



Werdende Mutter kämpft um ihr Kind
28-Jährige harrt acht Wochen nahezu regungslos aus Seite 3

GUTEN MORGEN
Duisburg

Wie zu Kaisers Zeiten

Da hatte ich in der gestrigen Berichterstattung über den Fluchtversuch eines Mannes bei einer Verhandlung im Landgericht geschrieben, dass die Angeklagten traditionell aus Sicherheitsgründen immer an der den Fenstern gegenüberliegenden Seite des Saales sitzen.

Prompt bekam ich eine ebenso freundliche wie belehrende Textnachricht, dass dies belleiblich der einzige Grund sei. Vielmehr stecke dahinter vor allem auch eine psychologische Absicht. Schon seit Kaiserszeiten sind die Gerichtssäle der Strafgerichte so gebaut, dass der Staatsanwalt seiner dunklen Robe sich in das helle Fenster bedrohlich zeigen soll, wurde mir mitgeteilt. Aus dem gleichen Grund sei auch die Richtertische in der Gerichtshalle angelegt worden: um Angeklagten einzuschüchtern. Der Richter heißt übrigens Richter.

Würde ich ihn nur aus dem Fenster sehen, hätte ich nicht hinreichend gesehen, diese Informanten-Stelle an alle Leser zu übermitteln. Aber der Mann, von dem er spricht, Der Herr Richter, ist ein Rechtsanwalt. Danke.

Check: zur Krise

Startet unsere Corona-Sensoren Befragung rausfinden, was in Duisburg in die Ausnahme-Situation bewegt und beeinflusst Ihr Leben verändere Gefahren aber Sie in der Krise persönlich als in der Sie lenken finden Sie. Und weitere unter nrz.de/

EN
Tage je 6 (-112)
Gesundheit

Terminal: Zusätzlich 188 Lkw pro Stunde

Das Großvorhaben auf der Ruhrorter Kohleninsel führt zu mehr Verkehr. Analysen nennen die Verkehrsqualität an Knotenpunkten ausreichend bis mangelhaft. Die Einwände der Kritiker sind durchaus aufschlussreich

Von Annette Kalscheuer

Auf der Ruhrorter Kohleninsel will der Duisburger Hafen das Duisburg Gateway Terminal (DGT) bauen. Jetzt endete für alle Einwender des XXL-Vorhabens die Online-Konsultation im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens – allerdings unter Ausschluss der Öffentlichkeit. Nur die „Träger öffentlicher Belange“ und die Kritiker selbst konnten sich die Stellungnahmen anschauen.

„Das Verkehrssystem kollabiert, sobald etwas dazwischen kommt.“

Norbert Bömer, Umweltschützer

Was schade ist, denn die Ausführungen der Ingenieurbüros, der Behörden und des Hafens sind durchwegs aufschlussreich. In einem gemeinsamen Antrag fordern die Fraktionen von Bündnis 90/Die Grünen und der SPD der Bezirksvertretung „Homburg/Ruhrort/Baerl eine inhaltliche Beteiligung bei der Planung und eine Information, insbesondere zum Verkehrsgutachten.“

Nur eine ausreichende Verkehrsqualität an Knotenpunkten
Die Verkehrsanalysen, die dieser Redaktion vorliegen, haben etwa ergeben, dass nach Inbetriebnahme des Terminals an der Kreuzung Emmericher Straße/Fährstraße die Verkehrsqualität je nach Szenario nur noch „ausreichend“ bis „mangelhaft“ sein wird. In den Spitzenzeiten Rückstaus auf den angrenzenden Straßen unvermeidlich.

Die Ingenieure haben dabei mitbedacht, dass ohnehin mit einer Steigerung des Schwerlastverkehrs von vier Prozent pro Jahr bis 2027 ausgegangen wird, dass der Ausbau des Logistikparks auf der Mercatorinsel weiteren Verkehr mit sich bringt und im Ruhrorter Hafen auch noch die KV Drehscheibe der DB Netz AG aus ihrer Starre erwachen könnte.

Ähnlich schwierig wird es wohl am Kaßlerfelder Kreisell, der in einer Simulation selbst nach einem Umbau reichlich ausgelastet wäre.

Die Szenarien gehen in der Morgenspitze von 188 Lkw pro Stunde (plus 6,7 %) und einer Nachmittagspitze von 128 Lkw pro Stunde (plus 4,4 %) aus.

Ein Umbau des Kreisells und eine Ampelsteuerung für den Straßenbahnverkehr könnten zu einer insgesamt ausreichenden Verkehrsqualität führen.

Die Ingenieurgesellschaft Stolz bilanziert in ihrer Stellungnahme, dass „unter Berücksichtigung der zusätzlichen, durch das Vorhaben generierten Verkehre an allen betrachteten Knotenpunkten eine mindestens ausreichende Verkehrsqualität erreicht“ werde.

Das Verkehrsnetz könne die DGT-Verkehre aufnehmen, auch „unter Berücksichtigung einer Zunahme des Schwerlastverkehrs von 4 Prozent p. a. bis 2027 (d. h. einer Zunahme von insgesamt ca. 42,33 %)“ und ohne dass die „Südroute“ zur A 40 Duisburg-Kaiserberg zur Verfügung steht.

Die Stadtverwaltung erklärt in ihrer Stellungnahme kurz und knapp auf Basis der Analyse der IG Stolz, dass ja jederzeit eine zumindest ausreichende Verkehrsqualität gewährleistet sei: „Die verkehrliche Erschließung ist somit nachgewiesen.“

Lediglich die Tatsache, dass „alle Knotenpunkte aufgrund der Wartezeiten der Fußgänger mit einer mangelhaften bis ungenügenden Verkehrsqualität zu bewerten“ seien, erfordere noch eine ergänzende Begründung.

Das ist aber eher ein redaktioneller Hinweis des Beigeordneten Martin Linne und weniger eine Forderung, das Problem anzupacken. Eine Stadtsprecherin betont auf Nachfrage: „Im Rahmen der formalen Beteiligung wurden aus verkehrsplanerischer Sicht durchaus Anregungen und Hinweise genannt, welche allerdings im weiteren Verfahren durch entsprechende Gutachten und Stellungnahmen aus unserer Sicht umfassend ausgeräumt wurden.“

Laut Polizei gab es 2020 elf Unfälle an den Verkehrsknotenpunkten

Die Polizei Duisburg bezeichnet die Verkehrsknotenpunkte als stark befahren, die Unfalllage sei nach Maßnahmen mit der Unfallkommission aber unauffällig. Im Bereich Emmericher Straße/Fährstraße habe es 2020 fünf Unfälle mit sechs Verletzten gegeben. Am Kaßlerfelder Kreisell waren es im vergangenen Jahr sechs Unfälle mit vier Verletzten. In fünf Fällen seien Radfahrende beteiligt gewesen, sagt Pressesprecher Stefan Hausch.

„Ein verstärktes Verkehrsaufkommen bedeutet bei gleichbleibend großer Verkehrsfläche immer auch eine grundsätzlich erhöhte Unfallgefahr – schon deswegen, weil sich zwangweise eine höhere Anzahl von wechselseitigen Begegnungen im Straßenverkehr ergibt“, sagt der Polizeihauptkommissar.

Umweltschützer Norbert Bömer ist einer der Einwandler gegen das Bauvorhaben. Dass sich die Stadt Duisburg mit einer Verkehrsplanung zufrieden gibt, die lediglich ausreichend ist, macht ihn fassungslos. „Das bedeutet doch, dass das Verkehrssystem kollabiert, sobald etwas dazwischen kommt.“

Fußgänger würden wegen der jetzt schon als mangelhaft bewerteten Situation völlig unter den Tisch fallen. Zweifelhaft erscheint ihm zudem, dass sich das Verkehrsgutachten zum Teil auf Zählungen aus dem Jahr 2014 beruft.

Bedenken hat auch Dr. Ulrich Scharfenort, Vorsitzender der Bürgerinitiative Saubere Luft. In seiner Einwendung beklagt er, dass man wegen der fälligen Maut davon ausgehen müsse, dass Lkw-Fahrten etwa zwischen Ruhrort und Rheinhäusen innerorts verlaufen und

Das neue Hafenterminal auf der Kohleninsel



So geht es jetzt weiter

Die Bezirksregierung Düsseldorf prüft derzeit die im Rahmen der Online-Konsultation eingegangenen Stellungnahmen. Dies ist gleichzusetzen mit der Prüfung des Protokolls und den Stellungnahmen im Rahmen des Erörterungsverfahrens. Das Anhörungsverfahren ist danach abgeschlossen.

Ein Zeitpunkt, wann der Planfeststellungsbeschluss gefasst wird, steht nicht fest.

nicht über Autobahnen. Das Ruhrorter Terminal habe daher Auswirkungen auf den verkehrlich ohnehin belasteten Duisburger Westen.

Das Zugnetz ist bereits heute überlastet, glauben Umweltschützer

Auch das Zugnetz sprechen beide an. Schon heute sei eine Vielzahl von Verspätungen im Personennahverkehr den Güterverkehren anzulasten. Eine Bahnsprecherin erklärt dazu nur: „Die DB will den Modalanteil des Schienengüterverkehrs von 18 auf 25 Prozent steigern. Das entspricht 13 Millionen weniger Lkw-Fahrten pro Jahr auf deutschen Straßen.“

Und dann wäre da noch der Klima-Aspekt: „99 Prozent der Dachflächen im Hafen werden verschenkt“, beklagt Bömer, der gefordert hatte, das Warenhaus auf dem Terminal mit Solarpaneelen auszustatten. Da das nicht gesetzlich verpflichtet ist, hat der Hafen jedoch abgewunken.

Die Stadt als Teilhaber orientiert sich mit ihrem Klimaschutzkonzept jedoch an den nationalen Zielen, die eine deutliche Senkung der Treibhausgasemissionen vorsieht. Der Hafen selbst hatte im Klimaschutzkonzept Duisburg erklärt: „Neben dem unternehmerischen Erfolg steht für Duisport der verantwortungsvolle Umgang mit der Umwelt im Fokus.“

Der Flussregenpfeifer ist vor Jahren auf der Kohleninsel gesichtet worden. Für die Vogelart muss es zur Not ein Ersatzhabitat geben, falls er wieder gesichtet wird, fordert die Untere Naturschutzbehörde, die grundsätzlich aber keine Bedenken gegen das Bauvorhaben hat.

Größe von 33 Fußballfeldern geplant

Terminal soll nach den Vorstellungen der Betreiber 2022 starten

Wenn das Vorhaben durchgeht, wird es eines der größten Bauprojekte, die in Duisburg anstehen: Auf der Fläche von 33 Fußballfeldern soll nach den Vorstellungen des Duisburger Hafens in Ruhrort das Duisburg Gateway Terminal entstehen.

Größer ist aktuell nur Logport VI in Walsum, wo auf der 56 Fußballfelder großen Fläche der ehemaligen Papierfabrik am Rheinufer eine neue Logistikdrehscheibe in die Breite wächst.

Für 100 Millionen Euro soll das Duisburg Gateway Terminal auf der Kohleninsel gebaut werden. Dazu wurde eigens eine GmbH gegründet, zu der neben Duisport der Schiffs-Logistiker Cosco Shipping, der Zug-Logistiker Hupac und das Binnenschiffahrtsunternehmen HTS gehören.

In einer ersten Präsentation geht der Hafen tagsüber täglich von 368 Lkw, 12 Zügen und drei Schiffen aus, nachts zwischen 22 und 6 Uhr wird noch mal mit 40 Lkw, acht Zi-

gen und drei anliegenden Schiffen geplant. 100 Züge sollen entlang der Seidenstraße zwischen China und Duisburg verkehren – aktuell sind es rund 40.

Auf 235.000 Quadratmetern sollen sechs Portalkrananlagen, zwölf Ganzzuggleise mit je 730 Metern Gleislänge sowie fünf Verladeplätze entstehen. Hinzu kommen drei Liegeplätze für Binnenschiffe. Das Terminal soll nach den Vorstellungen der Betreiber im Jahr 2022 starten.



In Spitzenzeiten sollen nach der Eröffnung des Duisburg Gateway Terminals laut Prognosen 188 Lkw pro Stunde mehr in Verkehrsknotenpunkten wie dem Kreisverkehr in Duisburg-Kaßlerfeld unterwegs sein. FOTO: AREND/FFS