IGA 2027 - ZUKUNFTSGARTEN DUISBURG HOCHFELD, WANHEIMERORT, RHEINHAUSEN

Ausarbeitung der Randbedingungen für die Ausschreibung der Detailplanung

Blick von der Rockelsberghalde auf das IGA-Gelände

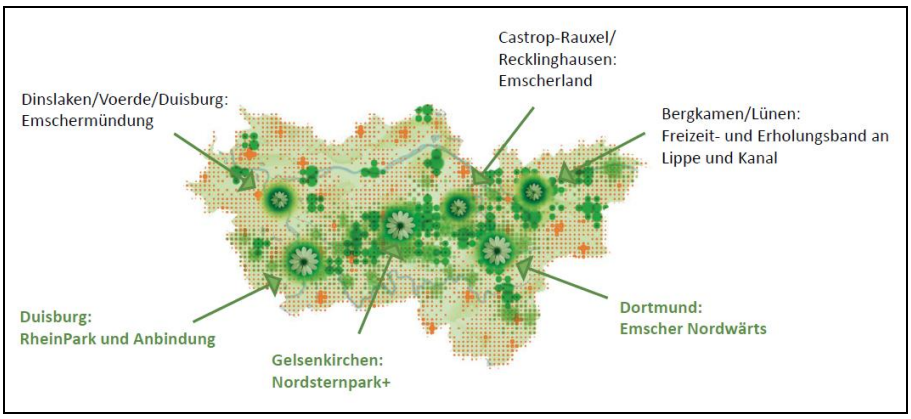
Inhaltsverzeichnis

1	EINLEITUNG	3
2	KONZEPTPHASE	4
2.1	Auszüge aus der Machbarkeitsstudie	4
2.2	Der „Rheinorter“ Häuserriegel und der Strand im Kultushafen	7
3	STATUS QUO	9
3.1	Vorhandene Infrastruktur	9
3.1.1	Industrie	9
3.1.2	Verkehrsinfrastruktur	10
3.1.2.1	Strassen	10
3.1.2.2	Eisenbahn und Straßenbahn	10
3.1.2.3	Brücken	12
3.1.2.4	Fahrrad- und Fußwege	13
3.1.3	Kläranlage	13
3.2	Klima	15
3.3	Wasser	17
3.4	Biodiversität	17
3.5	Biotope	18
3.6	Flora	18
3.7	Fauna	22
3.7.1	Vögel	22
3.7.2	Kleintiere	24
3.7.3	Insekten	25
4	DISKUSSION DER MACHBARKEITSSTUDIE	28
4.1	Strand ja oder nein?	28
4.1.1	Die Verlagerung der Mündung des Dickelsbaches	29
4.1.2	Die Kläranlage Hochfeld-Süd	29
4.1.3	Das Verkürzen der Mole des Südhafens	30
4.1.4	Nutzung der Mole des Südhafens	30
4.2	Die Fähre nach Rheinhausen	31
4.3	Der Parkplatz im logport-Gelände Rheinhausen	31
4.4	Bestehende Ratsbeschlüsse	32
4.5	Einhaltung der entsprechenden Richtlinien und Verordnungen	32
4.5.1	Umweltrecht	32
5	DEFINITION DER RANDBEDINGUNGEN FÜR EINE AUSSCHREIBUNG	34
5.1	Umsetzung der Ratsbeschlüsse	34
5.2	Nicht-Verfüllen des Kultushafens	34
5.3	Nutzung des Südhafens	34
5.4	Verbindung über den Rhein	34
5.5	Verbindung am Rhein Hochfeld - Wanheimerort	34
5.6	Weiteres	35
6	ALTERNATIVE IDEEN FÜR DIE IGA 2027 IN DUISBURG	36
6.1	Beibehaltung des Kultushafen und des Südhafens weitgehend in ihrer heutigen Form	36
6.2	Verstärkte Einbeziehung der Rheinhausener + Homberger Rheinseite	37
6.3	Allgemeines	37
7	ERGÄNZENDE UNTERLAGEN	38
7.1	Benutzte Quellen	38
7.2	Fotonachweise	38
8	PROJEKTTEAM	39

1 EINLEITUNG

Im Jahr 2027 soll im Ruhrgebiet eine Internationale Gartenbauausstellung stattfinden, die IGA 2027.

Dabei bilden die Zukunftsgärten ein wesentliches Element:



Zunkunftsgartenstandorte der IGA 2027 (IGA)

In Duisburg sind im Wesentlichen die Erweiterung des Rheinparks und der Kultushafen als Standort ausgewählt worden.

Entgegen der landläufigen Meinung ist der Hauptzweck einer IGA oder einer Bundesgartenschau keineswegs eine „grüne Leistungsschau“, sondern die Umsetzung städtebaulicher Aspekte. Da die Bezeichnungen aber sowohl national als auch international gut eingeführt sind, belässt man es bei der Bezeichnung und versucht, die “grüne Leistungsschau“ bestmöglich zu integrieren.

Ziel der Stadt Duisburg ist deshalb vorrangig die Entwicklung der neuen Siedlung „Rheinort“ auf der dem Stadtteil Hochfeld zugewandten Seite des ehemaligen Drahtwalzwerkgeländes sowie die sinnvolle Vergrößerung des Rheinparks Richtung Wanheimerort. Bereits in einer Machbarkeitsstudie wurde zusätzlich der Stadtteil Rheinhausen mit einbezogen.

In einem Diskussionsforum am 27.11.2019 erhielten die Bürger Informationen von dem Planungsbüro einer Machbarkeitsstudie, dem Regionalverband Ruhr (RVR), einem Vertreter der Stadt Duisburg sowie dem Geschäftsführer der BUGA Heilbronn.

Dabei ergab sich folgendes Bild:

Bei den bisherigen Betrachtungen wurde die vorhandene Infrastruktur als auch die bereits sich entwickelt habende natürliche Flora und Fauna nur unzureichend berücksichtigt; dies gilt auch für die Belange der Menschen in den betroffenen Stadtteilen Hochfeld, Wanheimerort und Rheinhausen.

Obwohl die Ideen der Machbarkeitsstudie zugegebenermaßen vollkommen unzulänglich sind – entstanden in einem kurzen Brainstorming – diente diese Studie als Grundlage für einen Ratsbeschluss und wohl auch weiterhin für das Erstellen von Ausschreibungsunterlagen bis ca. April 2020.

Obwohl die Bürgerbeteiligung auch für das Projekt Zukunftsgarten ausdrücklich von einem Vertreter der Bundesgartenschau Heilbronn 2019 empfohlen und schriftlich vom RVR propagiert wird, lehnt an dem o. g. Abend die Vertreterin des RVR, Frau Frense, dies ab.

Um den Ratsvertretern als auch interessierten Bürgern eine realistische Einschätzung des Themas einer IGA in Duisburg zu ermöglichen, haben wir uns der Mühe der Erstellung der vorliegenden Ausarbeitung unterzogen. Im Weiteren kann

unsere Arbeit als Grundlage für die weitere Planung und das Erstellen von Ausschreibungsunterlagen dienen.

Dabei gliedert sich unsere Arbeit wie folgt:

- Zusammenstellung von Äußerungen der Verantwortlichen und Zusammenstellung von wesentlichen Punkten der Machbarkeitsstudie
- Zusammenstellung des Status Quo, d. h. der Randbedingungen, die bei der Durchführung einer IGA an genannten Standort in Duisburg zu berücksichtigen sind
- Diskussion, inwieweit die in der Machbarkeitsstudie genannten Planungen sich anhand der zusammengestellten Randbedingungen verwirklichen lassen
- Die sich anschließende Detailplanung muss von realistischen Daten ausgehen; wir haben diese mit bestem Wissen und Gewissen zusammengestellt
- Wir haben dies ergänzt durch u. E. realistische Vorschläge, welche Duisburg „nach vorne bringen“ könnten.

2 KONZEPTPHASE

2.1 Auszüge aus der Machbarkeitsstudie

Zitate der Regionaldirektorin Karola Geiß-Netthöfel

… Es braucht weiteren integrierenden Stadtumbau, weitere nachhaltige Landschaftsentwicklung, vielfältige Grüne Infrastruktur, weitere umsichtige Regionalplanung und neue wirtschaftliche Chancen für eine echte Zukunftsmetropole Ruhr. …

… Für die großen Würfe ist immer mal wieder ein positiver Ausnahmezustand hilfreich, der Experimente erlaubt, strategischen Mut und Ideen beflügelt, akut einen ordentlichen Entwicklungsschub für Investitionen bis ins konkrete lokale Projekt entfaltet, …

… Die vorliegende Machbarkeitsstudie zeigt, dass wir ambitioniert sind und als regional ausgerichtete IGA neue Wege beschreiten. Sie zeigt aber auch, dass die Metropole Ruhr für diese Innovationen genau der richtige Schauplatz ist – im globalen Kontext relevant und mit ihren wertvollen Eigenarten lokal wirksam. …

Die IGA Metropole Ruhr 2027 zielt darauf:

- alle Menschen der Region mitzunehmen
- ein unvergessliches Gemeinschaftsereignis zu sein
- Begeisterung in der Region zu entfachen
- international Aufmerksamkeit zu erzeugen
- Identifikation herzustellen
- Netzwerke zu knüpfen
- Motor für Entwicklungen zu sein
- eine grüne Städte-Landschaft zu schaffen
- Investitionsbereitschaft zu erwirken
- Investition dauerhaft zu tätigen
- Image nachhaltig zu optimieren

Wie wollen wir morgen LEBEN?

- Schön
  Weil jeder Schönheit anders versteht, setzt die IGA Metropole Ruhr 2027 den Begriff mannigfaltig um: So werden klassische Oasen ebenso erschlossen wie revierspezifische Industrielandschaftsschönheiten in Szene gesetzt oder aber auf den ersten Blick bizarre Orte mit ihrer besonderen Eigenart in den Fokus gerückt.
- Gesund
  Ob physisches oder psychisches Wohlsein der Stadtgesellschaft, ob Gesundheit für Tier und Pflanze, das tradierte Begriffsverständnis von Gesundheit wird neu interpretiert. Gesund zu bleiben oder es zu werden, steht im Zentrum vielfältiger Handlungen und Freiraumprojekte.
- Produktiv
  Gestern, heute, morgen, Produktivität ist die treibende Kraft. Unsere Aktionen sollen etwas bewegen, auf Dauer wirken. Und so wie jeder produktiv sein will, so beleben schöpferische Kräfte, Ideen, Innovationen die Region. Wenn Großereignisse kreative Prozesse freisetzen, gesellt sich zur sozialen, ökonomischen und ökologischen Produktivität auch die kulturelle. Von allem profitiert die Gemeinschaft.

Die Erarbeitung der Machbarkeitsstudie war mit einer intensiven räumlichen Auseinandersetzung verknüpft. Mit ihr war das Ziel verbunden, geeignete Flächen für eine Raumchoreografie der „grünen“ Leistungsschau zu identifizieren. Durch diese sollen aktuelle und richtungsweisende Zukunftsthemen greif-, erleb- und präsentierbar gemacht werden. So sattelt die IGA Metropole Ruhr 2027 auf vorhandene Konzepte und Planungen auf und wird gleichzeitig mit der übergeordneten Regionalentwicklung der Zukunft verknüpft. Dadurch wird eine neue Qualität erzeugt.

Mein Garten
ES GEHT UM:

- Mitmachen
- von unten nach oben
- künstlerische Interventionen
- aktives Engagieren, statt passives Besuchen
- bürgerschaftliche Initiativprojekte
- z. T. sehr kleine Projekteinheiten
- fast vollständige Flächendeckung

ZIELGRUPPE:

Adressiert werden bei dieser Verbindung der Gärten auf der kleinsten Ebene die Nachbarschaften, Quartiere und Stadtteile. Durch das Spannungsfeld des Zusammenwirkens der drei Strukturebenen spricht das dezentrale Konzept ebenso Gäste aus anderen Teilen des Ruhrgebiets, aus Deutschland und dem Ausland an.

Wer das Ruhrgebiet in seiner Gesamtheit betrachtet, fängt beim eigenen Garten an.

Unsere Gärten
HIER GEHT ES UM:

- kommunale Projekte und regionale Kooperationen
- thematische Aufbereitung mit IGA-Themen
- Nachhaltigkeit der Gärten und Parks
- Instrument der Strukturentwicklung
- Park- und Gartenschätze der Region aufwerten und präsentieren

Park- und Gartenschätze der Region präsentieren

ZIELGRUPPE:

Durch spezifische Themen richtet sich dieser mittlere Bereich der Strukturebenen vornehmlich an Gäste aus dem Ruhrgebiet sowie an nationale und internationale Besucher.

Zukunftsgärten
DAMIT SIND VOR ALLEM GEMEINT:

- zentrale Ausstellungsflächen mit „Gütesiegel IGA Metropole Ruhr 2027“
- IGA-Inhalte in Reinform
- repräsentative Großprojekte
- Botschafter des Internationalitätsgedankens
- Leistungsschau der grünen Branche an drei Standorten

Anm. d. Verf.: Auf S. 47 erscheint dann, dass man in Duisburg einen Zukunftsgartenstandort sieht, wo eine Leistungsschau der grünen Branche stattfinden soll!

Anm. d. Verf.: Auf S. 55 wird auf die Themen: Vorbereitung, Ausstellung und Was Bleibt eingegangen … mit dem 1. Punkt Partizipation von Beginn an etc.

S. 56/59: IGA 2027: Biodiversität und Industrienatur AUF DEN FLÄCHEN DER INDUSTRIENATUR IM RUHRGEBIET SIND WEIT ÜBER TAUSEND VERSCHIEDENE PFLANZEN- UND TIERARTEN ZU BEOBACHTEN. DIE IGA 2027 ÖFFNET DIE AUGEN FÜR DIE SCHÖNHEITEN DIESER VIELFALT

… Die Biodiversität der Metropole Ruhr kann sich sehen lassen …

… Industrielle Brachflächen sind artenreiche Lebensräume …

S. 68: Der Fahrplan für gelungene Kommunikation

DIE KOMMUNIKATION BEGLEITET DEN GESAMTEN ARBEITSPROZESS HIN ZUR IGA METROPOLE RUHR 2027. DIE BOTSCHAFT LAUTET, GEMEINSAM IM HEUTE AN EINEM LEBENSWERTEREN, GESÜNDEREN, PRODUKTIVEREN UND SCHÖNEREN MORGEN ZU ARBEITEN

S. 70: Auf Duisburg kommen folgende Kosten zu für das Projekt Zukunftsgarten, unter welches auch der Kultushafen fällt:

Investitionen – Dauerhafte Projekte / Infrastruktur

72 Mio.ges 43,2 Mio. Förderung 28,8 Mio. Eigenanteil

Investitionen – Optimierung / Ergänzung der Projekte / Infrastruktur für IGA 2027

8 Mio. ges. 4 Mio. Förderung 4 Mio. Eigenanteil

Anm. d. Verf.: Da Duisburg ungefähr 20% der Gesamtkosten erhält, gibt’s wohl für die Durchführung gemäß Verteilschlüssel nochmals ~ 16 Mio. Förderung

S. 75: …. Die Akteure sind der Regionalverband Ruhr als Initiator und Koordinator, die Deutsche Bundesgartenschau-Gesellschaft, die Städte und Kreise des RVR, die Emschergenossenschaft und die Menschen der Region.

Anm. d. Verf.: An diesen Aussagen müssen sich der RVR und die AG der Studie messen lassen!

Im Projektkatalog sind die konzeptuellen Ideen zum Projekt Zukunftsgarten Hochfeld detailliert vorgestellt.

2.2 Der „Rheinorter“ Häuserriegel und der Strand im Kultushafen

Der folgende Text und das Bild auf der nächsten Seite wurden dem Projektkatalog entnommen:

Zukunftsgarten mit Gartenausstellung: Duisburg-RheinPark und Anbindung

Mit der Entwicklung des Rheinparks in Duisburg-Hochfeld öffnet sich Duisburg nach über 150 Jahren industrieller Nutzung wieder zum Rhein.

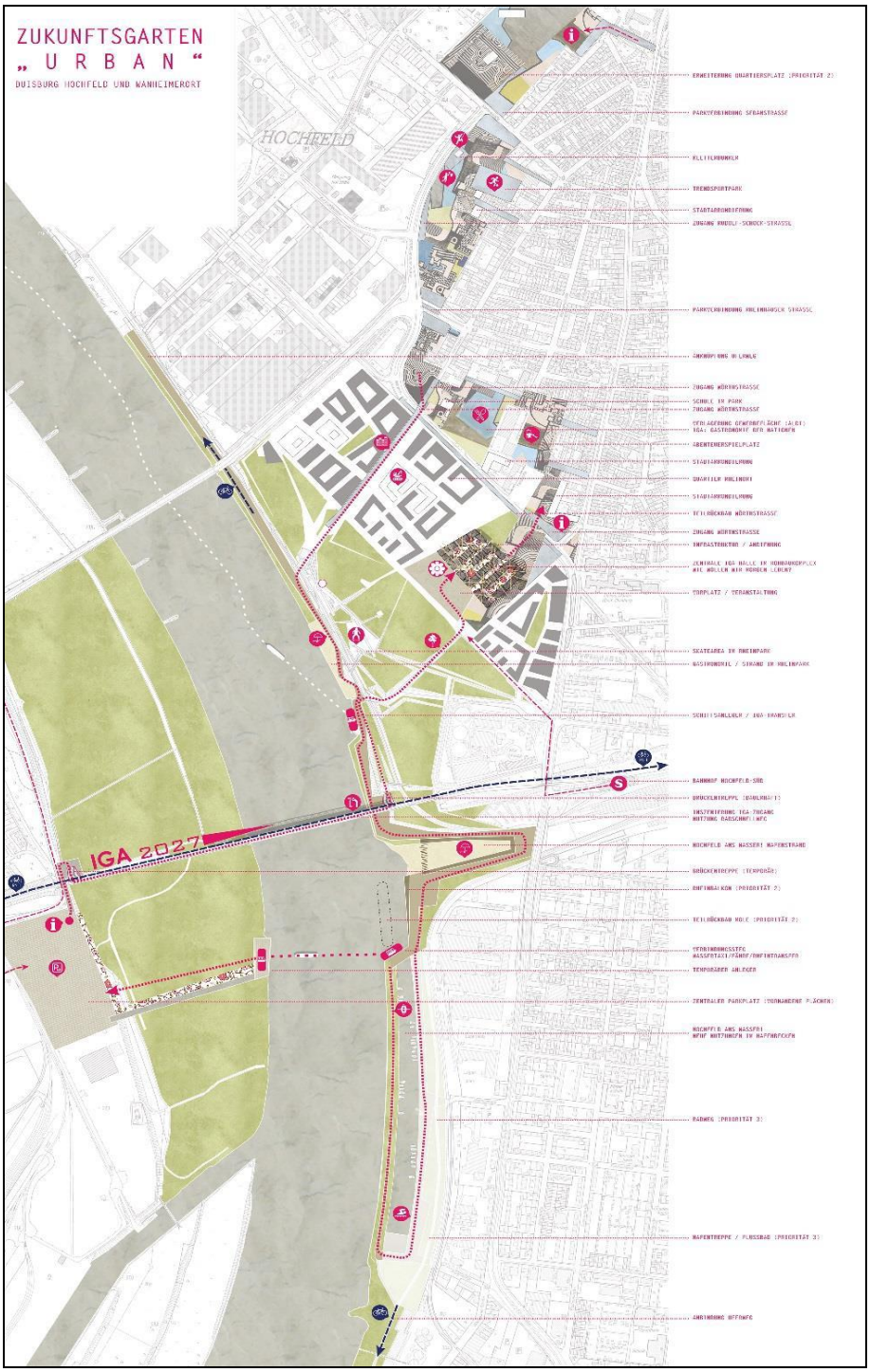
Ziel ist es im Rahmen der IGA weitere Industrieflächen entlang der Uferlinie als Grün- und Freiraum zu entwickeln und diese in ihr Umfeld zu vernetzen.

Der Zukunftsgarten erhält einen temporären Ausstellungs- und Veranstaltungspavillon in der zukünftigen Wohnbebauung des Rheinort-Quartiers (Rohbau) –den „Global Garden“, der auch das „Scharnier“ zwischen Park und dem Stadtteil Hochfeldübernehmen soll.

Der IGA Pavillon ist in der Tradition der frühen Weltausstellung konzipiert, die als Leistungsschau und Warenmesse fungiert. Themen und Programme können sein: Grün im Wohnungsbau, „importiertes Grün“, Grün aus anderen Kulturen, Forschungshallen mit temporären Laboren (Grün der Zukunft, Bionik, Biohacking, etc…).

Weitere Elemente in der Konzeption sind die Anbindung und weitere Verknüpfung des Stadtteil Hochfelds über einen Quartierspark (Anbindung „Grüner Ring“), Aufwertung und Bespielung des existierenden Rheinparks. Die Rheinseite erhält im Bereich des Kultushafen einen neuen Rheinstrand und die Hafenpromenade wird erweitert. Auf der gegenüberliegenden Rheinseite mit Flächen zum Parken gelangt man entweder über die Rheinbrücke mit RS1 oder über eine temporäre Rheinfähre.

Visualisierung des Zukunftsgarten Duisburg (RVR/ IGA)



Geplante Fläche des Zukunftsgartens in Duisburg-Hochfeld (IGA)

3 STATUS QUO

Der Status Quo wird im Nachfolgenden so weit beschrieben, wie dies interessierten Laien wie uns möglich ist. Als z. T langjährige, interessierte Mitbürger bzw. Anwohner (um den Ausdruck Eingeborener zu vermeiden) haben wir eine bessere Kenntnis der vor-Ort-Situation aus eigener Anschauung als dies in der Studie zum Ausdruck kommt. Allerdings sei angemerkt, dass man heute auch viele Daten bereits im Internet findet …

Selbstverständlich erheben wir keinen Anspruch darauf, vollständig alle Daten benennen zu können; trotzdem sind wir sicher, ein umfassenderes Bild zeichnen zu können, als dies bisher für dieses Projekt erfolgt ist.

3.1 Vorhandene Infrastruktur

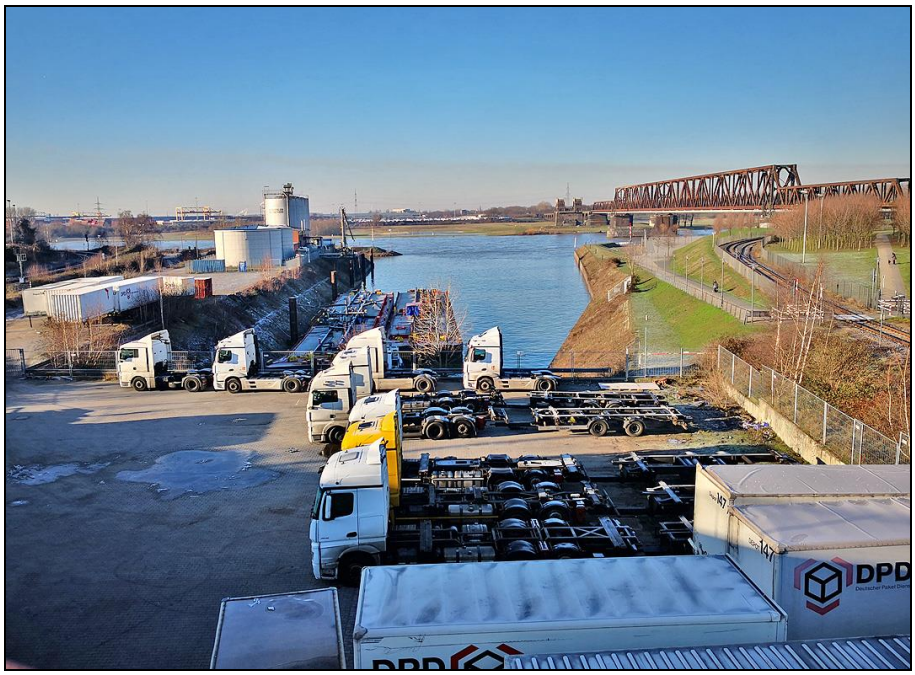
3.1.1 Industrie

Das Drahtwalzwerksgelände wird zu Zeiten der IGA uneingeschränkt zur Verfügung stehen; mit anderen Industrien im Umfeld des Südhafens in Wanheimerort erscheint dies nicht so sicher:

- Alga Reifen GmbH & Co.
- Werner Kehl, Spedition und Logistik
- Schüssler Novachem
- Rhenus Scharrer
- Duisport für DPD
- Caramba
- Technical Chemical Services TCS

Die Fa. Schüssler Novachem behandelt weiterhin Tankschiffe und Tankleichter; Rhenus Scharrer hat vor kurzem einen Großteil des Hafengeländes eingezäunt und lagert dort per Schiff angelieferte FORD- und DACIA-Kfz zwischen, bevor diese mit LKW zu Händlern verteilt werden.

Auch die Parkflächen am Ende des Kultushafens stehen seit kurzem voll mit LKW.



Parkplatznutzung und Industrie am Kultushafen

Hier ist vor einer weiteren Planung dringend zu klären, welche Flächen im Kultus- und Süd-Hafenbereich denn überhaupt, ab wann und in welchem Umfang zur Verfügung stehen werden! Und sollen Teile des Südhafens nach 2027 weiterhin für die Industrie und die Schifffahrt genutzt werden – dann muss auch weiterhin der Zugang möglich sein!

3.1.2 Verkehrsinfrastruktur

3.1.2.1 Strassen

Durch den Ausfall von Straßenbrücken für den Schwerlastverkehr im Raum Duisburg/ Krefeld ergibt sich eine hohe innerstädtische Schwerverkehrsbelastung auf beiden Rheinseiten, die auch auf absehbare Zeit fortbestehen wird.

LKW-Verkehr auf der Osloer Str. am 04.12.2019

3.1.2.2 Eisenbahn und Straßenbahn

Eisenbahn

Mit dem Duisburger Hauptbahnhof verfügt Duisburg über eines der Drehkreuze im europäischen Eisenbahnverkehr.

Allerdings ist der bestehende ÖPNV durch ein System zur Verbindung der gezeigten Standorte zu ergänzen. Dies kann z. B. geschehen durch die Verdichtung von Verkehren am Wochenende, indem man selektiv den Fahrplan für diese Standorte durch den Fahrplan während der Woche ersetzt. Es ist darüber hinaus zu überlegen, wie die einzelnen Standorte überhaupt in ein Verkehrskonzept eingebunden werden können!

Allerdings steht der Nutzung des schienengebundenen ÖPNV in Duisburg einiges entgegen:

- Der Bahnhof Hochfeld-Süd liegt verkehrsgünstig zum IGA-Gelände ist aber aufgrund seiner Infrastruktur (Bahnsteiglänge) nur für begrenzte Personenzahlen konzipiert. Der Bahnhof Hochfeld-Süd liegt an der Strecke Duisburg-Aachen. Reicht eine Verkehrsverdichtung am Wochenende nicht aus, müssten Pendelzüge zwischen Duisburg Hbf. und Rheinhausen eingesetzt werden, da erst hier wieder eine Umsetzmöglichkeit besteht. Diese wäre aber signaltechnisch abzusichern, so dass hier ein großer technischer Aufwand entstehen würde.

- Das Dach des Duisburger Hauptbahnhofs ist durch jahrelange Vernachlässigung marode und muss erneuert bzw. ersetzt werden. Bei dieser Erneuerung/ Ersetzung kommt es über einen langen Zeitraum immer wieder zu Gleissperrungen, denen vor allem die in Duisburg endenden Züge zum Opfer fallen dürften. Duisburg Hbf. würde auf Jahre hinaus zu einem betrieblichen Engpass, der keinen Zusatzverkehr mehr aufnehmen könnte.

  Ggfs. könnten allerdings auch Züge aus Richtung Düsseldorf über die Rheinische Bahn ausnahmsweise nach Hochfeld-Süd und Rheinhausen unter Umgehung von Duisburg Hbf. durchgebunden werden.

- Ein weiteres Risiko stellt die Hochfelder Eisenbahnbrücke dar; sie muss – wie jede Brücke – in regelmäßigen Abständen i. e. 2 a – auf Schäden kontrolliert werden. Wird ein Schaden festgestellt, wird die Brücke in die Instandhaltung aufgenommen und der Schaden wird in dem darauffolgenden 2-Jahres-Zeitraum repariert. Allerdings ist nicht vorauszusagen, ob so ein Fall gerade während der IGA auftritt und die Strecke so ggfs. weitgehend unbenutzbar wird.

S-Bahn Ausfahrt aus dem Bf. Hochfeld-Süd am 25.05.2014

Straßenbahn

Die Linie 903 hat in der Nähe des IGA-Geländes 2 Haltestellen:

- Marienhospital
- Hochfeld Süd Bf./ Rheinpark

Eine teilweise Kombination der Linien 901+903 würde einen Betrieb von Duisburg Hbf. direkt zum Rheinpark erlauben. Diese Rheinpark-Linie könnte dann ungefähr so aussehen:

Wendeschleife Zoo – Duisburg Hbf. – Steinsche Gasse – Rheinpark – Rheintörchenstrasse

Allerdings ist auch hier auf Probleme hinzuweisen:

- Die Fahrzeuge der DVG sind i. d. R. schon im fortgeschrittenen Alter und oft nicht für barrierefreien Betrieb ausgerüstet.
- Betriebliche Einschränkungen erlauben es kaum, kurzfristig Straßenbahnwagen von anderen Betrieben auszuleihen und in Duisburg bei der DVG einzusetzen.
- Ob zum Zeitpunkt der IGA schon neue Fahrzeuge zur Verfügung stehen, ist nicht sicher.
- Die Fahrzeuge müssen in der Rheintörchenstrasse wenden können (keine Schleife, Fahrtrichtungswechsel erfolgt hier durch Umsetzen und Wechsel des Fahrers an das andere Zugende).

Schlussfolgerung: Will man nicht den ganzen Verkehr dem Auto und den Bussen überlassen, ist die Region gut beraten; rechtzeitig (!) etwas im Bereich des ÖPNV zu investieren.

3.1.2.3 Brücken

Hochfelder Eisenbahnbrücke

Die Hochfelder Eisenbahnbrücke wird im Jahre 2027 100 Jahre alt. Sie hat die alte Brücke von 1873 ersetzt, von der heute nur noch ein Brückenpfeiler mit Garnison auf Rheinhausener Seite und der Strompfeiler zu sehen sind.

Erweiterungen oder Modifikationen der alten Eisenbahnbrücke – z. B. für einen breiteren Fuß und/ oder Fahrradweg erscheinen kaum denkbar, da dann die gesamte Statik der Brücke neu zu rechnen wäre; zudem ist wahrscheinlich, dass die gesamten Genehmigungsverfahren für die Brücke dann neu durchlaufen werden müssten – mit ungewissem Ausgang! Es ist unwahrscheinlich, dass die DB auf diese Weise einen wichtigen Rheinübergang auf's Spiel setzen würde.

Kulturhistorische Bedeutung der Hochfelder Eisenbahnbrücke

„An dieser Brücke ist ihre historische Entwicklung noch gut ablesbar. Der Kultushafen gibt als ehemaliger Trajekthafen Zeugnis von der Technik der Rheinquerung vor dem Brückenbau. Zusammen mit der in Funktion befindlichen Brücke, der Fläche des ehemaligen Güterbahnhofs Hochfeld und dem Südhafen (der Nordhafen ist nicht erhalten) bilden zusammen ein Ensemble von historischem Zeugniswert für die Geschichte der Rheinquerungen durch die Eisenbahn. Für Duisburg ist dieser historische Zeugniswert besonders hoch, da es sich um die erste und älteste Eisenbahnbrücke der Stadt über den Rhein handelt.

Trajektanstalt und erste Brücke um 1872

Die entwicklungsgeschichtliche Verbindung mit dem ältesten Industriegebiet der Stadt Duisburg in Hochfeld ist durch die räumliche Nähe und die Sichtbeziehungen ablesbar. Als verbindendem Element zwischen dem links- und rechtsrheinischen Ruhrgebiet kommt der Brücke eine hohe wirtschaftsgeschichtliche und psychologische Bedeutung zu. Die Brücke gab zudem einen großen Ausschlag zur

Ansiedlung der Friedrich-Alfred-Hütte (Krupp Hüttenwerk Rheinhausen) in Duisburg-Rheinhausen (siehe Tor 1 des ehemaligen Hüttenwerks Rheinhausen).“ (Martina Gelhar, Rheinischer Verein für Denkmalpflege und Landschaftsschutz e.V., 2013)

Brücke der Solidarität

Die Brücke der Solidarität ist eine kombinierte Straßen-, Fahrrad- und Fußgängerbrücke mit den folgenden Abmessungen.

Spannweite Stabbogen (größter Stabbogen in D)	255,91 m
Fahrbahnbreite	3 x 3,0 m
Fußwegbreite	2 x1,8 m
Fahrradwegbreite	2 x 1,1 m

Die Brücke wurde 1950 fertiggestellt als Nachfolgering der im 2. Weltkrieg zerstörten Graf-Spee-Brücke.

3.1.2.4 Fahrrad- und Fußwege

Angedacht wird, den RS1 – wenn er bis zur IGA soweit fertig ist – über die Hochfelder Eisenbahnbrücke zu führen. Es wurde oben schon diskutiert, warum dies kaum machbar erscheint. Zwischen Krefeld und der A40-Brücke verbleibt praktisch nur die Brücke der Solidarität mit ihren je Richtung 1,1 m breiten Radwegen zur Rheinquerung. Damit sind die Radwege eigentlich zu schmal, denn die StVO fordert heute eine Mindestbreite von 1,5 – 1,85 m.

Linksrheinisch wird der Rheinradweg durch das logport-Gelände geführt – außer am Wochenende für Fahrradfahrer ein gefährliches Unterfangen aufgrund des sehr staken LKW-Verkehrs.

Rechtsrheinisch hat man versucht, den Rheinradweg soweit wie möglich am Fluss entlang zu führen; dabei nimmt man in Kauf, dass er innerstädtisch oft auf Radwegen parallel zu stark befahrenen Hauptstrassen verläuft. Derzeit verläuft der Radweg so über den Rheinweg in Wanheim und an der Wanheimer Str./ Wörthstr. in Hochfeld.

Weitere überregionale Radwege berühren Duisburg zwar schon, aber nicht in dem in Frage kommenden Bereich.

3.1.3 Kläranlage

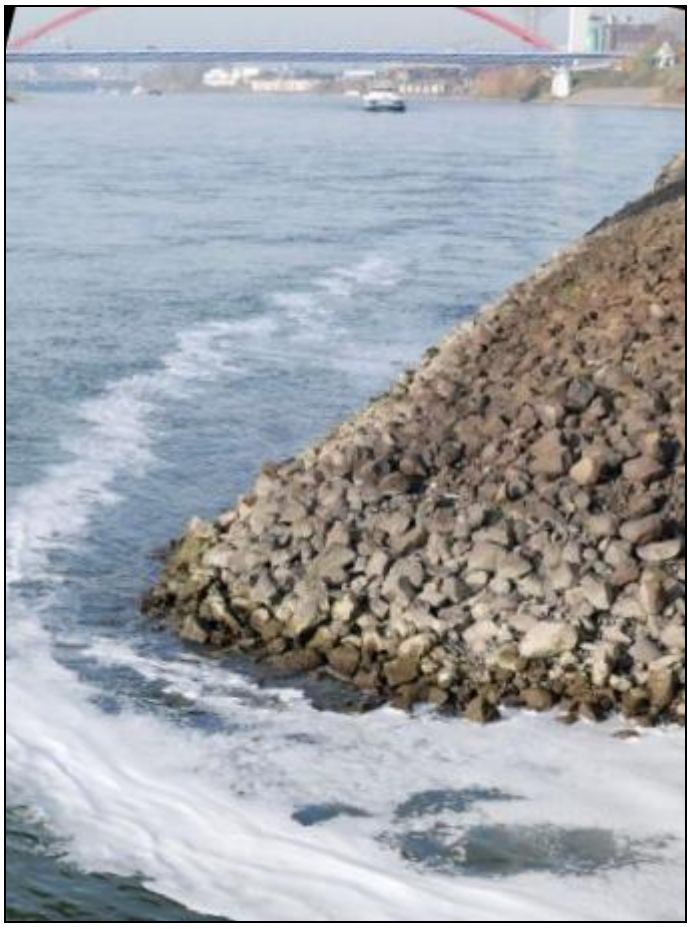
Direkt im Rheinpark liegt seit Jan. 1961 eine für eine IGA ungewohnte Anlage: die Kläranlage 903 Duisburg Hochfeld.

Sie klärt derzeit die Abwässer von 53.076 Einwohnern mit einer Kapazität von bis zu 72.000 Einwohner. Das anfallende Faulgas in Menge von ca. 233.806 m³/a wird für Heizzwecke genutzt.

Sonst fallen an:

Sieb- und Rechenrückstände	236,4t /a
Sandfangrückstände	44,5 t/a
Schlämme aus der Behandlung kommunaler Abwässer	1126,9t Ts/a
Abwässer	5.381.375 m³/a

Letzteres entspricht ca. 15.000 m³/d oder 0,18 m³/s und damit ca. 1/3 der gesamten Kläranlagenkapazität der Wirtschaftsbetriebe Duisburg.



Abwasserfahne der Kläranlage DU-Hochfeld

Während die Schlämme und Rückstände verbrannt bzw. entsorgt werden, wird das Abwasser an der Einleitungsstelle 002011003 in den Rhein eingeleitet. Diese Stelle befindet sich am Ufer direkt südlich von dem Pfeiler der Hochfelder Eisenbahnbrücke.

Leider sind auch schon bei mittlerem Wasserstand visuelle und auch olfaktorische Belästigungen der Besucher des Rheinparks nicht ganz auszuschließen.

Einzugsgebiet Kläranlage Hochfeld (dunkelgrün)

3.2 Klima

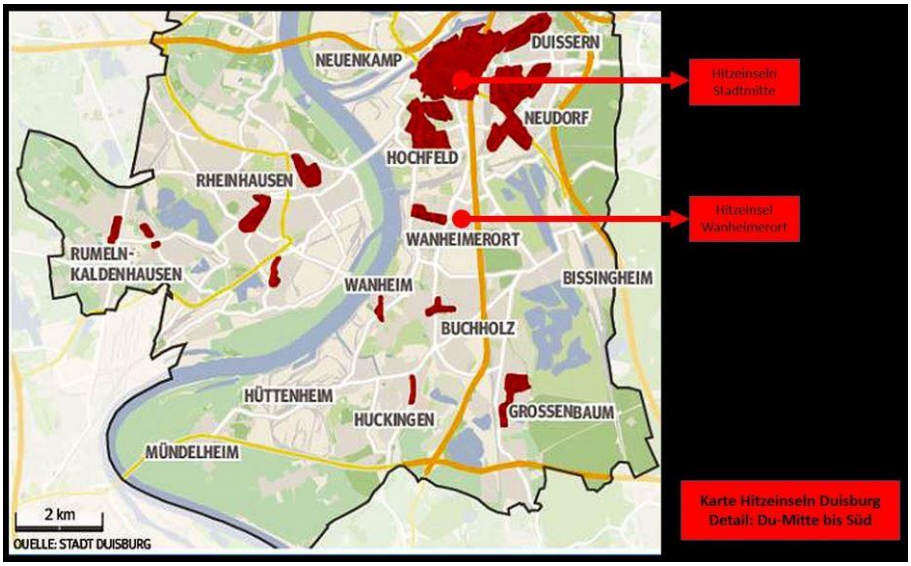
Seit Jahren warnen Klimatologen in Fach-Studien vor einem Klimawandel mit unabsehbaren Folgen. Langjährige Klimamessungen und verheerende Naturereignisse belegen diesen Klimawandel sehr eindrucksvoll.

Blickt man zurück auf die beiden letzten heißen Sommer der Jahre 2018 und 2019 mit den negativen Auswirkungen auf Menschen und Natur so ist es nur verständlich, dass medienwirksam in der Gesellschaft für ein Gegensteuern in der Klima-Politik geworben wird. So ist es zunächst in Ordnung, wenn auch der Regionalverband Ruhr in vielen Stellungnahmen für mehr Grün und Wasser, als Klimaregulatoren, in den Städten wirbt.

Umso unverständlicher und wiederum konträr zur lokalen Klimasituation in Duisburg ist jedoch die Planung zur IGA 2027. So soll z.B. die kühlende Wasserfläche des Kultushafens unter einer sich stark aufheizende Sandfläche verschwinden. Diese Widersprüchlichkeit ist nicht mehr nachvollziehbar und den Bürgern auch nicht mehr vermittelbar.

Bereits im Jahre 2010 erstellte der RVR (Referat Geoinformation und Raumbeobachtung) im Auftrag der Stadt Duisburg, eine „Klimaanalyse der Stadt Duisburg“. In dieser 311 Seiten umfassenden Analyse wurde die Duisburger Klimasituation ausführlich mit all den positiven und negativen Aspekten und mit Planungsempfehlungen dargestellt.

Bei den aufwendigen Untersuchungen wurden für die Ortsteile Wanheimerort, Hochfeld und Stadtmitte auf der synthetischen Klimafunktionskarte sogenannte Hitzeinseln ausgewiesen. Diese Bereiche sind bedingt durch Hitze- und Schwüle-Belastung im Sommer, sowie durch erhöhte Luftschadstoffbelastungen als bioklimatischer Belastungsraum eingestuft. Sie benötigen daher einen adäquaten Handlungsbedarf in lufthygienischer Verbesserung durch Kühlung und Begrünung. Hauptverkehrsstraßen wurden als lineare Emissionsbänder für Luftschadstoffe und zusätzlich erhöhten Lärmemissionen dargestellt.



Hitzeinseln in Duisburg

In der Klimaanalyse wurde auch u.a. die bioklimatische Entlastung durch großkronige Bäume, Wald, Park- und Grünflächen beschrieben und empfohlen. Diese Flächen sind somit als wertvolle Regenerationsräume für die Bevölkerung, sowie Tier- und Pflanzenwelt anzusehen.

Zur Verbesserung der Situation in den Lufthygienischen Lasträumen wurde eine Entsiegelung von geschlossenen Flächen, dem Erhalt und die Erweiterung von Grün- und Brachflächen sowie die Begrünung von Dächern und Fassaden empfohlen. Durch zusätzliche Begrünungsmaßnahmen könnten bereits existierende Grünflächen miteinander vernetzt werden. In der Analyse findet sich für den damals noch im Aufbau befindlichen logport-Bereich folgende Empfehlung:

Zitat: „Die zur Zeit (2009) noch relativ günstigen klimatischen Bedingungen auf der Fläche werden sich insbesondere dann verändern, wenn weitere Baumaßnahmen zu einer großflächigen Versiegelung führen. Daher sollte schon heute daran gedacht werden, Maßnahmen umzusetzen, um eine zu starke Aufheizung der Flächen in Zukunft zu vermeiden. Als geeignete Maßnahme bietet sich an, Dächer und Fassaden zu begrünen, sowie große Parkplätze durch die Anpflanzung von Bäumen zu verschatten. Die noch nicht versiegelten Flächen sollten möglichst versickerungsfähig angelegt werden, damit durch die Verdunstungskühlung ein positiver klimatischer Effekt erzielt werden kann. Um die Belüftung aus östlichen Richtungen weitgehend zu gewährleisten, sind Belüftungsschneisen mit geringer Oberflächenrauhigkeit in Ost-West-Ausdehnung freizuhalten.“ Zitatende

Empfehlungen gleicher Art finden sich auch im „Integriertes Handlungskonzept Duisburg-Hochfeld“ Fortschreibung 2016. Dort wurde im Kapitel „Gegenwärtige Umweltsituation“ auf Lärm- und Luftbelastungen, Grenzwertüberschreitungen, hohe Verkehrsdichte und den damit verbundenen gesundheitlichen Auswirkungen auf die Bevölkerung eingegangen. Die Umweltsituation wurde negativ bewertet und Handlungsempfehlungen zur Verbesserung gegeben.

Betrachtet man nun nach neunjähriger Entwicklung des logport-Geländes die Gesamtsituation der Flächenversiegelung und die starke Zunahme des Schwerlastverkehrs so kann man ernüchtert feststellen, dass diese Empfehlungen so gut wie gar nicht berücksichtigt wurden.

So ist mittlerweile die 265 ha große logport-Fläche durch bauliche Anlagen (Hallen) Straßen, Gleis-Trassen und Lagerflächen für Autos weitestgehend versiegelt. In den Sommermonaten heizen die riesigen Lagerhallen sowie die Lagerung tausender PKW auf versiegelten Asphaltflächen extrem auf.

Grünflächensituation im SW von Stadtzentrum Duisburg

Die überwiegend aus südwestlicher Richtung wehenden Winde treiben die aufgeheizte Luft unter Aufnahme der Abgase der Schiffsdieselmotoren über den Rhein in die östliche Richtung in das Stadtinnere.

Allein daran zeigt sich, wie dringend erforderlich eine intensive Durchgrünung in den Ortsteilen Hochfeld, Wanheimerort und Stadtmitte ist und wie notwendig die kühlende Wasserfläche des Rheins und des Kultushafens sind.

Die IGA 2027 bietet hier die einmalige Chance diese städtebauliche Negativsituation zu verbessern. Leider ist die derzeitige Planung des RVR dazu nicht geeignet - im Gegenteil, sie würde den Negativzustand noch weiter verschlimmern. Eine neue Planung, welche die standörtlichen Gegebenheiten und die Gesetze des Umweltrechts berücksichtigt, wird hier dringend angeraten.

3.3 Wasser

Der Dickelsbach, ein rechtsrheinisches Gewässer, mündet an der Ostseite des Kultushafen in den Rhein. Sein Quellgebiet liegt in Ratingen-Hösel, Heiligenhauser Str./ Wildrosenpfad, auf einer Höhe von 140 m. ü. NN. Die Länge des Baches beträgt 21,9 km, das Wassereinzugsgebiet beträgt 77 km². Die Wassereinspeisung bzw. auch Abgabe erfolgt von insgesamt 11 Zu- und Abflüssen. Der Bach wird von 70 Querbauwerken (Brücken) überspannt. Die Mündung liegt in Duisburg-Wanheimerort im Kultushafen mit einer Mündungs-Höhe von 28 m u. NN, der Höhenunterschied von Quelle zur Mündung beträgt 112 m.

Die letzten ca. 1.000 m des Dickelsbachs sind zwischen Düsseldorfer Strasse und Kultushafen derzeit verrohrt. Es gibt Bestrebungen, den Dickelsbach langfristig wieder in ein natürliches Fließgewässer zurück zu verwandeln. Dies bedingt natürlich auch eine offene Mündung in den Rhein.

Die betroffenen Hafenbecken des Kultus- und des Südhafens dienen nicht zuletzt als Ruhezonen für im Rhein aufsteigende Fische.

3.4 Biodiversität

Die in der Planung zur IGA 2027 ausgewiesenen Bereiche des Kultushafens und Südhafens in Wanheimerort sowie die der Rheinhausener Rheinaue zwischen der Hochfelder Eisenbahnbrücke und der Hafeneinfahrt in das logport-Gelände besitzen eine hohe Artenvielfalt. Diese ist im Verlaufe einer über hundertfünfzigjährigen Industriegeschichte durch stark anthropogen geprägte Umwelteinflüsse entstanden.

Durch diese industrielle Entwicklung ergaben sich Biotope und Habitate wie sie unterschiedlicher nicht sein können. Es finden sich Hafenmauern, Industriebrachen, Gleistrassen, versiegelte Lager- und Parkflächen aber auch ausgekieste und wiederverfüllte Retentionsflächen im Rheinvorland. Auf diesen Flächen, wie sie teilweise unwirtlicher für das Leben nicht sein können, siedelten sich je nach Standortfaktoren und Bodenverhältnissen die unterschiedlichsten Pflanzengesellschaften an.

Es entwickelten sich artenreiche Biotope und Habitate zu einer sogenannten „Industrienatur“. Neben einer fünfzig Arten umfassenden Gehölz-Flora findet sich eine Kraut-Flora, welche aufgrund ihrer vielfältigen Artenzusammensetzung heimischer und fremdländischer Pflanzen einzigartig ist.

Die Gefahr der Zerstörung von Arten und der Zerstückelung von Lebensräumen wird in der Fachwelt als weitaus größte Gefahr für die biologische Vielfalt auf der Erde gesehen. Da durch die IGA 2027-Planung diese Gefahr für die Lebensräume Kultushafen und Rheinaue besteht, wurde ab September 2018 die Artenvielfalt von Fauna und Flora dokumentiert. Diese Dokumentation soll Arten-Kenntnisse

vermitteln, dem Insektensterben entgegenwirken sowie das Bewusstsein zum Biotop- und Umweltschutz fördern.

Diese Foto-Dokumentation ist für die Öffentlichkeit auf der Website https://www.kultushafen-bewahren.de jederzeit einsehbar und wird in den kommenden Jahren fortgeschrieben.

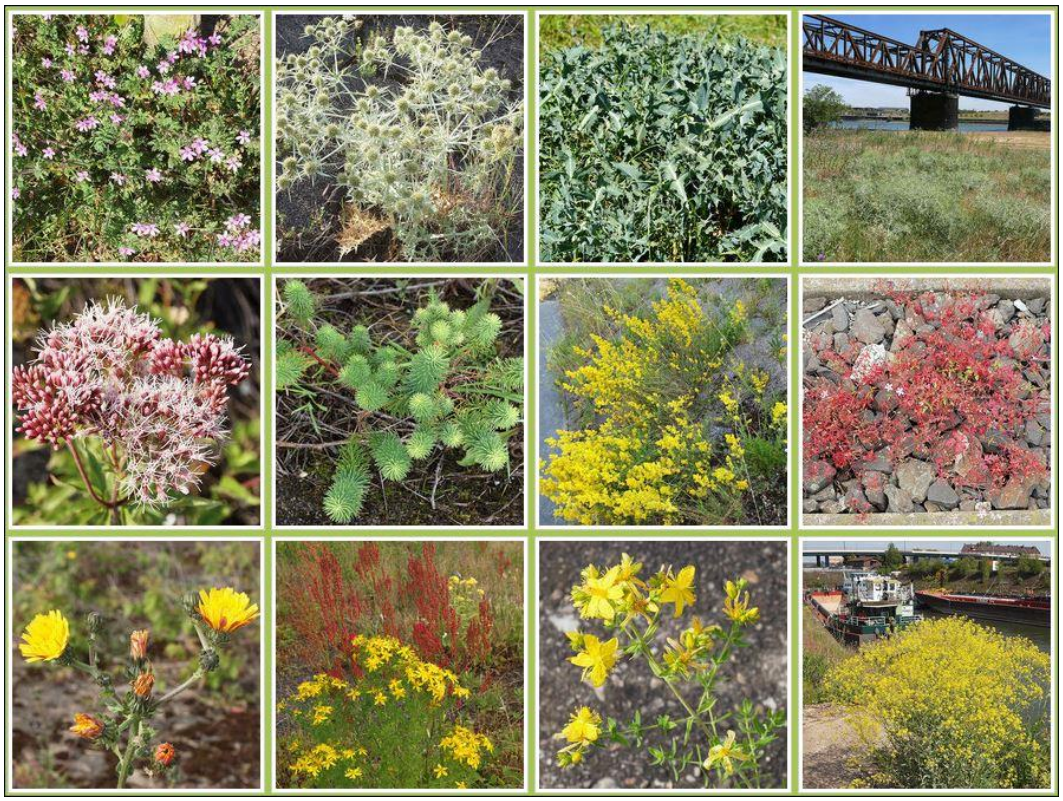
3.5 Biotope

Auf allen Flächen, die für die IGA überplant wurden, haben sich schon Pflanzen und Tiergemeinschaften angesiedelt. Dies gilt insbesondere auch für die rheinnahen westlichen Gebiete, für die der starke Wunsch besteht, diese auch in eine IGA einzubeziehen; hier besteht die große Chance, durch entsprechende Gestaltung, bereits bestehende Inseln weiter miteinander zu verbinden – eine Maßnahme, die Biotope wertvoller macht.

3.6 Flora

Die in eine Gehölz- und Kraut-Flora unterteilte Dokumentation zeigt: 1. Vegetationsbilder im jahreszeitlichen Verlauf, also Fotos von vergesellschafteten Pflanzen in einem bestimmten Lebensbereich und 2. Fotos einzelner Pflanzenarten. Derzeit sind rund 210 Pflanzenarten dokumentiert, davon alleine 50 Gehölzarten, der Rest sind Pflanzen-Arten aus der Krautflora.

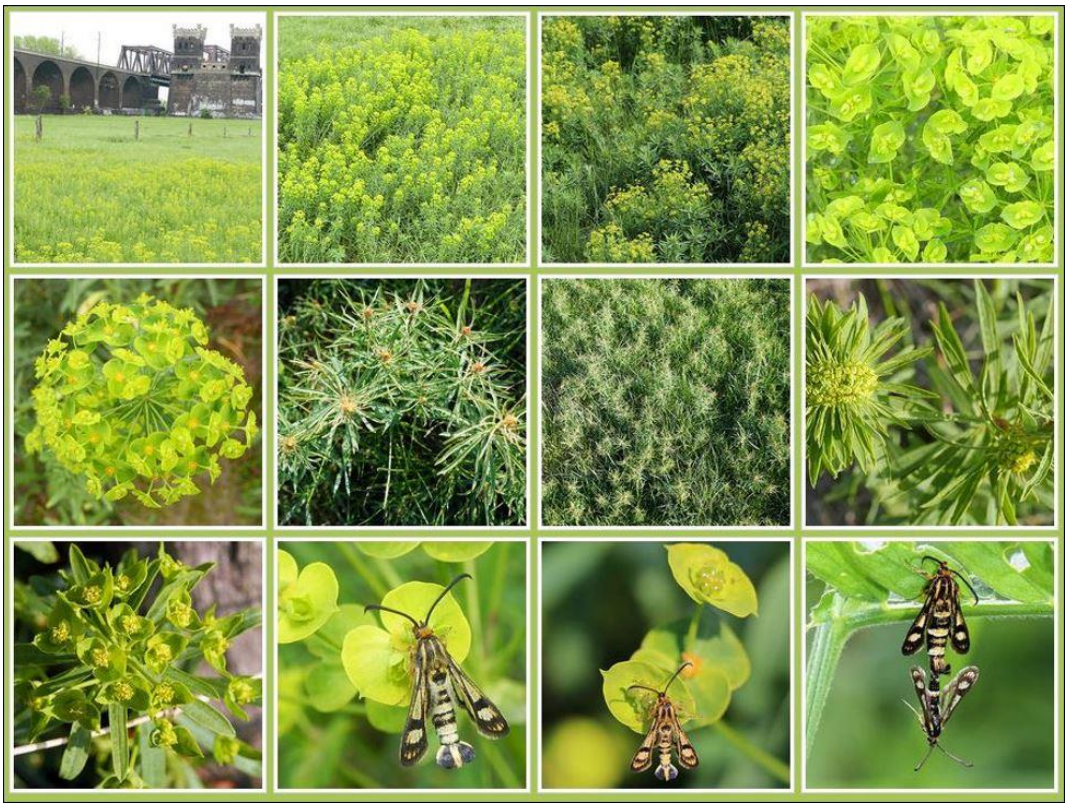
Krautflora



Krautflora

Krautflora

Krautflora



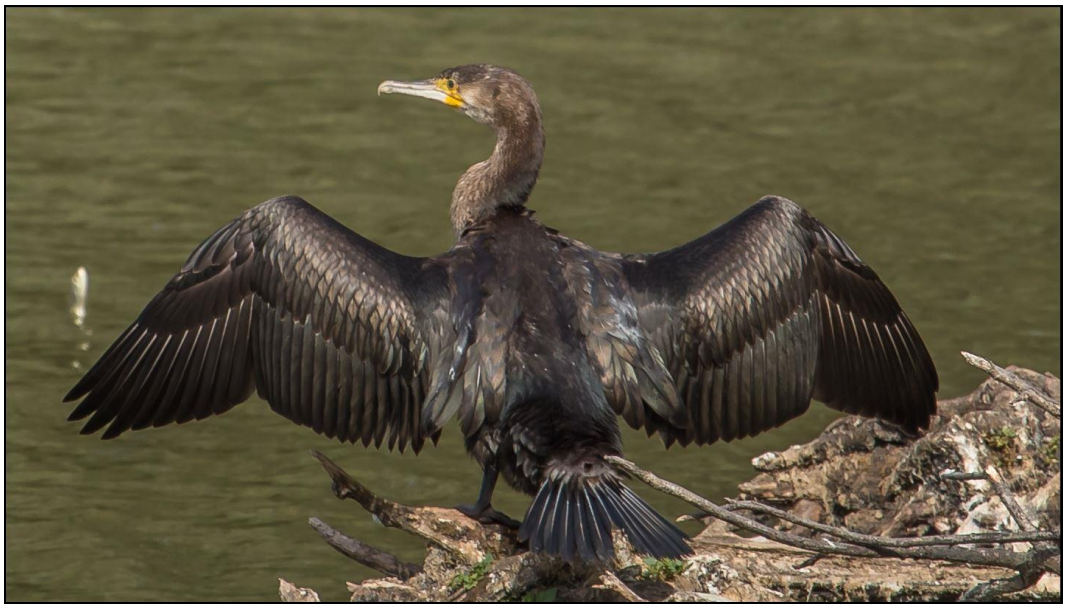
Eselswolfsmilch mit Eselswolfsmilchglasflüglern (unten)

Feldmannstreu mit versch. Insekten

3.7 Fauna

Aus der im Planungsgebiet vorkommenden Fauna sind für die Dokumentation zunächst nur 3 Tiergruppen ausgewählt worden. Das sind Reptilien (Mauereidechsen), Vögel (Greif- und Wasservögel) und aus der artenreichsten Gruppe, die Insekten. Diese begrenzte Auswahl richtete sich nach der Gefährdung und dem Schutzstatus der jeweiligen Tierart und nach der Gefährdung ihres Lebensraumes.

3.7.1 Vögel



Geschützte Kormorane am Südhafen

Geschützte Kormorane am Südhafen

Verschiedene Vögel im Rheinvorland Rheinhausen

Verschiedene Vögel im Rheinvorland Rheinhausen

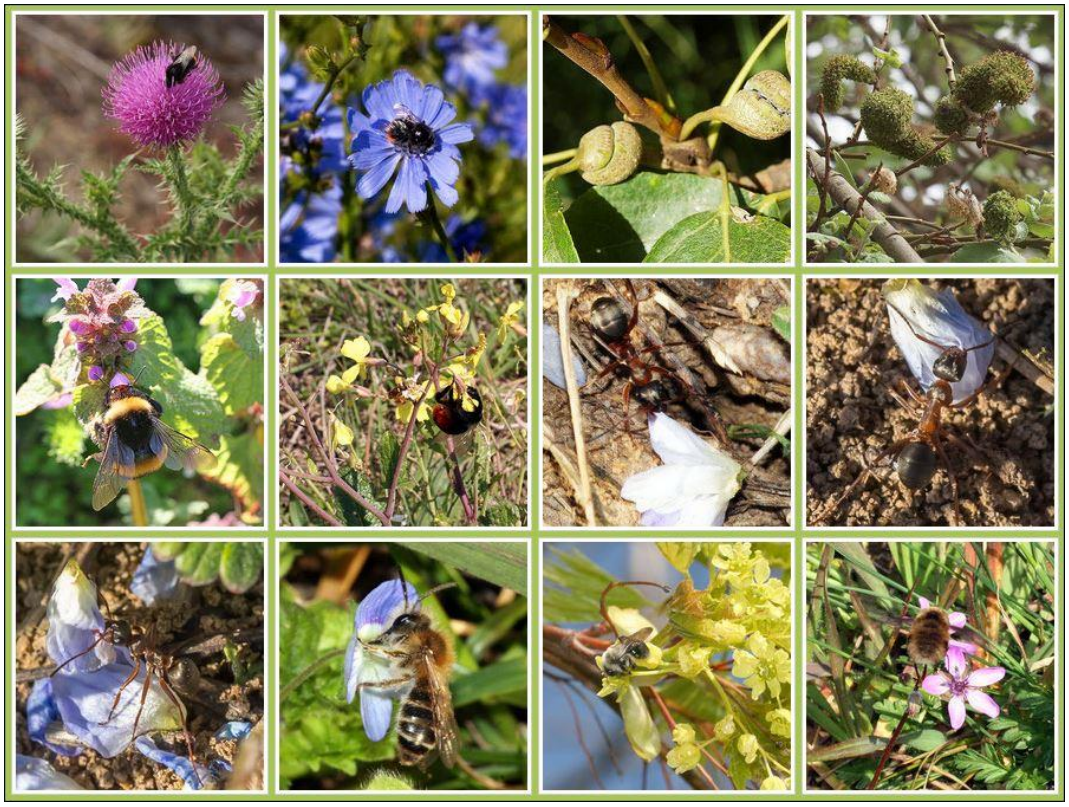
3.7.2 Kleintiere

Mauereidechsen im Kultushafen

Mauereidechsen im Südhafen

3.7.3 Insekten

Verschiedene Insekten im Kultushafen und im Rheinvorland Rheinhausen



Verschiedene Insekten im Kultushafen und im Rheinvorland Rheinhausen

Verschiedene Insekten im Kultushafen und im Rheinvorland Rheinhausen

Verschiedene Insekten im Kultushafen und im Rheinvorland Rheinhausen

Verschiedene Insekten im Kultushafen und im Rheinvorland Rheinhausen

Verschiedene Insekten im Kultushafen und im Rheinvorland Rheinhausen

4 DISKUSSION DER MACHBARKEITSSTUDIE

Wie bereits angemerkt, ist aufgrund des aufgebauten Zeitdrucks zu befürchten, dass die Machbarkeitsstudie weitgehend als Basis für die detaillierte Ausschreibung dienen wird; dies kann nicht unwidersprochen bleiben, da die genannte Studie viel zu viele gravierende Mängel aufweist!

4.1 Strand ja oder nein?

Es gibt mehrere Gründe die GEGEN das Anlegen eines Strandes im Kultushafen sprechen:

- Die bestehende Flora und Fauna würde komplett zerstört
- Eine kühlende Wasserfläche würde entfallen
- Ein Ort mit langer Geschichte würde zerstört

Darüber hinaus gibt es ganz einfache, praktische Gründe:

- Ein Strand an der Pralluferseite des Rheins hat aufgrund der starken Strömung des Rheins – ungefähr 2 m/s oder wesentlich mehr - an dieser Stelle immer wieder Sandverluste, die kontinuierlich ersetzt werden müssen; dadurch entstehen hohe Folgekosten sowie Sicherheitsrisiken durch mögliche Bildung eines zu steilen Strandprofils (Auswaschungen).

  Bei Hochwässern ist ggfs. mit Totalverlust des Strandes zu rechnen bzw. mit sehr starken Verschmutzungen und Ablagerungen, die einen Austausch des Sandes und Entsorgung des Schwemmgutes zur Folge haben.

- Ein sicherer Strand hat eine Neigung von ~1:10; bei steileren Stränden kann es leicht vorkommen, dass einem durch Wellenschlag die Beine weggerissen werden und man durch zurücklaufendes Wasser in den Fluss gezogen wird.

  Durch die nahe vorbeiführende Fahrrinne ist Wellenschlag an dieser Stelle immer ein Problem!

  Die im Projektkatalog gezeigte Uferlinie ist bei einem sicheren Strand mit o. g. Neigung nicht durchführbar; Begründung:

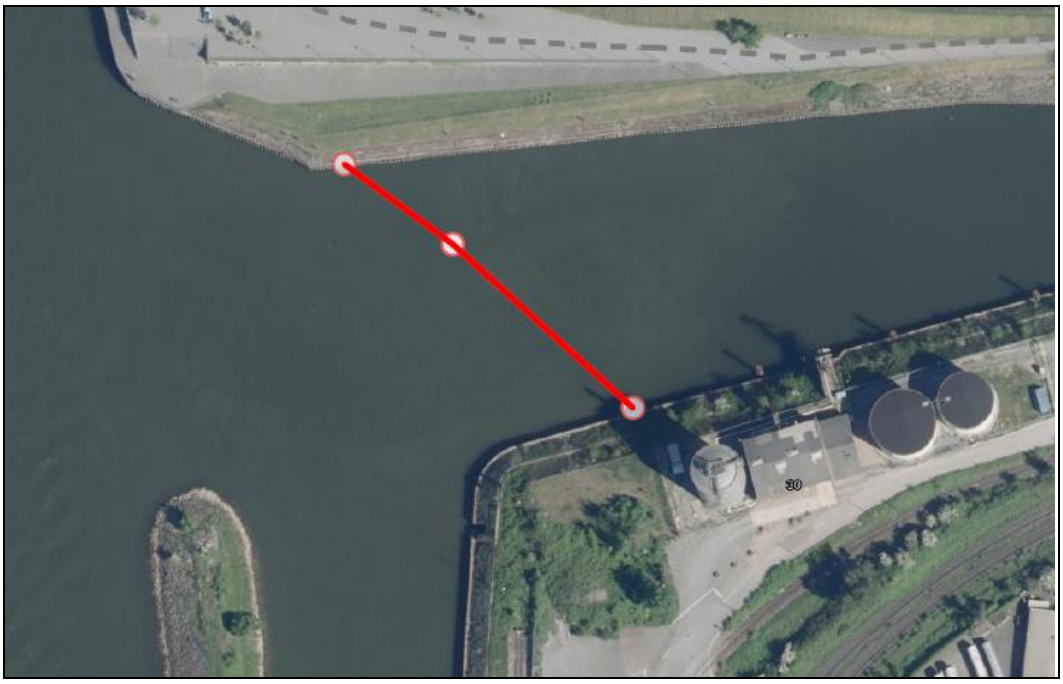
Pegel Ruhrort (Beispiel)	3,20 m
Wassertiefe unter Gleichwertigem Wasserstand	2,80 m
Gesamtwassertiefe Fahrrinne	6,00 m

  Da der Strandfuß ja nicht im Flussgrund bzw. der Fahrrinne, sondern an der gedachten Uferlinie verlaufen muss, wäre die Uferlinie eines Strandes ca. 60 m weiter östlich anzunehmen. Da die Zufahrt zum Südhafen ja auch bei Niedrigwasser erhalten werden soll – er soll ja schließlich weiterhin genutzt werden – könnte die Uferlinie auch nicht auf die Ecke Kultushafen/ Südhafen gelegt werden, sondern muss auch hier um ca. 40 m zurückverlegt werden.

- Ein Strand verleitet dazu, ins Wasser zu gehen, auch wenn dies keine Badewasserqualität hat und obwohl das Baden auf der gesamten Strecke des Rheins auf Duisburger Stadtgebiet am Ostufer verboten ist. Dies gilt übrigens auch für andere Stadtstrände wie z. B. in HH-Blankenese an der Elbe.

Die im Projektkatalog gezeigte Darstellung des Strandes ist deshalb zum einen nicht realistisch und zum 2. hat bisher die Einmündung des Dickelsbaches in das östliche Ende des Kultushafens keinerlei Berücksichtigung gefunden.

Weiterhin sei darauf hingewiesen, dass ggfs. eine Bomben- und Munitionssuche vor dem Verfüllen im Hafen erforderlich werden könnte; diese Maßnahme wäre – so sich denn überhaupt problemlos durchführen lässt (s. ähnliches Problem mit dem Düker am Vincke-Kanal in Ruhrort), mit erheblichen Kosten verbunden.



Mögliche Uferlinie eines Strandes im Kultushafen

Durch die Neer-Strömung ist mit Schlammablagerungen im Hafenbecken zu rechnen; dieser Schlamm ist vor einer Verfüllung auszubaggern und fachgerecht zu entsorgen.

4.1.1 Die Verlagerung der Mündung des Dickelsbaches

Bei Verfüllung des Kultushafens und Schaffen eines Strandes muss man gleichzeitig die Verrohrung des Dickelsbaches um ca. 270 m verlängern und die Mündung an den Strandfuß verlagern.

Bei einem angenommenen Durchmesser der Verrohrung von ca. 2,0 m wäre z. B. denkbar das Einschwimmen und Absenken (Ballastieren) eines GFK-Rohrs in-situ in voller Länge auf einem vorbereiteten Sandbett, welches vorher unter Wasser hergestellt wurde. Anschluss an den bisherigen Auslass gleichfalls unter Wasser.

Das Erstellen eines Kofferdamms am Hafenmund, Sümpfen des Hafens und Erstellen der Verrohrung in einer – trockenen – Baugrube wird als noch kostspieliger angesehen. Für das Erstellen der Verrohrung allein wäre ein mittlerer, 6-stelliger €-Betrag vorzusehen.

Darüber hinaus widerspräche eine Verrohrung im Kultushafen dem Ziel, auch die Verrohrung unter der Kultusstrasse langfristig wieder rückgängig zu machen. Da wäre dann vielleicht eher ein Mündungsgebiet als ein Strand zu planen.

4.1.2 Die Kläranlage Hochfeld-Süd

Die Kläranlage Hochfeld-Süd hat in der gesamten Betrachtung der IGA in Duisburg bisher keine Rolle gespielt. Sowohl die Einleitung in den Rhein als auch die Anlage selbst stellen für Besucher einer IGA und deren Erwartungen einen Störkörper dar, den es nicht zu negieren, sondern zu erklären gilt.

4.1.3 Das Verkürzen der Mole des Südhafens

Eine Verkürzung der Mole des Südhafens scheidet in jedem Falle aus hydrologischen Gründen aus:

- Die Mole erfüllt eine Schutzfunktion des Ufers. Wird sie verkürzt, wird das nördliche Ende des Kultushafens zum Prallufer, was nicht wünschenswert erscheint, da z. B. Treibgut hier nicht nur mit hoher Geschwindigkeit anlanden würde, sondern sich die Menge an Treibgut an dieser Stelle zudem vergrößern würde.
- Die bestehende Neerstömung (Strömungswirbel) im Hafenmund des Kultushafens würde verstärkt – ein Strand im Kultushafen würde dann sowieso obsolet! Ein Treibgutverteiler!
- Zudem wäre die Verkürzung mit hohen Kosten verbunden – wie bei allen wasserbaulichen Maßnahmen - und bedarf darüber hinaus der Zustimmung der entsprechenden Wasser- und Schifffahrtsbehörden!

4.1.4 Nutzung der Mole des Südhafens

Die Mole ist inzwischen auf ganzer Länge mit einem Bewuchs versehen. Dieser Bewuchs müsste erst einmal aufwendig und tiefgründig entfernt werden, um die Anlage eines Weges auf der Mole zu ermöglichen. Darüber hinaus ist zu berücksichtigen, dass dieser Weg sowohl Hochwasser und – wohl seltener – eisgangsicher ausgeführt werden muss.

Die Weiterführung des Weges nach Süden Richtung Rheinufer Wanheim ist in der Machbarkeitsstudie vollkommen offen. Auch eine andere Anbindung am Südende des Südhafens wird nicht betrachtet.

Die geplante Brücke vom Molenkopf zum Festland ist zwar in der „artists impression“ eingezeichnet, findet aber ansonsten überhaupt keine Erwähnung; Segelboote, welche die in Duisburg noch sehr hohen Rheinbrücken passieren können, müssten dann bei einer festen Brücke ihren Mast legen, was oft nur unter Zuhilfenahme eines Kranes möglich ist. Kajütboote mit Fly-Bridge werden dann trotzdem an der Brückendurchfahrtshöhe scheitern.

Hier wäre sinnvollerweise eine Klappbrücke zu installieren, wie man sie aus Besuchen in den Niederlanden kennt, um die genannten Probleme mit dem Yachthafenzugang zu umgehen. Natürlich ist solch eine Brücke mit ca. 12 m Durchfahrtsbreite nicht billig, könnte aber bei richtiger Konstruktion zu einem Blickfang werden (dabei bitte nicht den Fehler mit der zu billigen Zylinderbeschichtung wie am Innenhafen wiederholen!).

Darüber hinaus scheint den Verfassern der Machbarkeitsstudie nicht klar zu sein, welche sonstigen Einrichtungen in einem Yachthafen wünschenswert sind, denn sie sind in der „artists impression“ nicht vermerkt:

- Duschen, Toiletten, kleiner Laden, Hafenmeisterbüro
- Werkstatt für kleine Reparaturen
- Slipanlage bzw. Travellift
- Kran

Vor allem letztere Anlagen fehlen auch in der Marina am Innenhafen, weshalb auch diese aus Sicht von Wassersportlern nur begrenzt als Dauerliegeplatz geeignet ist.

4.2 Die Fähre nach Rheinhausen

Es ist geplant, vom verkürzten Ende der Mole des Südhafens zum Rheinhausener Ufer eine Fährverbindung zu dem geplanten Parkplatz auf dem logport-Gelände zu schaffen.

Es gibt mehrere Gründe, die diese Verbindung nicht als wünschenswert erscheinen lassen:

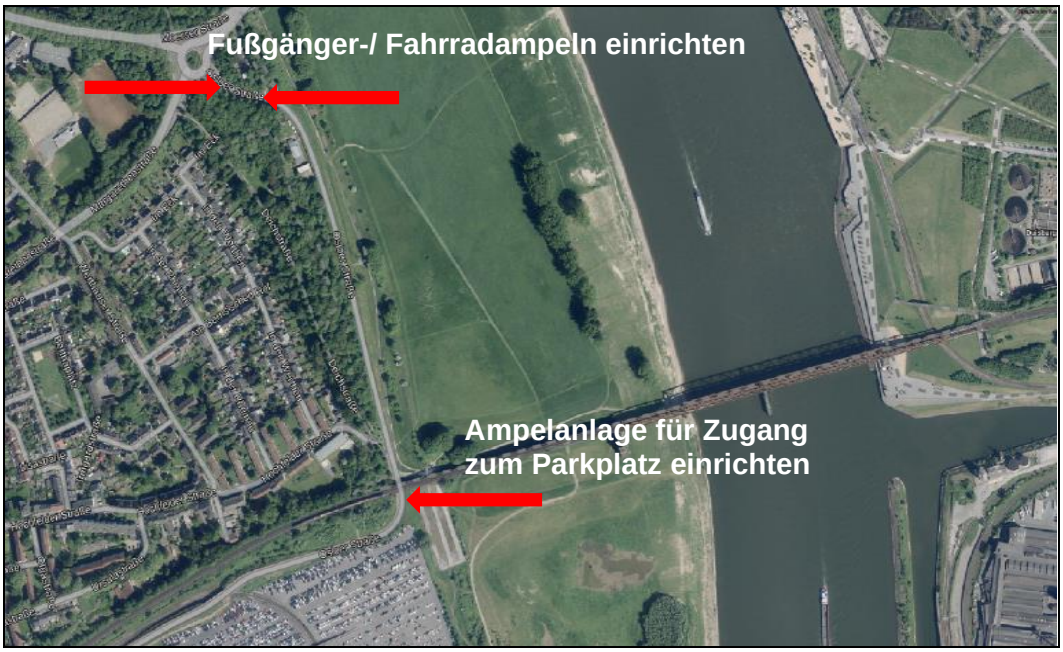
- Während man auf der Hochfelder Seite – ggfs. auch nur für die Zeit der IGA – einen Ponton mit Zugangsbrücke mieten und vertäuen muss, ist dies auf Rheinhausener Seite nicht so einfach; neben einem befestigten Zugang durch die Uferwiesen ist zumindest zusätzlich ein Fundament und eine Betonplatte für die Verlagerung eines Pontons mit Zugangsbrücke zu erstellen.
- Der jetzt geplante Zuweg durchschneidet ein Biotop.
- Die Fähre in der Lage stromaufwärts von einer Brücke mit Strompfeiler wäre einzigartig am ganzen Niederrhein; dabei sind mit der Lage mehrere Gefahren verbunden:
  - Der Strompfeiler schränkt die freie Sicht von der Fähre auf die Fahrrinne, i. e. die Bergfahrer ein. Umgekehrt können Bergfahrer die Fähre ggfs. nur sehr spät wahrnehmen. Bei Betrieb einer Fähre stromaufwärts von der Hochfelder Eisenbahnbrücke wäre hier ein Überholverbot auf dem Rhein einzurichten (wenn dies nicht ohnehin besteht).
  - Bei Ausfall von Maschine oder Rudermaschine verbleiben im ungünstigsten Fall nur wenige Sekunden, um ein Vertreiben auf den Strompfeiler zu verhindern z. B. durch Ankern.
  - Der Anlegeplatz der Fähre in Hochfeld liegt sehr nahe an der Fahrrinne am Prallufer; havarierte Fahrzeuge auf dem Strom können ggfs. auf den Fähranleger vertreiben.
  - Für die Zeit der IGA ist eine geeignete Personenfähre mit Personal und Zertifikat für die Fahrt auf dem Rhein anzumieten.

4.3 Der Parkplatz im logport-Gelände Rheinhausen

Wie bereits ausgeführt, ist nicht nur der Zugang zu dem Parkplatz durch starken LKW-Verkehr beeinträchtigt, sondern auch das Ein- und Ausscheren zu dem Parkplatz ist aufwändig; hier wäre voraussichtlich ein weiterer Kreisel bzw. eine temporäre Ampelkreuzung anzulegen.

Auch die Fahrrad-/ Fußgängerübergänge über die Osloer Strasse vor dem Kreisel am Ende der Brücke der Solidarität wären durch Ampelanlagen abzusichern.

Weiterhin ist natürlich die Frage zu stellen, ob man sich einzig auf diesen Parkplatz für PKW konzentriert, oder andere Überlegungen wie z. B. Nutzung des Duisburger-Freiheit-Geländes in Verbindung mit öffentlichen Verkehrsmitteln anstellt.



Verkehrssituation Oslo-Straße Rheinhausen

4.4 Bestehende Ratsbeschlüsse

Wanheimerort:

- Rückverwandeln des Dickelsbachs in ein offenes Fließgewässer; die impliziert keine Verfüllung des Kultushafens

Rheinhausen:

- Einbeziehung der rheinnahen Teile des Duisburger Westens in die Aktivitäten der IGA 2027
- Nutzung der Rockelsberghalde als Landmarke
- Ausdehnung der Initiative „Duisburg summt“ auf den gesamten Bereich des RVR

Und darüber hinaus:

- Bau einer kombinierten Fahrrad-/ Fußgängerbrücke über die Mündung des logport Rheinhausen (und damit Herauslösen des Rheinradwegs aus dem für Fahrradfahrer in der Woche so gefährlichen logport-Geländes)

4.5 Einhaltung der entsprechenden Richtlinien und Verordnungen

Für die Umgestaltung von Häfen und das Errichten von Wohngebäuden gibt es Vorschriften; im vorliegenden Fall seien mal ein paar der anzuwendenden Rechte bzgl. der Umwelt genannt, die in der Machbarkeitsstudie nicht ausreichend berücksichtigt scheinen:

4.5.1 Umweltrecht

In der Bewerbungsbroschüre zur IGA 2027 finden sich auf den Seiten 56 bis 59 die Kapitel: „IGA 2027 Biodiversität und Industrienatur“ und „Biologische Vielfalt heißt Heimat entdecken“. Auf vier Seiten wird ausführlich beschrieben, welch ein hoher Wert der Biodiversität und der Industrienatur auf den Flächen des Ruhrgebietes beizumessen ist und wie sehr sich die Biologische Vielfalt als Identifikationsspender auf die Heimat auswirkt.

Es ist erschreckend, wie völlig konträr sich die Planung des RVR von den eigenen, hehren Ansprüchen und Beschreibungen zur Biodiversität, der Industrienatur und

Heimat darstellt. Bei einer Realisierung der jetzigen Planungsabsicht käme es zu einer irreversiblen Vernichtung intakter Lebensräume und damit in Folge zu einem weiteren Artensterben. Da es den Anschein hat, dass Europäisches und Nationales Umweltrecht bei der Planung nicht ausreichend berücksichtigt wurde, soll hier die relevanteste, einschlägige Gesetzgebung benannt werden, welche es dringend zu beachten gilt:

- Europäische Wasserrahmenrichtline
- Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie
- Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG)
- Gesetz über Naturschutz und Landschaftspflege (Bundesnaturschutzgesetz- BNatSchG)
- Gesetz zur Ordnung des Wasserhaushalts (Wasserhaushaltsgesetz- WHG)
- Bundesimmissionsschutzgesetz (BImSchG)
- Landesnaturschutzgesetz für NRW
- Bundesartenschutzverordnung (BArtSchV)

5 DEFINITION DER RANDBEDINGUNGEN FÜR EINE AUSSCHREIBUNG

Erste Signale lassen erkennen, dass die Befürchtung zu bestehen scheint, dass die IGA 2027 kein kommerzieller Erfolg werden könnte; man ist also gut beraten, sich auf „bewährte“ und leicht kalkulierbare Konzepte zu verlassen, ohne vorherige ähnliche Veranstaltungen zu kopieren. Die Besonderheiten der Region müssen gerade im Bereich „Zukunftsgärten“ zum Ausdruck kommen.

So wird großer Wert gelegt auf:

- Nachhaltigkeit eines Konzeptes
- Langfristiger Nutzen für eine Stadt sowie die Region und ihre Einwohner
- Geringe bis keine Folgekosten
- Leichte Verbindung aller Standorte möglichst über ÖPNV

5.1 Umsetzung der Ratsbeschlüsse

- Einbeziehung der westlich des Rheins gelegenen, rheinnahen Flächen mit einer naturnahen Gestaltung
- Vernetzung von Biotopen und keine Vereinzelung/ Zersiedelung von Biotopen
- Verlegen des Rheinradwegs und Brücke über den logport-Hafen in Rheinhausen
- Ausdehnen von „Duisburg summt“ auf das Gebiet des RVR

5.2 Nicht-Verfüllen des Kultushafens

- Nicht-Verfüllen des Kultushafens und Nicht-Verrohren der Dickelsbach-Mündung
- Nicht-Einkürzen der Mole des Südhafens
- Sperren der Mole und Verzicht auf eine Nutzung
- Alternative Nutzung des Kultushafens als Yachthafen – ggfs. auch nur während der IGA

5.3 Nutzung des Südhafens

- Anpflanzen einer Allee parallel zur heutigen Strasse entlang des Südhafens
- Ggfs. Abtrennen des Südteils des Südhafens durch einen trennenden Damm und Anlegen eines Strandes am Südende des Südhafens
- Temporäre Restauration auf dem Wasser oder auf dem Land (Container/ Wagen) während der IGA

5.4 Verbindung über den Rhein

- Nutzung der bisherigen Rheinquerungen; ggfs. Änderung der Verkehrsführung auf der Brücke der Solidarität NACHDEM die neue Rheinbrücke A40/ Neuenkamp vollständig nutzbar ist
- Verzicht auf eine separate Fährverbindung über den Rhein; prüfen, ob das IGA-Gelände durch Anleger für die Zeit der Ausstellung in die große Hafenrundfahrt mit einbezogen werden kann

5.5 Verbindung am Rhein Hochfeld - Wanheimerort

- Schaffung einer Verbindung zwischen dem Südende des Südhafens und der Wanheimer Rheinpromenade, welche NICHT entlang der Wanheimer Strasse verläuft; ggfs. Bau einer Fußgänger-/ Fahrradbrücke am Rhein über den Anleger der Fa. TCS.

5.6 Weiteres

- Verbesserung der Einleitung der Kläranlage Hochfeld-Süd durch Verlegung des Auslasses weiter zur Strommitte
- Aktive Einbeziehung der Kläranlage in die IGA 2027 (Erklären, Führungen, geplante Baumaßnahmen der Modernisierung)
- Vorsehen von Alleen in der geplanten Bebauung „Rheinort“, um Hochfeld nicht von der Frischluftzufuhr abzuschneiden, ggfs. strömungstechnische Untersuchung z. B. an der Uni Duisburg/ Essen
- Aufwertung von Parks und Grünflächen auf beiden Rheinseiten durch Niedergehölze (Weißdorn, Brombeeren) und Obstbäume (Streuobstwiese)

6 ALTERNATIVE IDEEN FÜR DIE IGA 2027 IN DUISBURG

6.1 Beibehaltung des Kultushafen und des Südhafens weitgehend in ihrer heutigen Form

- Reparatur der Spundwände, sonst fast keine Wasserbaumassnahmen
- Ausstellung wie sich die Natur den Beton am Kultushafen zurückholt und weiterentwickelt; Ausstellung über natürliche Besiedlung mit Pflanzen, Bäumen etc.
- Schwimmsteg auf der Nordseite für Boote mit Aufgang an der Mündung zum Rhein; dabei ggfs. Nutzung der Schwimmstege aus dem Innenhafen, die dort nicht benötigt werden; schwimmendes Haus und Toiletten/Waschgelegenheiten für Hafenmeister für die IGA zum Kultushafen verholen.
- Anlegeponton für Fähre bzw. Hafenrundfahrtschiff am Nordende des Südhafens
- Demontage der heutigen Industrie am Südhafen und an dieser Stelle und Anpflanzen von standortgerechten Bäumen, Büschen, Stauden; Um maximale Filterwirkung zu entfalten gegenüber den linksrheinischen Emissionen möglichst senkrechte Formgebung der Bäume anstreben.
- Ggfs. Schaffen eines flachen Strandes am Südende des Südhafens und Abtrennen des Südteils des Hafenbeckens; damit wird hier sicherer Wassersport und bei genügender Wasserqualität sogar sicheres Baden möglich! Um ein hydraulisches Gefälle zwischen Rheinwasserspiegel und dem dann abgetrennten Teil des Südhafens zu vermeiden, würde unter dem Abschlussdamm eine Rohrleitung für die Angleichung des Wasserspiegels sorgen.
- Containerrestaurants/ Imbissbuden (bei drohendem Hochwasser leicht zu entfernen); ggfs. ein Binnenschiff oder einen alten Köln-Düsseldorfer kaufen, in Duisburg auf einer Werft aufrüsten lassen und als Restaurantschiff im Norden des Südhafens vertäuen – ist auch hochwassersicher und wäre hier ein Alleinstellungsmerkmal mit Blick auf den Fluss beim Abendessen … könnte man ggfs. auch bei nicht fahrtüchtigem Schiff an andere „interessante“ Stellen im Stadtgebiet fahren bzw. schleppen.
- Bau eines ca. 4 m breiten Steges auf der Mole des Südhafens mit Zugang am Ende und über die Abtrennung des Südhafens; Vorteil: man läuft über die darunter inzwischen befindliche Natur drüber weg, der Steg ist hochwassersicherer und lässt sich ggfs. wieder entfernen.
- Beschränkung der „Leistungsshow“ des grünen Gewerbes um die neuen Häuser auf dem ehem. Stahlwerksgelände; dabei Schwerpunkt bei Pflanzen, die nicht nur mit den Böden an ehemaligen Industriestandorten klarkommen, sondern die auch Insektenfreundlich sind!
- Ausstellung z. B. Fotos „Industrienatur“, mehrere natürlich renaturierte Gebiete (Kultushafen, Landschaftspark Nord etc.) vorstellen und beschreiben, seltene Tiere im Pott, „RVR summt“ etc.
- Aktive Einbeziehung der Kläranlage Hochfeld-Süd in die IGA 2027

6.2 Verstärkte Einbeziehung der Rheinhausener + Homberger Rheinseite

- Schaffung einer „Verbindung“ in Richtung Niederrhein i. e. zu den IGA-Standorte Kamp-Lintfort und Xanten
- Deichvorland zwischen Hafenmund logport Rheinhausen und Brücke A40 naturnah umgestalten wie im NSG Friemersheim „an der Roos“, d. h. am Rhein Baumbestand Weiden, Erlen, etc. und dahinter gegliederte Landschaft mit Büschen (z. B. Weißdorn) und Streuobstwiesen; das erlaubt auch für die Schäfer eine gute Nachnutzung, da dann ja schon Abtrennungen existieren, nur unbefestigte Wege (Feldwege) anlegen! Bei dieser Maßnahme nur Pflanzen verwenden, die dort natürlich vorkommen bzw. in der Umgebung natürlich vorkommen könnten!
- Rockelsberghalde als westlicher Aussichtspunkt (verbesserte, befestigte Auffahrt) mit typischen Pionierpflanzen
- Einbeziehung Kleingartenverein in Rheinhausen, am Rheinuferpark, Gnadenhof und Modellflugplatz an der Rockelsberghalde
- Aufwertung Volkspark und Diergardpark in Rheinhausen und Friesenpark, Lutherpark und dem alten Friedhof in Homberg
- Duisburg war die einzige Stadt mit 2 Trajekten: Homberg-Ruhrort und Rheinhausen-Hochfeld; erläutern und Führungen auch zu den anderen Rheinquerungen

6.3 Allgemeines

- Erstellen eines Nahverkehrskonzeptes zur Verbindung der IGA-Standorte
- Parkplatz auf der „Duisburger Freiheit“; Vorteil: autobahnnah, auch die Leute die mit dem Zug ankommen, kann man von hier weiter zu den Ausstellungsorten transportieren.
- Fahrradwegekonzept und Einbeziehung heutiger Fahrradwege wie z. B. Ausbau des Emscher- und des Rhein-Herne-Kanal-Radwegs (der RS1 sollte nach den neuesten Planungen wohl über die A40-Rheinbrücke verlaufen).
- In Duisburg Einbeziehung des Rheinradwegs für BEIDE Ufer (Ausschilderung, Hinweisschilder)
- Fußgänger-/ Fahrradbrücke über den Eingang des Rheinhausener logport -> damit Möglichkeit, den Rheinradweg am linken Ufer komplett aus dem logport-Gelände herausnehmen zu können
- Rheinquerung mit dem Fahrrad über die „Brücke der Solidarität“ verbessern (flachere Rampen/ andere Verkehrsführung nach Erschließung des „Rheinort“-Geländes)
- Fertigstellung der Brücke über den Rheinpreußenhafen
- Aufwertung des Bönningerpark als Verbindungsglied zwischen Innenstadt – Kantpark – Bönningerpark – Hochfelder Rheinufer
- Einbeziehung der Duisburger 6-Seen-Platte und des Regattageländes
- Zusammen mit dem ADFC Touren für die IGA entwickeln
- Abfallkonzept + Grafitti-Konzept (sollte einheitlich für die gesamte IGA sein)

7 ERGÄNZENDE UNTERLAGEN

7.1 Benutzte Quellen

1. IGA Metropole Ruhr 2027, Bewerbung, Essen, Sept. 2016
2. Projekt- und Finanzplan IGA Metropole Ruhr 2027, Teil 2: Projektkatalog und Investitionshaushalt
3. Karl, H., Kersting, M., Gesamt- und regionalwirtschaftliche Effekte der IGA Metropole Ruhr 2027, Endbericht an den Regionalverband Ruhr, Bochum, Juni 2018
4. Schmidt, R., Schoch, C., Soziale Stadt NRW – Duisburg-Hochfeld, Fortschreibung des integrierten Handlungskonzepts, Duisburg, Sept. 2016
5. versch. Verf., RHEINplan Duisburg, Duisburg 2007
6. Referat Geoinformation und Raumbeobachtung, Klimaanalyse der Stadt Duisburg, RVR, Essen, 2010
7. Versch. Verf., IGA Metropole Ruhr 2027, Informationen Sachstand, RVR, Essen, 2018
8. versch. Verf., RheinPark Duisburg, Kurzdokumentation, Duisburg, 2004
9. F. Tutsch, Strukturwandel im Rhein-/ Ruhrgebiet am Beispiel des Stadtteils Duisburg-Hochfeld, Essen, August 2000
10. Wirtschaftsbetriebe Duisburg, ABK 2015, Erläuterungsbericht zur 5. Fortschreibung des Duisburger Abwasserbeseitigungskonzeptes, Duisburg, Juni 2014
11. versch. Gesetze aus der Umweltrechtsprechung
12. mündliche Angaben von Ratsmitgliedern
13. www.kultushafen-bewahren.de
14. www.dendroculus-baumbetrachtung.com

7.2 Fotonachweise

1. Bilder aus den IGA Unterlagen; mit (IGA) gekennzeichnet
2. Günter Abels
3. Ralf Forsten
4. Heinz Kuhlen
5. Heike Marianne Liwa
6. Klaus Weibezahn
7. Willi Wievels

Eine Weiterverwendung der Fotos ohne schriftliche Genehmigung des jeweiligen Bildautors ist nicht gestattet!

8 PROJEKTTEAM

Heinz Kuhlen Gartenbautechniker

Geborener Duisburger, seit 64 Jahren dem Berufsstand des Gartenbaus angehörig; davon langjährig im Umweltschutz bei HKM.

- Mitglied der Deutschen Dendrologischen Gesellschaft
- Referent (Vorträge) und Exkursionsleiter im Umwelt- und Biotopschutz
- 2005 Verleihung der Silbernen Ulli-Umwelt-Ehrennadel der Stadt Duisburg
- 2014 Verleihung des Duisburger Umweltpreises der Stadt Duisburg
- 2018 Verleihung des Förderpreises der Duisburger Stiftung für Umwelt, Gesellschaft und Soziales
- Baum- und Naturfotograf
- Kunstausstellungen zu Baum-Inversagen

Klaus Weibezahn Dipl.-Ing (TU) Maschinenbau

Geborener Essener, Tätigkeiten in verschiedenen Betrieben des Bergbaus, Spezialtiefbaus und Tunnelbaus sowie des Maschinenbaus und der Stahlindustrie. Er verfügt über langjährige Erfahrung als Projekt- und Baustellen-Leiter für Projekte im In- und Ausland.

Klaus Weibezahn wohnt seit 2006 in Duisburg-Großenbaum; er segelt und surft gerne und ist Tour-Guide des ADFC Duisburg