Aber wo es keine Alternativen gibt, bleiben nur Resignation und Wut.“ (Bernhard Schlink [vorwärts 04/2011]).

„Mächtige Interessen. Über die demokratische Planbarkeit von Großprojekten“ ist ein Interview mit dem Planungstheoretiker und Stadtplaner Klaus Selle (RWTH Aachen) überschrieben. Für ihn wiegt bei derartiger Großplanung noch schwerer, „...“, dass man am Anfang nicht mit offenen Karten gespielt und Alternativen nicht ernsthaft erwogen hat. Es geht auch darum, Interessenlagen offen anzusprechen - ...“

„Haben Großprojekte per se einen undemokratischen Kern?“ [fragt der Interviewer Kotte nach].

„Nein, nicht generell. Zwar besteht allein durch das Gewicht der Projekte Gefahr, dass sie in dieses Fahrwasser geraten, doch es muss etwas dazukommen: Mächtige Interessen, die die öffentliche und ergebnisoffene Auseinandersetzung scheuen.“ (Selle/Kotte [FR Nr. 278/2010]).

Genau das war bei der handstreichartigen Vereinnahmung von 2.650.000 m² Krupp-Gelände seinerzeit der Fall!

Im BUNDmagazin zieht die Vorsitzende des BUND Baden-Württemberg die „Lehren aus Stuttgart 21“.

„S 21 zeigt, dass bei Großprojekten mehr für Legitimation und Transparenz getan werden muss. Die Öffentlichkeit braucht Klarheit über Planungsziele und Alternativen. Der umfassende Dialog mit den Betroffenen und der Öffentlichkeit - zu wirtschaftlichen, sozialen und ökologischen Aspekten - muss viel früher erfolgen als bisher. Dazu schlage ich ein Drei-Stufen-Modell vor: ...“ (Dahlbender [BUNDmagazin 1/2011]).

Das dort geschilderte Planungs-/Entscheidungsmodell ist noch nicht einmal in aller kleinsten Ansätzen bei der Logport I-Ansiedlung auszumachen („Mächtige Interessen ...“!).

7. Einseitiges Setzen auf „Logistik“ - mit ökonomisch und ökologisch fragwürdigen Ergebnissen

Die schon heute sichtbaren Schwächen der Monostruktur „Logistik“ sind durchgängig im Text aufgezeigt worden. Insbesondere ist darauf zu verweisen, dass die Betriebe das Auslagern von Logistikleistungen zu externen Logistikunternehmen

nur so lange betreiben werden, wie es sich für den auslagernden Betrieb „rechnet“.

Aber:

„Jenseits konjunktureller Schwankungen und Naturkatastrophen muss sich die Branche Herausforderungen ganz anderer Dimension stellen: Seit Jahren warnt die Internationale Energieagentur in Paris vor den dramatischen Folgen der Ölverknappung und -verteuerung. Mögen hochwertige und zeitkritische Güter auch bei deutlich teuren Energiepreisen mit dem Flugzeug transportiert werden. Für einfache Produkte mit geringer Fertigungstiefe könnte der Langstrecken-Transport bald zu teuer werden. Zudem drängt die EU auf die Internalisierung externer Kosten. Für den Flugzeug- und Lkw-Verkehr wird das zu höheren Transportkosten führen. Und dem Mangel an Fachkräften wird die Branche am Ende nur mit höheren Löhnen und Gehältern begegnen können.“ (J. Schultheis [FR Nr. 210/2011]).

Die Anfälligkeit der Logistikbranche für Konjunkturschwankungen hat jüngst die Finanzmarktkrise überdeutlich gezeigt. Also äußerste Vorsicht bei dem vor Ort von den Logistiklobbyisten immer wieder geforderten weiteren Ausbau des Logistikstandortes Duisburg!! –

Duisburg-Rheinhausen, 19.09.2011, Schw/Hz