

Norbert Bömer
Am Kruppsee 8
47229 Duisburger
01573 4 913 912

Duisburg, den 22.2.2021

An
Bezirksregierung Düsseldorf
Cecilienallee 2
40474 Düsseldorf

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

Hier: Stellungnahme im Rahmen der Online Konsultation

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:

Da die Zeit für die Online Konsultation äußerst knapp bemessen ist, bleibt meine Stellungnahme zwangsläufig etwas pauschal und allgemein gehalten.

Defizite beim Thema Klimaschutz und klimaneutrale Betriebsführung

Die DGT äußert sich sehr grundsätzlich ablehnend zu meinen Einwendungen nach einem immer gleichen Schema, das grob so zu beschreiben ist: Heute sind wir gesetzlich (noch)nicht verpflichtet Klimaschutz/Klimawandel/klimaneutrale Betriebsführung in der Planfeststellung zu berücksichtigen, deshalb sei das lediglich eine „politisch motivierte Forderung“. Ähnlich wird auch bei der Frage argumentiert, welche Rolle dem DGT als Dienstleister zukommt: „Für eine Umrüstung und deren Vorgaben von Lokomotiven.....ist der Gesetzgeber zuständig und deswegen kann im Rahmen des hier anhängenden Zulassungsverfahrens hierzu nichts gefordert werden“.
(Synopse S. 2 von 68)

Wie in der Beantwortung anderer Einwendungen der TÖB, z.B. der Unteren Naturschutzbehörde u.a. praktiziert, hätte hier eine Antwort der Art „ diese Vorschläge werden wir berücksichtigen, auch wenn sie gesetzlich noch nicht vorgeschrieben sein sollten“ zumindest den **guten Willen des Antragstellers** und die **feste Absicht** bekräftigt, das Terminal von vorneherein als **klimaneutrales Projekt** zu planen. Ähnliches gilt für die Formulierung auf Seite 3/68 der Synopse: „Eine Rechtspflicht zum Einsatz von PV Anlagen oder von Strom aus Erneuerbaren Energien besteht nicht.“ Damit „verschenkt“ die DGT auf dem Warehouse eine Dachfläche von 2500 m² , wo eine Photovoltaik Anlage überschlagsmäßig gerechnet rund 300 bis 400 Tausend Kilowattstunden /Jahr Strom erzeugen könnte.

Leider ist auch in den von mir eingesehenen Stellungnahmen der TÖB (Träger Öffentlicher Belange) , sowohl der kommunalen wie auch der Ebene der Bezirksregierung nicht zu erkennen, dass das Thema Klimaschutz/Klimawandel/klimaneutrale Betriebsführung

überhaupt eine Rolle spielt, es existiert schlichtweg nicht – ein Armutszeugnis !!!

Oder ist dies dem Umstand geschuldet, dass hier ein handfester Interessenkonflikt vorliegt ? Eine kommunale und eine Landesbehörde sollen Anträge von einem Unternehmen prüfen, welches sich im Besitz von Kommune und Land befindet (hier die Duisburger Hafen AG als Gesellschafter der DGT, der 30 Prozent Anteile an der DGT besitzt.)

Defizite beim Thema Verkehrslenkung

Auch hier weist der Antragsteller DGT seine Verantwortung für eine zukunftsfähige, nachhaltige und klimaverträgliche Verkehrsführung und Verkehrslenkung mit dem Argument zurück „ Die Einführung eines Verkehrslenkungssystems für öffentliche Straßen liegt nicht im Einfluss- und Verantwortungsbereich der DGT GmbH“ (zitiert aus Synopse S. 5/68)

Richtig ist zwar, dass dieses Thema nicht allein im Verantwortungsbereich des Vorhabenträgers liegt, weil natürlich auch die kommunale Verkehrsplanung und die Verantwortung anderer Stakeholder (z.B. Großlogistiker, DB Netz etc.) tangiert ist. Aber die derzeit praktizierte „organisierte Verantwortungslosigkeit“ (sprich:jeder schiebe die Verantwortung von sich weg auf andere) muss aus meiner Sicht durch **Kooperation aller Stakeholder sozialverträglich für die Bürgerschaft und nachhaltig für Klima und Umwelt organisiert werden.** Genau darauf zielt die von mir vorgeschlagene „CityMaut“ (Arbeitsbegriff) zur Verkehrslenkung der LKW Ströme ab.

Erstaunlich ist auch hier , wie zahm die Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange (TÖB) bei diesem Thema sind. Unsere Aufsichts- Planungs- und Kontrollbehörden in Sachen Verkehr geben sich flächendeckend mit der Note „ausreichend“ ,Kategorie D zufrieden, lediglich bei den Fußgängern mahnen sie an, dass für die Note „mangelhaft“ (Kategorie E) eine besondere Begründung gegeben werden sollte. Zum Thema Radfahren habe ich erst gar nichts gefunden.

Sehr aufschlussreich ist die Stellungnahme der DB Netze zu dem gesamten Projekt. **Sie äußern erheblich Bedenken, ob die vorhandene Eisenbahninfrastruktur das durch die DGT induzierte Transportvolumen überhaupt noch aufnehmen und verkraften kann.** (Als Leser der Stellungnahmen von DGT und DB Netze überrascht der oft schon ruppige Ton der DGT, es scheint, als ob sich hier ein veritabler Krach anbahnt.)

Leider haben wir Bürgerinnen und Bürger beim Thema Verkehrslenkung der LKW Ströme keine vergleichbar energische Interessenvertretung in unseren Aufsichts- und Genehmigungsbehörden, sie scheinen großzügig über die Probleme hinwegzusehen.

Mit freundlichen Grüßen und der Bitte um Berücksichtigung der Stellungnahmen.

Norbert Bömer