

Norbert Bömer
Am Kruppsee 8
47229 Duisburger
01573 4 913 912

Duisburg, den 3.8.2020

An
Bezirksregierung Düsseldorf
Cecilienallee 2
40474 Düsseldorf

sowie gleichlautend an:

Amt für Stadtentwicklung(61-31)
Friedrich Albert-Platz 7,
47051 Duisburg

Einwendung im Rahmen der Planfeststellung „Neubau eines Gateway-Terminals in Duisburg Ruhrort“

Gliederung:

1. Vorbemerkung
2. Defizite beim Thema Klimaschutz und klimaneutraler Betriebsführung
3. Einbettung der Verkehrsprognose in die übrigen Aktivitäten der Duisport Gruppe, Schaffung der dazu notwendigen Infrastruktur

Vorbemerkung:

Als Bürger der Stadt Duisburg und des Landes NRW fühle ich mich quasi als „Miteigentümer“ der Duisport Gruppe, da es sich hier um ein öffentliches Unternehmen handelt. Aus diesem Grund fühle ich mich durch die Geschäftspolitik der Duisport Gruppe erheblich betroffen. Mit dieser Einwendung will ich mich als Miteigentümer beteiligen mit dem Ziel einer nachhaltigen, zukunftsgerichteten und sozial- und gesundheitsverträglichen Geschäftspolitik. In diesem Zusammenhang begrüße ich ausdrücklich, dass sich die Duisport Gruppe auf der Kohleinsel von der wirtschaftlichen Tätigkeit rund um die klimaschädliche Kohleverbrennung verabschieden will und das Areal einer neuen Nutzung zuführen will.

Defizite beim Thema Klimaschutz und klimaneutraler Betriebsführung

Die Ausführungen zum Thema Klimaschutz in den Antragsunterlagen sind rückwärtsgewandt und in keiner Weise genehmigungsfähig: Beispielhaft zitiere ich hier aus der „Umweltfachlichen Gesamtbetrachtung“ des Büros Drecker S. 40 eine Passage, die sich auch gleichlautend in dem Erläuterungsbericht DGT (Duisburger Gateway Terminal) wiederfindet: **„Ebenfalls ist die Berücksichtigung des Einflusses der Planung im Zuge dieses Schutzgutes (gemeint hier Schutzgut Klima,d.V.) vorzunehmen. Da es sich beim Globalklima um ein komplexes System unterschiedlicher, weltweiter Einflüsse handelt, kann beim Vorhaben grundlegend nur von einem sehr geringen Einfluss auf dieses System ausgegangen werden.“** (Hervorhebung von mir)

Wer so die Rolle eines Projektes von 120 Millionen € in der heutigen Zeit betrachtet zeigt, dass er die Herausforderungen des Klimaschutzes nicht begriffen hat. Dementsprechend sucht man in den Antragsunterlagen auch vergeblich nach konkreten Vorhaben für eine **klimaneutrale Betriebsführung**.

Ich beantrage daher, dass im Genehmigungsverfahren dem Antragsteller über das Instrument der Nebenbestimmungen zahlreiche Vorgaben gemacht werden, die auf einer Zeitschiene eine **klimaneutrale Betriebsführung bis spätestens 2025** gewährleisten. Dazu könnte z.B. gehören:

- Aufnahme des Terminal Regelbetriebs ausschließlich mit Diesellokomotiven mit NOX Filtertechnik bzw. gasbetriebene Zugmaschinen als Übergangstechnologie
- Vorgaben zur Umrüstung aller Loks auf Basis Erneuerbarer Energien bis 2025
- Für den LKW Verkehr auf dem Betriebsgelände sind im ersten Schritt nur erdgasbetriebene Fahrzeuge zugelassen, auf einer Zeitschiene ausschließlich **emissionsfreie** Fahrzeuge (z.B. elektrisch oder wasserstoffbetriebene Fahrzeuge)
- auch den Binnenschiffen, die am Terminal be- und entladen werden, werden entsprechende Vorgaben(s.0.) gemacht
- Alle Gebäudedächer und nicht genutzte Freiflächen werden für PV Anlagen genutzt.
- Die Krananlagen auf dem Terminal werden ausschließlich mit Erneuerbaren Energien betrieben und verfügen über eine Rückeinspeisung ihrer kinetischen Energien
- der Duisport Gruppe wird auferlegt, zukünftig diese Kriterien auch für Lieferanten vertraglich zur Anwendung zu bringen.

Im Zusammenhang mit dieser Investition wird der Duisport Gruppe die Auflage erteilt, für ihre gesamten Umschlagaktivitäten auch an den übrigen Standorten zu prüfen, welche der umgeschlagenen Produkte in den Containern die Nachhaltigkeitskriterien der UN Charta SDGs (Social Development Goals) erfüllen und welche nicht. Nach Erstellung dieser Untersuchung ist eine Strategie zu entwickeln, nach der die Duisport Gruppe zukünftig nur noch solche Produkte im Duisburger Hafen umschlägt, die nachhaltig, klima- und sozialverträglich produziert sind. (siehe hierzu die Definition des Goal 12 der SDGs, ich zitiere nach Wikipedia: „**Nachhaltige Konsum – und Produktionsweisen-nachhaltige Konsum- und Produktionsmuster sicherstellen**“

Über solche und ähnliche Nebenbestimmungen soll im Falle einer Genehmigung des Projekts sichergestellt werden, dass die Duisport Gruppe zukünftig wirtschaftlich nicht abhängig ist von Produkten, die angesichts des Klimawandels keine Zukunft mehr haben. Nur klimaneutrale Geschäftsprozesse können garantieren, dass auch die durch das Projekt neu geschaffenen Arbeitsplätze wirtschaftlich nachhaltig sind.

Einbettung der Verkehrsprognosen in die übrigen Logistik Standorte der Duisport Gruppe. Auflagen für eine innovative Verkehrslenkung und sozialverträgliche Infrastruktur

Die umfangreichen Unterlagen der Verkehrsuntersuchung (233 Seiten) täuschen darüber hinweg, dass es der Duisport Gruppe bis heute nicht gelungen ist, für ihre zahlreichen Logistik Standorte im Duisburger Stadtgebiet ein **integriertes innovatives Verkehrslenkungssystem** in Zusammenarbeit mit den Genehmigungsbehörden zu entwickeln, welches die LKW Ströme in der Stadt und zwischen den Logistikstandorten steuert und damit verhindert, dass die Bürger/innen dieser Stadt in ihrer Lebensqualität massiv beeinträchtigt werden. Die derzeitige Praxis bei den LKW Verkehren ist nicht anders zu beschreiben als eine „**organisierte Verantwortungslosigkeit**“ aller Akteure.

Anlässlich des Antrags zur Genehmigung des DGT beantrage ich hiermit die Auflage, ein solches Integriertes Innovatives Verkehrslenkungssystem zu erstellen. Dazu könnte z.B. in Zusammenarbeit mit den beteiligten Behörden ein **kommunales digitales Mautsystem** gehören, welches die Durchfahrten und das Parken in Wohngebieten mit hohen Mautgebühren belegt und unerwünschte Routen wirtschaftlich auch für den letzten scheinselfständigen LKW Fahrer unattraktiv macht. Die dafür notwendige Infrastruktur an Park-, Sozial- und Unterkunftsräumen muss Gegenstand dieses und aller weiteren Genehmigungsverfahren für neue Logistik Gebiete sein. Die bisherigen Durchfahrverbote für LKWs über 7,5 Tonnen leiden im gesamten Stadtgebiet unter einem desaströsen Vollzugsdefizit.

Die Belastungsgrenze für die Bürger/innen unserer Stadt ist längst erreicht. Der Logistik Boom ist heute mehr denn je ein großes Hindernis für eine sozialverträgliche Verkehrswende in unserer Stadt. Außerdem induziert er am Ende des Investitionszyklus extrem hohe Kosten bei Erhaltung des kommunalen und regionalen Straßennetzes, einschließlich der Autobahnen und Brücken.

Nicht genehmigungsfähig erscheint mir auch die Absicht, schon vor der endgültigen Fertigstellung des Karl Lehr Brückenzuges, der sich bis mindestens 2025 hinziehen dürfte, den abfließenden Verkehrs vom zukünftigen DGT zur A40 über diesen Brückenzug zuzulassen. Dies ist offensichtlich durch eine Brücke am südwestlichen Teil der „Kohleinsel“ geplant. Hinweisen möchte ich noch auf die Meldung vom 28. Juli 2020 in der NRZ, Ausgabe Duisburg, dass die Duisport Gruppe gleichzeitig auch anstrebt, auf der gegenüberliegenden Mercatorinsel einen weiteren Großlogistiker anzusiedeln.

Verkehrslenkung, auch unter Inkaufnahme von möglicherweise erheblichen Umwegen ist aus meiner Sicht das Gebot der Stunde, ebenso wie klare Vorgaben für emissionsarme und emissionsfreie Transportmittel. Eine Einzelbetrachtung der Projekte ist nicht mehr zeitgemäß, es handelt sich bei jedem dieser neuen Standorte um eine Art „wesentliche Betriebsänderung im Gesamtsystem der Duisport Gruppe“, die auch genehmigungsrechtlich systemische Anforderungen stellt.

Im übrigen mache ich zusätzlich zu meinen vorgetragenen Einwendungen alle weiteren gegen das Projekt gerichteten Einwendungen zum Teil meiner Einwendung.

Ich bitte um schriftliche Bestätigung des Eingangs dieser Einwendung.

Mit freundlichen Grüßen

Norbert Bömer