



FREIWILLIGE VORHERIGE KONSULTATION



VON 16. OKTOBER
BIS 18. NOVEMBER 2024

**Steigerung des Verkehrsverlagerungsangebots:
Erweiterungsprojekt des multimodalen Terminals Süd**

GRUPE

PAS  

PORTS DE STRASBOURG

INHALT

1 - EINBINDUNG DER ÖFFENTLICHKEIT	S. 7
1. Freiwillige vorherige Konsultation der Öffentlichkeit	S. 8
2. Commission nationale du débat public (Nationale Kommission für Öffentlichkeitsbeteiligung)	S. 8
3. Garanten	S. 9
4. Zur Konsultation vorgelegte Elemente	S. 10
5. Modalitäten der Beteiligung	S. 10
6. Vorgehen im Anschluss an die Konsultation	S. 12
2 - PORT AUTONOME DE STRASBOURG, EIN ENGAGIERTER AKTEUR	S. 13
1 ... für die Zukunft des Schienenverkehrs und der Binnenschifffahrt	S. 14
2 ... für seine Region	S. 17
3 ... mit seinen Partnern	S. 19
3 - DER HAFEN – EINE ANTWORT AUF DEN ZUNEHMENDEN BEDARF DER REGION HINSICHTLICH DER VERKEHRSVERLAGERUNG S. 21	
1. Identifikation des Bedarfs	S. 21
2. Terminal Süd – der beste Standort unter den Bewerbern	S. 24
3. Folgen des Projekts	S. 30
4. Vorhersehbare Auswirkungen des Projekts auf die Umwelt – Ökologischer Kontext	S. 32
4 - WIE GEHT ES NACH DER KONSULTATION WEITER?	S. 35





PRÄAMBEL DER KONSULTATIONSUNTERLAGEN

Mit den vorliegenden Unterlagen sollen der Öffentlichkeit alle Informationen im Zusammenhang mit dem **Erweiterungsprojekt des multimodalen Terminals Süd*** zur freiwilligen vorherigen Konsultation zur Verfügung gestellt werden.

Die freiwillige vorherige Konsultation wird vom Port Autonome de Strasbourg organisiert und besteht aus einer Phase der Bürgerbeteiligung und des Dialogs mit der Öffentlichkeit. Sie findet von Mittwoch, den 16. Oktober um 8 Uhr bis 18. November 2024 um Mitternacht statt.

Diese Unterlagen stellen den Kontext, die Ziele und die Herausforderungen des Projekts dar, erläutern seine Merkmale, präzisieren die bisher bekannten potenziellen Auswirkungen und legen die Modalitäten für die Einbindung der Öffentlichkeit dar.

Um die im Rahmen der freiwilligen vorherigen Konsultation gewonnenen Erkenntnisse zu ergänzen, wird der Port Autonome de Strasbourg zusätzliche Studien durchführen, insbesondere sozioökonomische Studien, aber auch eine Studie über die akustischen Auswirkungen im Rahmen der Modellierung des Projekts. Diese Studien werden dann bei der Öffentlichkeitsbeteiligung im Rahmen der Analyse des Antrags auf Umweltgenehmigung veröffentlicht. Die Daten können auf der Website des Hafens und der Seite für die Konsultation heruntergeladen werden:

<https://www.strasbourg.port.fr/concertation-terminal-sud>

* siehe Glossar



EDITORIAL DES PROJEKTRÄGERS

Liebe Leserinnen und Leser,

Kurz vor seinem hundertjährigen Bestehen schreibt der Hafen von Straßburg mit der Implementierung seines strategischen Projekts 2024-2028 ein neues Kapitel in seiner Geschichte. Dieses beinhaltet insbesondere starke Ambitionen in Bezug auf die Reduzierung des Kohlenstoffausstoßes der Hafenaktivitäten und die Entwicklung der Multimodalität. In den vorliegenden Unterlagen zur zur freiwilligen vorherigen Konsultation wird Ihnen eine der konkreten Ausgestaltungen dieser Leitlinien vorgestellt, nämlich das Projekt zur Erweiterung des multimodalen Südterminals des Hafens.

Um dem Bedarf nach einer Erhöhung des Angebots zur Verkehrsverlagerung auf die Schiene gerecht zu werden und im Rahmen unserer Strategie zur Förderung der Multimodalität und zur Verringerung der Treibhausgasemissionen spielt der multimodale Terminal Süd eine entscheidende Rolle. Mit der Neugestaltung der Hafen- und Eisenbahninfrastruktur möchten wir die Verkehrsverlagerung auf die Schiene und das Wasserfördern und auf diese Weise zu einer umweltfreundlicheren und effizienteren Logistik beitragen. Dieses Projekt sieht die Schaffung neuer Bahngleise, die Installation von Mehrzweck-Portalkränen (für Container, Wechselaufbauten, Sattelanhänger usw.) sowie den Bau von Gebäuden für die Reparatur von Containern und die Wartung der Umschlaggeräte vor.

Die freiwillige Konsultation, die vom 16. Oktober bis zum 18. November 2024 stattfindet, ist eine entscheidende Etappe dieses Projekts. Sie bietet jedem von Ihnen die Möglichkeit, sich zu informieren, Fragen zu stellen und Ihre Meinung zu äußern. Wir sind überzeugt, dass Ihre aktive Mitwirkung das Projekt bereichern und dazu beitragen wird, den Erwartungen und Bedürfnissen unserer Region besser gerecht zu werden.

Wir danken der Commission Nationale du Débat Public (CNDP) und den Garanten der Konsultation, Désiré Heinimann und Philippe Merklings, für ihr Engagement, einen transparenten und inklusiven Prozess zu gewährleisten. Sie spielen eine entscheidende Rolle, um zu garantieren, dass alle Stimmen gehört werden und dass das Projekt unter Wahrung des Grundsatzes der partizipativen Demokratie umgesetzt wird.

Wir laden Sie ein, sich auf den folgenden Seiten über die Einzelheiten des Projekts zu informieren und sich an dieser Konsultation zu beteiligen. Schaffen wir gemeinsam eine nachhaltige Zukunft für den Güterverkehr in unserer Region.

Mit herzlichen Grüßen

Claire Merlin



DER PROJEKTTRÄGER

Der Port Autonome de Strasbourg (PAS) ist eine im Jahr 1926 gegründete öffentliche Einrichtung. Seine Aufgabe ist es, die wirtschaftliche Entwicklung der Handels- und Industrietätigkeiten im Hafengebiet zu gewährleisten und dabei die am wenigsten umweltbelastenden Transportarten, nämlich Binnenschifffahrt und Schienentransport zu fördern.

Mit über 6 Millionen Tonnen Binnenschiffverkehr und knapp einer Millionen Tonnen Eisenbahnverkehr ist der Straßburger Hafen der zweitgrößte Binnenhafen Frankreichs und einer der wichtigsten europäischen Binnenhäfen. Die Hafenanlagen umfassen 1 400 Hektar in Straßburg und erstrecken sich über einen 100 km lange Rheinabschnitt von Marckolsheim im Süden bis Lauterbourg im Norden.

Der entlang der Grenze zu Deutschland gelegene Hafen ist direkt an 3 der 9 Europäischen Verkehrskorridore angeschlossen und fungiert – insbesondere dank seiner drei multimodalen Terminals – als zentraler Knotenpunkt im Verkehrsnetz.

Dank seiner effizienten Dienstleistungen und Einrichtungen und insbesondere dank seines 100 km langen Gleisnetzes ist der PAS eine treibende Kraft für die Entwicklung des multimodalen Güterverkehrs. Er konnte ein kontinuierliches Wachstum des Transportvolumens, insbesondere beim Containerverkehr, generieren. Sein Containerverkehr erreicht bei allen Verkehrsträgern fast 350 000 TEU (+6 % gegenüber 2021).

Aufgrund des Umfangs seiner Industrie- und Hafenanlagen bietet der PAS eine ausgezeichnete Möglichkeit zur Kombination von Hafen- und Eisenbahnterminals und Arealen mit Produktionsaktivitäten (Logistik, Großhandel und Industrie). Die Erschließung dieser Flächenressource stellt eine echte Chance in einem Kontext dar, in dem die staatliche Politik, insbesondere die „Netto-Null Flächenverbrauch“-Regelung, mittelfristig den Verbrauch neuer Flächen verbietet und schon heute zur Verdichtung der Aktivitäten in den bestehenden Gewerbegebieten anregt.

Der Straßburger Hafen ist vollständig in sein Stadtgebiet eingebunden und berücksichtigt die Erwartungen der Anwohner in Bezug auf Umweltschutz und Wahrung der Lebensqualität. Er achtet darauf, die unvermeidlichen Belastungen durch industrielle und logistische Aktivitäten zu begrenzen. Der Hafen ist in jedem Fall ein unbestreitbarer Wirtschaftstreiber, nicht nur für die Metropole, sondern auch für gesamte Region. Tatsächlich generieren die Wirtschaftstätigkeiten auf den Arealen des Straßburger Hafens (insgesamt 500 Unternehmen) 27.000 Arbeitsplätze, davon 10.000 direkte Arbeitsplätze.

ECKDATEN

Führender
französischer Rheinhafen

1100
Hektar
Hafenfläche

6,2 Mio. t
Binnenschiffverkehr

27000
abhängige Arbeitsplätze

0,9 Mio. t
Schienenverkehr

31 Mio. €
Umsatz

GLOSSAR

Niedrigwasser: Niedrigster Abfluss oder Wasserstand des Jahres, gemessen an der Wasserhöhe oder der Durchflussmenge. Bei Niedrig- oder Niedrigwasser nimmt der Fluss nur sein Gerinne ein.

CNDP: Commission Nationale du Débat Public (Nationale Kommission für Öffentlichkeitsbeteiligung)

Zu schützende Art: Art, die von Wissenschaftlern und Naturschützern aus ökologischen, wissenschaftlichen oder kulturellen Gründen für wichtig erachtet wird.

TEU (Twenty-foot Equivalent Units) Auf dem Volumen eines Containers mit 20 Fuß (etwa 6 Metern) basierende Maßeinheit zur Vereinfachung der Berechnung der Lagerfläche eines Terminals oder eines Schiffes.

Kombinierter Verkehr oder Huckepackverkehr: Transportlösung, bei der komplette Lkw auf einen Zug verladen werden. Je nach Kontext können mit dieser Lösung natürliche Hindernisse vermieden und die Auswirkungen des LKW-Verkehrs vermieden werden (Energieverbrauch, Straßenverkehr usw.).

Brache: Früher genutztes Land (Feld, Wiese, Obstgarten, Weinberg, Garten ...), das vom Menschen verlassen und von einer spontanen Vegetation (heliophile Arten, Ruderalarten) besiedelt wurde.

GNTC: Groupement National du Transport Combiné (frz. Verband für kombinierten Verkehr)

Hinterland: Wirtschaftliches Einfluss- und Einzugsgebiet eines Hafens

PAS: Port Autonome de Strasbourg

PLU: Plan Local d'Urbanisme (Bebauungsplan)

SRADDET: Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des Territoires du Grand Est (regionaler Plan für Raumordnung, nachhaltige Entwicklung und territoriale Chancengleichheit Grand Est)

SCoT: Schéma de Cohérence Territoriale de la Région de Strasbourg (Nutzungsleitplan der Region Straßburg)

Multimodaler Verkehr: Gütertransport unter Nutzung verschiedener Verkehrsträger, hauptsächlich Binnenwasserstraße und See, Straße und Schiene sowie eventuell auch Luft.

ITE (intermodale Transporteinheit): abnehmbare Struktur, die auf verschiedene Arten von Fahrzeugen geladen werden kann und den Gütertransport ermöglicht. Beispiele: Container, Sattelanhänger, Wechsellaufbauten usw.

Umweltzone: Eine Umweltzone ist eine Zone, in der der Verkehr von Fahrzeugen mit den höchsten Schadstoffemissionen nach bestimmten, von der Gebietskörperschaft festgelegten Modalitäten eingeschränkt wird. Ziel ist es, die Emission von Luftschadstoffen zu reduzieren und die lokale Luftqualität zu verbessern, um die Auswirkungen der Luftverschmutzung auf die Gesundheit der Bewohner und der anderen Nutzer der Umweltzone zu verringern.

Netto-Null-Flächenverbrauch: Politik, die auf eine Begrenzung der Zersiedelung abzielt, indem der Verbrauch von Natur- oder Landwirtschaftsflächen verringert wird. Ihr Ziel ist es, bis 2050 ein Gleichgewicht zwischen der Entwicklung der Infrastruktur und der Erhaltung von Naturräumen zu erreichen.

- 1 -

EINBINDUNG DER ÖFFENTLICHKEIT



Zur Erfüllung der Ziele zur Reduzierung der Treibhausgasemissionen, die in allen öffentlichen Strategien – auf europäischer, nationaler, regionaler und lokaler Ebene (Lkw) – festgelegt sind, plant der Port Autonome de Strasbourg eine Stärkung des Binnenschiff- und insbesondere des Schienentransports, um so den Co2-lastigen Transport auf der Straße zu reduzieren.

Zu diesem Zweck plant der Hafen, die multimodale Kapazität des im Süden des Hafenstandorts befindlichen Containerterminals durch die Neugestaltung seiner Hafen- und Eisenbahnanlagen zu erhöhen. Ziel ist es, die Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene oder auf das Wasser zu fördern.

Dazu sieht das Projekt die Schaffung mehrerer Bahngleise mit Mehrzweck-Portalkränen, einer Kaimauer mit einem Portalkran für Binnenschiffe sowie den Bau neuer Gebäude für die Reparatur von Containern und die Wartung von Radladern vor. Im dritten Abschnitt dieser Unterlagen werden die bisher geplanten Gestaltungsprinzipien detailliert beschrieben.

Aufgrund der Art und des Umfangs der geplanten Arbeiten unterliegt das Projekt einer zweifachen Pflicht zur Konsultation mit der Öffentlichkeit, eine nach dem frz. Umweltgesetz (code de l'environnement) und eine nach dem frz. Städtebaugesetz (code de l'urbanisme), wobei beide Konsultationen gemäß den geltenden Vorschriften in einem einzigen Verfahren zusammengefasst sind.



1. FREIWILLIGE VORHERIGE KONSULTATION DER ÖFFENTLICHKEIT

Das französische Umweltgesetz bestimmt in Artikel R.122-2 und der Tabelle im Anhang (Rubrik 39), dass „Strukturverbesserungsvorhaben auf einer Grundstücksfläche von mindestens 10 ha“ einer Umweltprüfung und folglich einer vorherigen Konsultation mit der Öffentlichkeit unterliegen. Das Projekt, das sich auf eine Gesamtfläche von 16 ha erstreckt, fällt in diese Kategorie.

Das Städtebaugesetzbuch bestimmt ferner in den Artikeln L. 103-2 und R. 103-1 ein Konsultationsverfahren für flussbauliche Maßnahmen mit einem Wert von über 1,9 Mio. €. Da das Projekt eine Verlängerung des Flusskais des Terminals vorsieht, dürfte es auch in diese Kategorie fallen.

Nach Artikel L. 121-15-1 des Umweltgesetzes können die beiden Konsultationen in einer einzigen Konsultation zusammengefasst werden, sofern dieses von einem Garanten überwacht wird, der von der nationalen Kommission für öffentliche Debatten ernannt wird. Diese Option wurde gewählt.

Infolgedessen organisiert der Port Autonome de Strasbourg vom 16. Oktober bis zum 18. November 2024 eine freiwillige vorherige Konsultation mit der Beteiligung von zwei Garanten.

2. COMMISSION NATIONALE DU DÉBAT PUBLIC



MEIN WORT HAT MACHT

Die 1995 geschaffene CNDP (Commission nationale du débat public / nationale Kommission für Öffentlichkeitsbeteiligung) ist eine unabhängige Verwaltungsbehörde mit der Aufgabe, die Bürger und Bürgerinnen zu informieren und dafür zu sorgen, dass ihre Ansichten aufmerksam und achtungsvoll berücksichtigt werden.



ABBILDUNG 1: PRINZIPIEN DER NATIONALEN KOMMISSION FÜR ÖFFENTLICHE DEBATTEN



INDÉPENDANCE
Vis-à-vis de toutes les parties prenantes



NEUTRALITÉ
Par rapport au projet



TRANSPARENCE
Sur son travail, et dans son exigence vis-à-vis du responsable du projet



ARGUMENTATION
Approche qualitative des contributions, et non quantitative



ÉGALITÉ DE TRAITEMENT
Toutes les contributions ont le même poids, peu importe leur auteur



INCLUSION
Aller à la rencontre de tous les publics

Sie sorgt für die Einhaltung der gesetzlich vorgeschriebenen Verfahren der partizipativen Demokratie und gewährleistet deren korrekte Umsetzung. Diese Verfahren gestatten die Meinungsäußerung der Bürger und Bürgerinnen zu Projekten und öffentlichen Maßnahmen mit starken sozioökonomischen und ökologischen Auswirkungen und informieren die Entscheidungs- und Projektträger durch die Beiträge und Meinungsäußerungen der breiten Öffentlichkeit.

Mehr darüber erfahren Sie auf der Website der CNDP: www.debatpublic.fr

Die Tätigkeit der CNDP zielt darauf ab, dass sich jeder und jede zur Zweckmäßigkeit, zu den Merkmalen und den Auswirkungen eines Projekts äußern kann. Insbesondere wird darauf geachtet, dass die vom Projektverantwortlichen bereitgestellten Informationen zugänglich, vollständig und verständlich sind. Eine ihrer Hauptaufgaben ist es auch, möglichst viele Bürger und Bürgerinnen am Verfahren zu beteiligen, insbesondere die sogenannten „bildungsfernen“ Zielgruppen, für die es schwieriger ist, sich zu äußern.

Alle Worte müssen mit der gleichen Aufmerksamkeit und dem gleichen Respekt gehört werden.



3. GARANTEN

Die von der Nationalen Kommission für öffentliche Debatten ernannten **Garanten der freiwilligen vorherigen Konsultation achten darauf, dass das Verfahren unter optimalen Bedingungen und unter Einhaltung ihrer Prinzipien stattfindet**. Sie stellen sicher, dass die Öffentlichkeit umfassend informiert wird und dass geeignete Modalitäten für die Meinungsäußerung und die Beteiligung aller Bürger

und Bürgerinnen angewandt werden. Ihre Aufgabe besteht auch darin, über die Fragen, Anmerkungen und Vorschläge Bericht zu erstatten, die von der Öffentlichkeit während der Konsultation formuliert wurden und die als Diskussionsgrundlage dienen und das Projekt bereichern sollen.



MITTEILUNG DER GARANTEN

In ihrer Entscheidung vom 3. April 2024 ernannte die Commission nationale du débat public (CNDP) uns, Désiré HEINIMANN und Philippe MERKLING, zu Garanten der freiwilligen vorherigen Konsultation über das Erweiterungsprojekt des multimodalen Terminals Süd des Port Autonome de Strasbourg.

Unsere Rolle besteht darin, den ordnungsgemäßen Ablauf und die Aufrichtigkeit dieser Konsultation unter Wahrung der von der CNDP vertretenen Unabhängigkeit, Neutralität, Transparenz und Unparteilichkeit zu gewährleisten.

Wir äußern uns nicht zum Inhalt des Projekts, sondern achten darauf, dass Sie, die Öffentlichkeit, sich umfassend an dieser Konsultation beteiligen können. Konkret achten wir insbesondere auf Folgendes:

- Auf die Qualität und die Zugänglichkeit der bereitgestellten Informationen
- Auf die Bereitstellung verschiedener Instrumente, mit deren Hilfe alle Bürger und Bürgerinnen ihre Meinung äußern können
- Auf die Aufrichtigkeit und die Relevanz der Antworten des Projektträgers

Wir laden Sie ein, diese Möglichkeit, sich zu informieren, Fragen zu stellen und Ihre Meinung zu diesem Hafenerweiterungsprojekt und seiner Bedeutung für die Region umfassend wahrzunehmen.

Nach Abschluss der Konsultation werden wir eine Bilanz verfassen, die veröffentlicht wird. Darin werden der Ablauf der Konsultation bewertet und die geäußerten Fragen, Vorschläge und Anmerkungen zusammengefasst. Bei Fragen zum Prozess der Konsultation stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung:



desire.heinimann@garant-cndp.fr



philippe.merkling@garant-cndp.fr

Désiré HEINIMANN und Philippe MERKLING, Garanten der Konsultation



→ Sie können sich auch per Post an sie wenden: CNDP, 244 Bd. Saint-Germain, 75007 PARIS



4. ZUR KONSULTATION VORGELEGTE ELEMENTE

Für das Erweiterungsprojekt des multimodalen Terminals Süd verfolgt die Konsultation die folgenden Ziele:

- Sie soll den Teilnehmenden die Möglichkeit geben, sich über den Zweck und die Berechtigung des Projekts, aber auch über die möglichen Auswirkungen auf das Gebiet zu informieren und über die Zweckmäßigkeit des Projekts zu debattieren.
- Überlegungen zur Gestaltung des Terminals im Hinblick auf einen weniger Co2-lastigen Güterverkehr (mithilfe der Verkehrsverlagerung) und den Schutz der Umwelt durch das Projekt (Regenwassermanagement, Erhaltung von Naturräumen usw.).
- Ausrichtung der Bauarbeiten zur Reduzierung der Umweltauswirkungen.

Insbesondere geht es bei der Konsultation um folgende Fragen:

- Warum wird das Verkehrsverlagerungsangebot im Süden der Metropole erweitert?
- Wie sollen die Einrichtungen des Terminals gestaltet werden, um den Zielen des Projekts gerecht zu werden?
- Wie können die vorübergehenden und ständigen Auswirkungen des Projekts begrenzt werden?

5. MODALITÄTEN DER BETEILIGUNG

Um der Öffentlichkeit alle Informationen im Zusammenhang mit dem Projekt zur Verfügung zu stellen und die Jedermann-Beteiligung zu ermöglichen, werden mehrere Informationsmedien und verschiedene Beteiligungsmöglichkeiten verwendet:

→ Ankündigung der Konsultation

In Übereinstimmung mit den Vorschriften werden die **Modalitäten für die Beteiligung spätestens 15 Tage vor Beginn der freiwilligen vorherigen Konsultation** auf folgenden Wegen mitgeteilt:

- Bekanntgabe der Konsultation am Standort des Port Autonome de Strasbourg, Projektträger;
- Bekanntgabe auf der Website der Nationalen Kommission für öffentliche Debatten;
- Bekanntgabe in der lokalen Presse;
- Aushang im Verwaltungszentrum der Eurométropole de Strasbourg;
- Mitteilung in den sozialen Medien durch den Port Autonome de Strasbourg.

→ Information über das Projekt auf der Website des Port Autonome de Strasbourg:

Die Seite für die Konsultation auf der Website des Hafens ist während der gesamten Dauer der freiwilligen vorherigen Konsultation an folgender Adresse abrufbar: <https://www.strasbourg.port.fr/concertation-terminal-sud/>

Sie gibt der Öffentlichkeit Zugang zu allen Dokumenten im Zusammenhang mit dem Projekt (Unterlagen der freiwilligen vorherigen Konsultation mit Anhang sowie alle weiteren Dokumente, die für ein besseres Verständnis des Projekts relevant sind). Sie enthält auch den Terminkalender für die öffentlichen Veranstaltungen und alle Modalitäten und Neuigkeiten der freiwilligen vorherigen Konsultation.

Mithilfe spezieller Formulare ist es auch möglich, sich zu einigen Veranstaltungen anzumelden und Fragen oder Anmerkungen zum Projekt einzureichen.

→ Konsultationsunterlagen

Die vorliegenden Unterlagen enthalten alle zweckmäßigen Informationen für das Verständnis des Projekts, seiner Herausforderungen und seiner Ziele. Sie werden der Öffentlichkeit online auf der Website der Konsultation und als Printversion bei der Rezeption am Sitz des Port Autonome de Strasbourg, im Rathaus und bei den Veranstaltungen der Konsultation bereitgestellt.

→ Kommunikationsmittel für die Bürgertreffs und öffentlichen Versammlungen

Es werden Informationstafeln und eine Diashow erstellt, um die Öffentlichkeit über das Projekt, die Konsultation und die verschiedenen Veranstaltungen zu informieren. Diese Materialien kommen bei den verschiedenen Veranstaltungen der Konsultation zum Einsatz.

Während der gesamten Dauer der freiwilligen vorherigen Konsultation **kann sich das Publikum an folgenden Stellen informieren, Fragen stellen oder sich beteiligen:**

Auf der Seite für die Konsultation auf der Website des Hafens <https://www.strasbourg.port.fr/concertation-terminal-sud/> mithilfe des Links, mit dem ab dem Tag des Starts der freiwilligen vorherigen Konsultation, d.h. ab **16. Oktober 2024 um 8 Uhr bis zum Tag des Abschlusses am **18. November 2024 um Mitternacht** das Versenden von E-Mails möglich ist.**

→ **Während der Informations- und Diskussionsveranstaltungen:**

Öffentliche Versammlungen, Ausflüge, Ausstellungen, Thementreffen und Bürgertreffs.

 2 ÖFFENTLICHE VERSAMMLUNGEN <i>(freier Eintritt)</i>	 3 WORKSHOPS <i>(nach Voranmeldung ohne Begrenzung der Teilnehmerzahl)</i>	 BESICHTIGUNG DES PROJEKTSTANDORTS
<p>Eine öffentliche Eröffnungsversammlung</p> <p>→ 16. Oktober 2024 um 18 Uhr in den Studios du Rhin, 2 rue du Rhin Napoléon, Straßburg.</p> <p>Eine öffentliche Ergebnisversammlung</p> <p>→ 18. November 2024 um 18 Uhr in den Studios du Rhin, 2 rue du Rhin Napoléon, Straßburg.</p>	<p>→ 23. Oktober 2024 von 9 bis 11 Uhr am Sitz des Port Autonome de Strasbourg, 1 rue du Port du Rhin, Straßburg.</p> <ul style="list-style-type: none">• Wie können die Lkw-Kilometer in der Region reduziert werden? Warum Kombiverkehr in einem Hafen? Welche gesundheitlichen Auswirkungen hat das Projekt?• Wie kann man ein nachhaltiges Industriegebäude bauen?• Wie kann man die Kapazität des Terminals erhöhen und gleichzeitig den Flächenbedarf optimieren?	<p>→ 23. Oktober 2024</p> <ul style="list-style-type: none">• Zu Fuß zwischen 14:00 und 15:30 Uhr am Terminal SÜD, Rhine Europe Terminals, 20 rue Saint-Nazaire, Straßburg <i>(freier Eintritt)</i>.• Mit dem Schiff um 16:30 Uhr (Dauer 2 Stunden) an der Anlegestelle Citadelle, 15a rue de Nantes, Straßburg (nach Voranmeldung auf der Website der Konsultation, begrenzte Teilnehmeranzahl).

Es sind mobile Treffen geplant.
Datum, Orte und Uhrzeiten
werden auf der Website
der Konsultation mitgeteilt.

→ **Per Post oder E-Mail an den Projektträger:**

- Für Beiträge oder Fragen zum Projekt, die an den Port Autonome de Strasbourg gerichtet sind:

PORTS DE STRASBOURG

Pôle Grands Projets
1 rue du Port du Rhin
CS 80407
67002 Strasbourg CEDEX
pas@strasbourg.port.fr

- Für Beiträge oder Fragen zur Konsultation, die an die Garanten der Commission nationale du débat public gerichtet sind:

Commission nationale du débat public

244 Bd. Saint-Germain, 75007 PARIS
desire.heinimann@garant-cndp.fr
philippe.merkling@garant-cndp.fr



6. VORGEHEN IM ANSCHLUSS AN DIE KONSULTATION

Im Monat nach dem Abschluss der freiwilligen vorherigen Konsultation verfassen die Garanten eine **Bilanz der Konsultation**, die an den Projektträger und an die Commission nationale du débat public weitergeleitet wird. Diese Bilanz stellt den Ablauf der Konsultation, die Qualität der Unterrichtung der Öffentlichkeit und die Beteiligung der Öffentlichkeit an der Konsultation (Anfragen, Anregungen, Vorschläge) dar. Sie enthält eine Zusammenfassung der Themen, die Gegenstand von Diskussionen und Anmerkungen waren, die eingebrachten Vorschläge und gegebenenfalls die Weiterentwicklungen des Projekts infolge der freiwilligen vorherigen Konsultation.

Die Garanten geben auch Empfehlungen an den Projektträger ab.



Die Bilanz der Garanten ist öffentlich und auf der Website der Konsultation (<https://www.strasbourg.port.fr/concertation-terminal-sud/>) und auf der Website der CNDP (<https://www.debatpublic.fr/extension-du-terminal-sud-multimodal-du-port-autonome-de-strasbourg-5578>) abrufbar.

Zwei Monate nach der Veröffentlichung der Bilanz der Garanten präsentiert und veröffentlicht der Port Autonome de Strasbourg die Erkenntnisse aus der freiwilligen vorherigen Konsultation und die Maßnahmen, die er zu deren Berücksichtigung ergreifen möchte.

Die Bilanz der Konsultation sowie die Antwort der Projektträger werden den Unterlagen für die öffentliche Untersuchung (Enquête Publique) beigefügt und der Öffentlichkeit zur Kenntnis gebracht.



- 2 -

LE PORT AUTONOME DE STRASBOURG, EIN ENGAGIERTER AKTEUR ...



1. ... FÜR DIE ZUKUNFT DES SCHIENENVERKEHRS UND DER BINNENSCHIFFFAHRT ...

Das Projekt zur Erhöhung des Angebots des Terminals Süd des Port Autonome de Strasbourg für die Verlagerung des Verkehrs auf die Schiene ist Teil der europäischen, nationalen und regionalen Ziele zur Reduzierung der Treibhausgasemissionen. Im Bereich des Güterverkehrs erfordert dies eine Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die Binnenwasserstraße und die Schiene.

a. Starke umweltpolitische Ambitionen

Der im Dezember 2019 vorgestellte Europäische Grüne Deal („European green deal“) ist der Fahrplan der Europäischen Kommission, um *„die europäische Wirtschaft nachhaltig zu machen, indem die Herausforderungen des Klima- und Umweltschutzes in allen Politikbereichen in Chancen umgewandelt werden und ein fairer und integrativer Wandel für alle gewährleistet wird“*.

Dieses Maßnahmenpaket zielt darauf ab, die Europäische Union auf den Weg des ökologischen Wandels zu führen, mit dem Ziel, bis 2050 klimaneutral zu werden. Zu diesem Zweck haben sich die Europäische Union und ihre Mitgliedsstaaten verpflichtet, **die Netto-Treibhausgasemissionen in der Europäischen Union bis 2030 um mindestens 55 % und bis 2040 um 90 % zu senken**.

Zu den am stärksten betroffenen Bereichen gehört der **Verkehr**, der alleine **1/4 aller Treibhausgasemissionen der EU erzeugt**. 2015 stammten über 50 % dieser Emissionen aus dem Personenverkehr, gefolgt vom Lkw-Güterverkehr in Höhe von 15 % der EU-Emissionen¹. 2020 machte der Lkw-Güterverkehrs mehr als 50 % des europäischen Frachtverkehrs aus². Die Europäische Kommission prognostiziert, dass der Güterverkehr bis 2030 um 25 % und bis 2050 um 50 % zunehmen wird².

¹ Daten aus der Bewertung „2040 Climate Target“ der Europäischen Kommission.

² Pressemitteilung – 11. Juli 2023: [Grüner Deal: Ökologisierung des Güterverkehrs für zusätzliche wirtschaftliche Vorteile und geringere Umweltbelastungen](#)



VERGLEICH DER VERKEHRSTRÄGER STRASSE, SCHIENE UND SEE/WASSERSTRASSE

(Quelle: Eckdaten des Verkehrs – Ausgabe 2023, Ministerium für ökologischen Wandel und territorialen Zusammenhalt)

Verkehrsart	Straße	Schiene	Inländischer Seetransport und Binnenschifffahrt		Kumuliert
					
Treibhausgasemissionen (in Mio. t CO ₂ eq ⁴)	33,5	0,4	1,5		35,4
Prozentualer Anteil der Emissionen	94,63 %	1,13 %	4,24 %		100 %
Transportvolumen (in Milliarden Tonnenkilometer ⁵)	292	35,8	Seetransport Inland	Seetransport/Binnenschifffahrt	334,6
			nicht verfügbar	6,8	
Prozentualer Anteil des Volumens	87,27 %	10,70 %		2,03 %	100 %

Frankreich steht vor den gleichen Herausforderungen wie Europa, mit einem Großteil der Treibhausgasemissionen aus dem Straßenverkehr³.

Landesweit entfielen laut dem Ministerium für den ökologischen Wandel im Jahr 2021 87,3 % der Güterströme auf den Lkw-Verkehr, im Vergleich zu 10,7 % auf den Schienenverkehr (fast zweimal weniger – 18 % – als in der Europäischen Union oder in Deutschland).

In der Eurometropole Straßburg machen die Lkw-Emissionen 25 % der Gesamtemissionen des Gebiets aus, mit einer Zunahme um 75 % seit 1990⁶.

Die Reduzierung der Emissionen aus dem Lkw-Güterverkehr stellt somit sowohl auf europäischer Ebene als auch auf Ebene Frankreichs oder des Gebiets eine zentrale Herausforderung dar.



³ Chiffres clés du Climat - <https://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/chiffres-cles-du-climat-france-europe-et-monde-edition-2022>

⁴ Millionen Tonnen CO₂-Äquivalente: Einheit zum Vergleich von Treibhausgasen in Bezug auf die globale Erwärmung.

⁵ Tonnenkilometer: Maßeinheit, die dem Transport einer Tonne Ware über einen Kilometer (mit einem beliebigen Verkehrsmittel) entspricht.

⁶ [Halbzeit-Bilanz des Plan Climat](#) der EuroMétropole de Strasbourg, März 2024.

b. Die entscheidende Bedeutung der Verlagerung des Verkehrs auf das Wasser und die Schiene

Im Bereich des Gütertransports stellt die **Verlagerung des Verkehrs von der stark CO₂-lastigen Straße hin zum Massentransport auf der Schiene und auf dem Wasser eine vorrangige Herausforderung dar**. Dieses Ziel steht im Mittelpunkt der Politik für ökologischen Wandel auf europäischer, nationaler, regionaler und lokaler Ebene.

Am 18. Juni 2024⁷ verabschiedete die Europäische Kommission ein Maßnahmenpaket zur Stärkung der Rolle des Schienenverkehrs im Gütertransport. Vorrangiges Ziel ist die **Verbesserung des multimodalen Güterverkehrs**, indem ein erheblicher Teil des inländischen Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene und die Binnenwasserstraßen verlagert wird – 25 % bis 2030 und 50 % bis 2050.

In Frankreich verfolgt das Klima- und Resilienzgesetz vom 22. August 2021 zur Bekämpfung des Klimawandels und zur Stärkung der Resilienz gegenüber seinen Auswirkungen dieselben Ziele bezüglich der

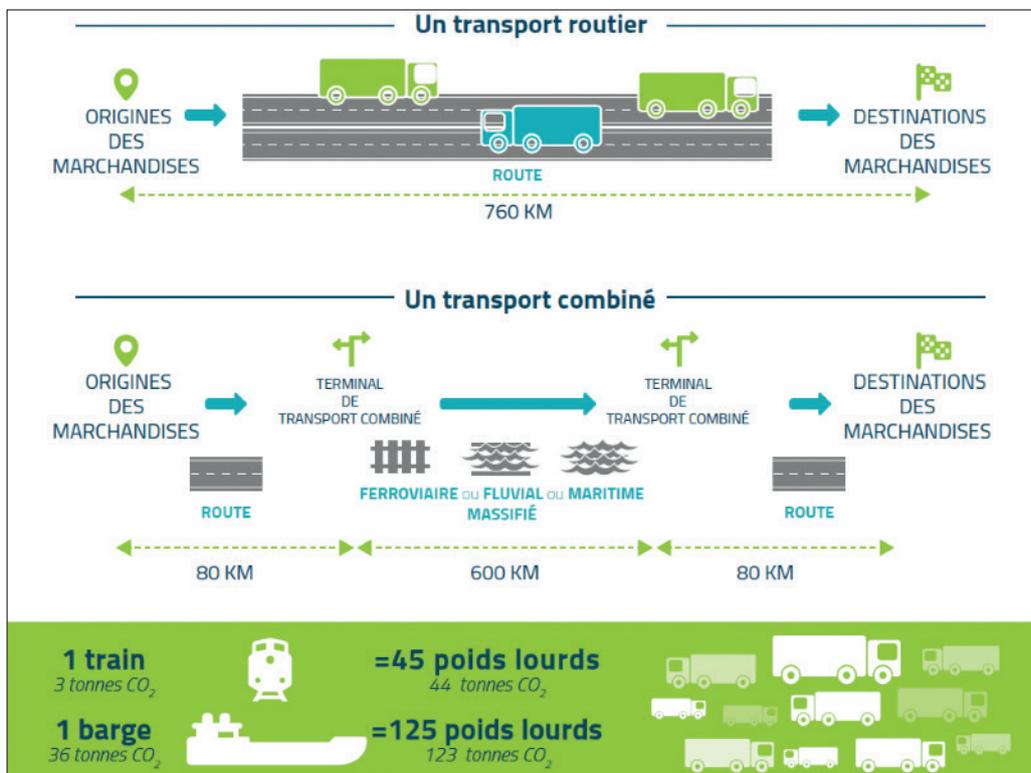
Reduzierung der Treibhausgasemissionen wie der Grüne Deal. In seinem Abschnitt zur Mobilität bestimmt der Artikel 131: „Frankreich setzt sich zum Ziel, bis 2030 eine Verdoppelung des Anteils des Schienengüterverkehrs und eine Erhöhung um 50 % des Binnenschiffsverkehrs im inländischen Güterverkehr anzustreben, indem alle betroffenen öffentlichen und privaten Akteure mobilisiert werden.“

Auf Ebene der Region Grand Est nennen mehrere Planungs- oder Regeldokumente (SRADDET⁸, Konzept „Grand Est, grüne Region“, das am 6. Juli 2023 von der Präfektur der Region und der Region Grand Est lanciert wurde ...) ehrgeizige Ziele hinsichtlich des nachhaltigen Güterverkehrs, der einen wachsenden Anteil des Schienengüterverkehrs und eine Stärkung seiner Wettbewerbsfähigkeit voraussetzt.

Um die Ziele des Grünen Deals für Europa zu erfüllen, legte die Eurometropole Straßburg in ihrem Plan Climat die Maßnahme 1.2.4.1: **„Weiterentwickeln der Lieferbedingungen, um den Warenverkehr im Ballungsraum zu optimieren“** fest, und verfolgt damit das Ziel, die Binnenschifffahrt und den Schienenverkehr zu fördern.

ABBILDUNG 2: BEISPIELE FÜR MULTIMODALEN GÜTERVERKEHR

(Quelle: Umweltministerium)



⁷ Pressemitteilung- 18. Juni 2024: [Paket „Ökologisierung des Güterverkehrs“: Der Rat spricht sich für eine effizientere Verwaltung der Kapazitäten der Eisenbahninfrastruktur und des Schienenverkehrs aus.](#)

⁸ Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des Territoires (regionaler Plan für Raumordnung, nachhaltige Entwicklung und territoriale Chancengleichheit)



Neben dem grundlegenden Ziel der Verlagerung des Verkehrs von der Straße auf die Schiene und das Wasser führen klimatische Erwägungen dazu, eine Sicherheit für die Binnenschifffahrt und eine Vielseitigkeit zwischen Binnenschifffahrt und Schienenverkehr anzustreben. Die Veränderung des großen Wasserkreislaufs⁹ aufgrund des Klimawandels kann die Wasserführung einiger Flüsse verändern und die Intensität von Niedrigwasser erhöhen, was die Binnenschifffahrt einschränken kann. In diesem Zusammenhang sind zahlreiche Lösungsansätze denkbar, darunter der Einsatz von Schiffen, die für flache Gewässer geeignet sind, aber auch die vorübergehende Verlagerung eines Teils des Binnenschiffsverkehrs auf die Schiene. Umgekehrt kann bei technischen Problemen des Schienennetzes die Binnenschifffahrt in Anspruch genommen werden. Aus diesem Grund trägt eine gewisse Vielseitigkeit zwischen den Verkehrsträgern Schiene und Wasserstraße zur Resilienz massifizierter Logistikketten bei.

c. Strategieprogramm des Hafens im Hinblick auf die Verkehrsverlagerung

Am 4. September 2024 veröffentlichte der Straßburger Hafen sein neues Strategieprogramm 2024-2028¹⁰, das auf vier Schwerpunkten beruht: Reduzierung der CO₂-Emissionen der Hafentätigkeiten, Integration des Hafens in sein Gebiet, kollektives Vorgehen und **Ausbau der Multimodalität**. Dieservierte Schwerpunkt zielt auf die Entwicklung des Schienenverkehrs

mit der gleichen Entschlossenheit wie bei der Binnenschifffahrt ab, um den Straßburger Hafen zu einem echten multimodalen Rhein-Hub zu machen. Das Strategieprogramm sieht vor, die Zuverlässigkeit und Leistungsfähigkeit des Hafenbahnnetzes zu erhöhen und das Projekt eines multimodalen Hubs am Containerterminal Süd in Angriff zu nehmen, „um multimodale Logistiklösungen zu implementieren, die den Realitäten und Umweltaanforderungen des 21. Jahrhunderts entsprechen.“

80 % des Schienenverkehrs in Frankreich fährt mit Elektroantrieb (Quelle: GNTC). Im Vergleich zum Straßenverkehr bedeutet dies:

- 85 % weniger CO₂-Emissionen
- 59 % weniger Energieverbrauch
- 12 mal weniger externe Kosten
- 1 Million Lkw weniger pro Jahr
- 8 mal weniger Luftverschmutzung
- 85 mal weniger Unfälle

Mit dieser strategischen Ausrichtung will der Straßburger Hafen die Kapazität der Bahngleise des Hafens stärken, und zwar sowohl was den eigentlichen Hafenbereich als auch seine Anschlüsse an das nationale Schienennetz betrifft, sowie moderne und leistungsfähige Einrichtungen zur Abfertigung der Warenströme entwickeln und deren Betriebsbedingungen optimieren.



⁹ Kreislauf des Wassers in der Natur: Niederschlag auf der Erde, Abfluss in Gewässern, Verdunstung und Transport durch Wolken

¹⁰ <https://www.strasbourg.port.fr/actualites/approbation-du-nouveau-projet-strategique-du-port-de-strasbourg-2024-2028>

2. ... FÜR SEIN GEBIET ...

A. Geografische und geopolitische Merkmale

Die vom Port autonome de Strasbourg in seinem Strategieprogramm 2024-2028 bekräftigte Ambition lautet, „der größte französische Rheinhafen, der europäischste der französischen Häfen zu sein, der Exzellenz und Kooperation zum Vorteil der Gebiete und ihrer vitalen Kräfte pflegt“¹¹

Der Port Autonome de Strasbourg hat seinen Standort im Herzen des Oberrheingebiets, in der Region Grand Est, einem Gebiet mit einer starken wirtschaftlichen und industriellen Dynamik. Die Beschäftigungsquote der Industrie ist höher als in Frankreich (16 % gegenüber 12 %), was die Region Grand Est zur zweitgrößten Industrieregion Frankreichs macht. Als zweitgrößte Exportregion Frankreichs generiert der Grand Est große Warenströme, so dass seine Wettbewerbsfähigkeit von der Effizienz der Logistikketten in der Region abhängt.

Dieses Gebiet an der deutsch-französischen Grenze ist an die großen Europäischen Verkehrskorridore angebunden, darunter die folgenden drei multimodalen Wasserstraße/Straße/Schiene-Korridore:

- Nordsee-Rhein-Mittelmeer-Korridor, der sich von Irland bis zum Mittelmeer auf beiden Seiten der Alpen erstreckt;

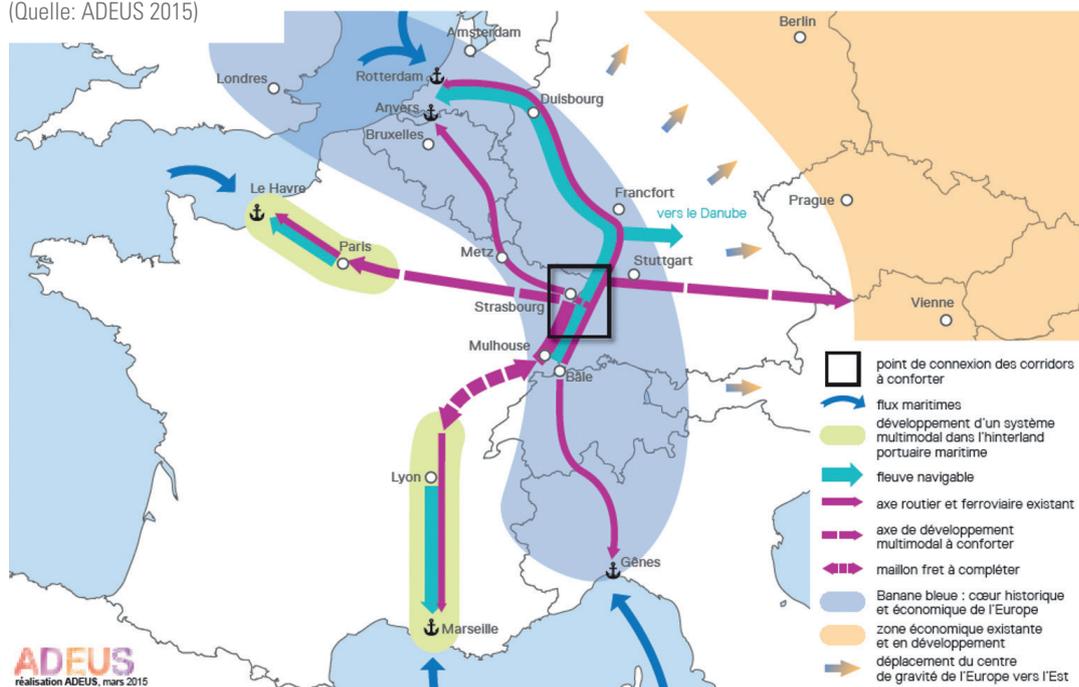
- Atlantik-Korridor, der Lissabon und Le Havre mit Paris und Straßburg verbindet;
- Rhein-Donau-Korridor, der die Regionen Straßburg und Frankfurt über Süddeutschland, Wien, Bratislava und Budapest mit dem Schwarzen Meer verbindet.

Die Lage des Straßburger Hafens sichert ihm auch eine Verbindung zu den großen europäischen Häfen über den Rhein, einen der aktivsten Binnenschiffahrtskorridore in Europa, der Binnenschiffahrtsverbindungen mit hoher Kapazität bietet. Der Straßburger Hafen ist somit direkt mit den Häfen Rotterdam und Antwerpen verbunden, den Katalysatoren der Weltwirtschaft, die insbesondere durch den mächtigen Duisburger Hafen (führender Binnenhafen Europas) ergänzt werden.

Die untenstehende Karte zeigt die strategische Position des Hafens und der Metropole Straßburg in Europa als Knotenpunkt der Eisenbahn- und Binnenschiffahrtskorridore. Die Leistungsfähigkeit dieser Verbindungen spielt für die Wettbewerbsfähigkeit des Gebiets der Eurometropole und für ihre wirtschaftlichen Komponenten, insbesondere den Straßburger Hafen, eine lebenswichtige Rolle.

ABBILDUNG 3: ANBINDUNG DER EUROMETROPOLE AN DIE KORRIDORE

(Quelle: ADEUS 2015)



¹¹ <https://www.strasbourg.port.fr/actualites/approbation-du-nouveau-projet-strategique-du-port-de-strasbourg-2024-2028/>

¹² ORT2L: Observatoire Régional Transports & Logistique de Lorraine



b. Sozioökonomische und ökologische

Herausforderungen

Die Unternehmen der Region, wie auch der Hafen, stehen vor der Herausforderung, ihre Logistikketten in einer sich ständig wandelnden „Welt danach“ resilient und robust zu machen.

Die verschiedenen Wirtschaftskrisen seit 2008, die Corona-Pandemie, die weltweite Verknappung von Rohstoffen und Komponenten, der Krieg in der Ukraine, die Energiekrise und steigende Logistik- und Transportkosten usw. zeigten die Abhängigkeit Frankreichs und Europas von Energie- und Industrieimporten.

Aus ökologischer Sicht und vor dem Hintergrund des Europäischen Grünen Deals geht der Trend dahin, den CO₂-Fußabdruck der Gebiete mit nachhaltigeren Logistikpraktiken zu reduzieren, um die Herausforderung des Klimawandels zu bewältigen. Der gesamte Sektor ist betroffen, und es ist notwendig, weniger CO₂-lastige Lösungen anzubieten, sowohl im Energiebereich (Elektrifizierung, Energiemix ...) als auch bei der Infrastruktur (Ökodesign ...), aber auch durch die Einführung von Lösungen zur Intensivierung und Massifizierung der Verkehrsverlagerung.

Das Verkehrsaufkommen in der Region Grand Est, der fünftgrößten Region Frankreichs in Bezug auf die Dynamik der Logistik, wird auf 443 Millionen Tonnen Güter pro Jahr geschätzt (Quelle: ORT2L¹², veröffentlicht Ende 2019), wobei alle Verkehrsträger zusammengerechnet werden. Die Besonderheit dieses Verkehrs ist der hohe Anteil der Transitströme, die fast 30 % der Gesamtströme ausmachen und dem Binnenverkehr (knapp 145 Mio. t) entsprechen. Diese Daten verdeutlichen die besondere Grenzlage der Region an großen Handelskorridoren. Transit und Austausch mit dem Ausland machen 52 % der Verkehrsströme aus. Die Multimodalität ist ein wichtiger Bestandteil dieser logistischen Vernetzung.

Die regionalen Unternehmen, die Waren importieren oder exportieren, nutzen die Dienstleistungen des Straßburger Hafens und seiner Terminals. So laufen **mehr als 50 % des regionalen Containerverkehrs** zur oder von der Nordsee für interkontinentale Exporte über den Hafen, dessen natürliches Einzugsgebiet in einem Umkreis von etwa 100 Kilometern liegt.

ABBILDUNG 4: BAHN- UND BINNENSCHIFFFAHRTSVERBINDUNGEN DES PAS

(Quelle: Port Autonome de Strasbourg)



¹² ORT2L: Observatoire Régional Transports & Logistique de Lorraine

3. ... MIT SEINEN PARTNERN

a. Benachbarte Häfen

Die Region Grand Est verfolgt eine entschlossene Politik im Bereich der Entwicklung von Hafentlösungen mit den Rheinhäfen Straßburg, Mulhouse und Colmar sowie mit den Moselhäfen. Für alle diese Häfen existieren umfangreiche Investitionsprogramme und wichtige Gründe, um die Verkehrsverlagerung zu entwickeln.

Am Oberrhein sind die Häfen Basel, Weil-am-Rhein, Mulhouse, Colmar, Kehl, Straßburg, Karlsruhe, Mannheim und Ludwigshafen auf Initiative des Straßburger Hafens in der Kooperation „Upper Rhine Ports“ vereint. Die seit 2012 bestehende Zusammenarbeit hat zwei Ziele: eine einfachere Realisierung gemeinsamer Projekte und die erfolgreiche Umsetzung des Projekts des ersten gemeinsamen Port Community Systems von drei Ländern und neun Häfen, um Echtzeitdaten bezüglich Binnenschifffahrt und Bahnverkehr zu erhalten.

ABBILDUNG 5: TRINATIONALE ZUSAMMENARBEIT IM HAFENBEREICH „UPPER RHINE PORTS“

(Quelle: Strategiebericht PHENIX, Port Autonome de Strasbourg)





b. Gebietskörperschaften

Der Straßburger Hafen ist ein in seinem Gebiet eingebetteter Stadthafen. Die Hafenleitung und die Gebietskörperschaften pflegen langjährige und enge Beziehungen.

Diese Beziehungen wurden kürzlich mit der Unterzeichnung im September eines neuen Entwicklungsvertrags erneuert. Es handelt sich um eine innovative und ehrgeizige operative Partnerschaft für das Gebiet zwischen der Region Grand Est, der Metropole Straßburg, der Stadt Straßburg und dem Port Autonome de Strasbourg. Dieser Vertrag organisiert die Zusammenarbeit der Gebietskörperschaften und des Hafens, um eine harmonische Entwicklung der Aktivitäten des Hafens und der Stadt aufzubauen. Er beinhaltet drei große Herausforderungen für den Hafen: die Beziehung zwischen Stadt und Hafen, die wirtschaftliche Entwicklung und die Energie- und Ökonomie.

Parallel dazu wird der Mobilitätsteil des Vertrags zwischen Staat und Region 2023-2027 fertiggestellt. Dieses Dokument, das die Investitionen des Staates, der Region und anderer Körperschaften für die nächsten Jahre plant, sieht eine starke Unterstützung der öffentlichen Körperschaften für die Entwicklung des Hafens und insbesondere für eine erste Tranche der Erweiterung der multimodalen Kapazitäten (Bahn und Binnenschifffahrt) der Terminals des Straßburger Hafens vor.

c. Der Hafen und die mit ihm verbundenen

Akteure

Als Erbe einer sehr reichen Geschichte hat der Straßburger Hafen eine ganz besondere Beziehung zu seinen Mitarbeitenden, aber auch zu seinen externen Partnern aufgebaut. Tag für Tag setzt sich ein ganzes Kollektiv für die Entwicklung des Hafens, für den Wohlstand des Hafenstandorts und für den territorialen Zusammenhalt ein. Rund 100 Mitarbeitende des Straßburger Hafens und etwa 200 Mitarbeitende der Gruppe Ports de Strasbourg tragen zur Entwicklung einer Industrie- und Hafenzonen mit 10 000 Arbeitsplätzen und eines Gebiets mit insgesamt 27 000 Arbeitnehmern bei. Diese Aktivitäten und die daraus resultierende wirtschaftliche und soziale Entwicklung stützen sich auf das Humankapital eines besonders engagierten Kollektivs, das an seinen Werten festhält und sich seiner Verantwortung bewusst ist.

Zur Stärkung des Zusammenhalts zwischen dem Hafen und seinem Hafenstandort wurde Ende 2023 ein Entwicklungsbeirat gegründet, um den Hafenstandort an den strategischen Entscheidungen und der laufenden Verwaltung des Hafens zu beteiligen. Dieser Beirat umfasst 27 Mitglieder, die sich unter dem Vorsitz von Herrn Jean-Luc HEIMBURGER, Präsident der Industrie- und Handelskammer Alsace Eurométropole, auf vier Kollegien verteilen: Vertreter des Hafenstandorts (Reeder, Logistiker, Industriebetriebe usw.), Mitarbeitende der Hafenunternehmen, Vertreter des Staates und der Gebietskörperschaften, qualifizierte Persönlichkeiten (Experten und Akademiker, Wirtschaftsakteure usw.).

Der Entwicklungsbeirat wird natürlich im Rahmen dieser Konsultation um eine Stellungnahme gebeten.



- 3 -

DER HAFEN – EINE ANTWORT AUF DEN ZUNEHMENDEN BEDARF DER REGION HINSICHTLICH DER VERKEHRSVERLAGERUNG



1. IDENTIFIKATION DES BEDARFS



ABBILDUNG 6: AKTUELLE LUFTAUFNAHME DES UFRS DES CONTAINERTERMINALS SÜD MIT PORTALKRAN

(Quelle: PAS)



a. Sozioökonomischer Kontext

Die Region Grand Est und insbesondere das Département Bas-Rhin zeichnen sich durch eine strategische Rolle bei Industrie und Logistik für die französische und europäische Wirtschaft aus. Mit einer überdurchschnittlichen Beschäftigungsquote im frankreichweiten Vergleich besitzt die Region bedeutende Industrie und Dienstleistungscluster, von der Lebensmittelindustrie über das Verlagswesen und die Pharmaindustrie bis hin zur Automobilindustrie. Ein Großteil der führenden Arbeitgeber und der Verkehrsinfrastrukturen befinden sich in Straßburg und seiner Eurometropole.

Im Raum der Eurométropole de Strasbourg (EMS) ist die Industrie mit einer Beschäftigungsquote von 16 % (Durchschnitt in Frankreich 12 %) noch immer stark vertreten. Insgesamt leben in der Region knapp eine Million Einwohner in zwei Ländern, mit einer stärkeren demographischen Dynamik auf französischer Seite und einer Eurometropole mit 1,9 Millionen Einwohnern im Jahr 2020. Mit einer Bevölkerungsdichte von 229 Einwohnern/km² ist die elsässische Ebene das am dichtesten besiedelte Gebiet der Region Grand Est.

Das Département Bas Rhin ist Sitz zahlreicher Produktionstätigkeiten sowie von Logistikfunktionen (einschließlich Verkehrsverlagerung):

- Baugewerbe,
- Lebensmittelindustrie (insbesondere Biospringer, Lesaffre Panification, Grands Moulins de Strasbourg am Hafen; Socopa, Herta, Schildis, DR Oetker, Française de Gastronomie, CSM, Cie Française de Chocolaterie und Confiserie in der Eurometropole; Cristal Union, Cemoi, Bestfoods, Mars, Bruno Siebert, Iller, Kronenbourg, Nactis Flavour, Alsacienne Lait, Stoeffler im Hinterland 1 bis 1 1/2 Stunden entfernt),
- Automobilindustrie (beispielsweise Novares in der Eurometropole; Mercedes Trucks, Bugatti im Hinterland m Hinterland 1 bis 1 1/2 Stunden entfernt),
- Verlagswesen – Druckereien, mit Schwerpunkt auf Straßburg und die Eurometropole,

- Pharmaindustrie – Chemie, vor allem in der Eurometropole und im Département Bas-Rhin (Lilly, Cosmeurop, Schiller),
- Und schließlich die Maschinenbauindustrie im Département Bas-Rhin (Flender, Bongard, Holweg).

Aufgrund seiner geografischen Lage verkehren an jedem Werktag durchschnittlich 40 000 ein- und ausfahrende Lkw im Elsass, davon 60 % für An- oder Abtransport und 40 % Transitverkehr (Verkehrsumfrage zu Herkunft und Ziel der Lkw im Elsass, 2020 – CEREMA).

Aus diesem Grund sehen die Planungsdokumente Folgendes vor:

- Im Rahmen des SRADDET (regionaler Plan für Raumordnung, nachhaltige Entwicklung und territoriale Chancengleichheit) der Region Grand Est: *„Stärkung und Optimierung der multimodalen Plattformen“* (Regel Nr. 28)
- Im Rahmen des SCOT (Regionalplan) der Region Straßburg: *„Förderung der Entwicklung der Anbindung an die Binnenschifffahrt und Stärkung des kombinierten Wasser-/Schienenverkehrs“*
- DOO¹² des PLU (Bebauungsplan): *„bei der Beförderung von Gütern so weit wie möglich den Schienen- oder Wasserweg zu bevorzugen“.*

Um diese Herausforderungen zu bewältigen, sucht der Hafen Straßburg, der ein Werkzeug im Dienste der Region ist, nach einem Standort zum Ausbau der Verkehrsverlagerung, der folgende Kriterien nachhaltiger Entwicklung erfüllt:

- ein bereits naturfernes Gelände;
- günstig für die Verkehrsverlagerung, mit einer Lage innerhalb der Metropole, um die Ladezeiten zu begrenzen (etwa 30 Minuten im Hinterland);
- direkt am Fluss (mögliche Länge des Flusskais von 200 Metern);
- Anschluss an das französische Schienennetz;
- Straßenanbindung, die eine Durchfahrt des Zentrums der Metropole begrenzt.



¹² Document d'Orientations et d'Objectifs / Leitlinien- und Zielpapier

b. Suche nach einem Standort für den Ausbau der Verkehrsverlagerung

Die Aussicht auf eine mittelfristige Verdoppelung des Containerverkehrs veranlassten die Hafenleitung zur Suche nach einem Standort für die Abfertigung dieser neuen Transportströme.

Derzeit kommt der gesamte Container-Schienerverkehr am Containerterminal Nord des Straßburger Hafens an. Aufgrund seiner Konfiguration kann der Terminal heute keine Züge mit einer Länge von 750 Metern aufnehmen. Ein Ausbau der Kapazität ist möglich und könnte es dem Terminal mittelfristig ermöglichen, seine Aktivität zu steigern, jedoch nicht in einem ausreichenden Umfang, um eine Verdoppelung des Verkehrs zu ermöglichen.

Daher wurde nach einer Standortalternative im Hafensbereich gesucht, die eine deutliche Steigerung der Kapazität zulässt.

Die Machbarkeitsstudien im Hinblick auf die Einrichtung eines neuen Eisenbahnterminals wurden anhand der folgenden Kriterien durchgeführt: Grundstücksfläche, Straßenanbindung, Schienenbetrieb, wirtschaftliche, gesellschaftliche und ökologische Kriterien (insbesondere hinsichtlich der „Netto-Null Flächenverbrauch“ Regelung). Nach Beendigung der Untersuchung wurden durch die Analyse nach mehreren Kriterien drei Standorte im Gebiet des Straßburger Hafens ermittelt: „UPM-Brache“, „Rue de Calais“ und „Containerterminal Süd“.

ABBILDUNG 8: ANALYSE DER POTENTIELLEN STANDORTE NACH MEHREREN KRITERIEN

(Quelle: SYSTRA) – Bewertung von 1 bis 9, von sehr günstig bis sehr ungünstig

Einstufung	Standort	Test 1 – Referenz	Test 2 – Fokus auf die Grundstücksfläche	Test 3 – Fokus auf den Betrieb	Test 4 – Fokus auf das wirtschaftliche Kriterium	Test 5 – Fokus auf das gesellschaftliche/ökologische Kriterium	Test 6 – Fokus auf die wirtschaftlichen/gesellschaftlichen/ökologischen Kriterien
S1	Industrie-Einzugsgebiet	9	8	7	6	9	9
S2	UPM Brache	3	3	3	2	3	2
S3	Containerterminal Süd	1	2	2	1	1	1
S4	Rue de Calais	4	5	5	3	2	3
S5	Strang Breitlach	5	6	4	4	7	5
S6	Hausbergen	7	7	8	5	5	7
S7	Neudorf	8	9	9	8	8	8
S8	Reichstett	2	4	1	9	4	4
S9	Herrlisheim	6	1	6	7	6	6

c. Gewünschte technische Eigenschaften

Um den Anforderungen für eine Steigerung der Verkehrsverlagerung gerecht zu werden, muss der gewählte Standort über die folgenden Einrichtungen verfügen können:

- 750 Meter lange Gleise, die die Abfertigung langer Züge ermöglichen (derzeitiger Standard in Frankreich);
- Portalkrane für den Schienenumschlag, die eine gleichzeitige Abfertigung von Zügen ermöglichen;
- ein 200 m langer Flusskai außerhalb der neuen Bahnanlagen, an dem 200 m lange Schiffsverbände anlegen können und der die Trennung von Schienen- und

Wassertransportströmen unter dem Gesichtspunkt der Produktivitätssteigerung, mit den geeigneten Werkzeugen für jeden Verkehrsträger ermöglicht;

- ein Portalkran für das Be- und Entladen der Schiffe;
- notwendige Flächen für die eventuelle Entwicklung eines Angebots für den kombinierten Verkehr mit Horizontalumschlag (Straße \leftrightarrow Schiene);
- technische Räumlichkeiten für zukünftige Nutzungen, die eine Beibehaltung der Containerreparatur und die Einrichtung einer Werkstatt für die Reparatur neuer Umschlaggeräte ermöglichen.

2. TERMINAL SÜD – DER BESTE STANDORT UNTER DEN BEWERBERN

Nach einer Erfassung und vergleichenden Analyse der verschiedenen möglichen Standorte stellte sich heraus, dass der Container- und Schwergut-Terminal in der südlichen Zone des Hafens das beste Potential besitzt. Bei diesem Terminal besteht die Möglichkeit, ihn auf ein benachbartes Areal, das dem Straßburger Hafen gehört und in Kürze frei wird, auszudehnen. Derzeit wird dort ein Binnenschiffverkehr von 70.000 TEU pro Jahr abgefertigt. Er verfügt außerdem über einen bequemen Anschluss an die wichtigsten

Straßenverkehrsachsen der Region, wobei die quer durch die Metropolregion verlaufenden Achsen vermieden werden.

Der Ausbau des Containerterminals Süd ermöglicht die Entwicklung eines leistungsfähigen multimodalen Dienstes, der den Herausforderungen der Entwicklung des lokalen, regionalen und grenzüberschreitenden Gütertransports gerecht wird, indem nur naturferne Flächen verwendet und somit die Belastungen der natürlichen Umwelt begrenzt werden.

ABBILDUNG 9: TERMINAL SÜD DES PORT AUTONOME DE STRASBOURG

(Quelle: PAS)



a. Geplante Erweiterung des Terminals Süd als Antwort auf die zunehmende Verkehrsverlagerung

Ziel des Projekts ist es, am Terminal Süd einen multimodalen Hub für Wasser / Schiene / Straße einzurichten, dessen Kapazität ausreichend ist, um einen kontinentalen und interkontinentalen Verkehr mit 2 bis 5 langen Zügen pro Tag abzufertigen. Der derzeitige Container- und Schwergutumschlag sowie die Instandhaltung und Reparatur von Containern, die für die wirtschaftliche und industrielle Dynamik der Region von entscheidender Bedeutung sind, werden beibehalten.

Der kombinierte Verkehr oder Huckepackverkehr¹³ und der kontinentale europäische Transport würden auf diese Weise hauptsächlich vom Terminal Süd abgefertigt, was es dem Hafen und seinen beiden Terminals Nord und Süd ermöglichen würde, ein zusätzliches Angebot für den Raum Straßburg anzubieten. Ergänzend dazu und vor den eigentlichen Bauarbeiten am Terminal werden Anpassungen der Gleisanschlüsse an die Südzone des Hafens untersucht und vorgenommen, um die Verbindungen zwischen dem Terminal – und im weiteren Sinne allen Industrie- und Logistikstandorten in der Südzone des Hafens – und dem französischen und deutschen Schienennetz zu verbessern. Das Betriebskonzept der Südzone des Hafens wird neu strukturiert, um den Verkehr zwischen den Bahnhöfen Port du Rhin / SRH, Neudorf und dem Standort Breilach zu optimieren. Sämtliche betroffene Gleise, von denen einige heute in schlechtem Zustand sind, werden modernisiert und elektrifiziert.

b. Untersuchte Lösungen

Anhand der vom Hafen durchgeführten Vorstudien zum Projekt konnten verschiedene Gestaltungsprinzipien skizziert werden, insbesondere im Hinblick auf die Lage des Flusskais:

- **Lösung 1:** Beibehaltung des bestehenden Flusskais, Schaffung von 3 langen Gleisen (+ 1 Lok-Rückführgleis), 1 gemischter Portalkran für den Schiffs- und Bahnumschlag + 2 Portalkräne für den Bahnumschlag;
- **Lösung 2:** Beibehaltung des bestehenden Flusskais, Schaffung von 2 langen Gleisen (+ 1 Lok-Rückführgleis), 1 gemischter Portalkran für den Schiffs- und Bahnumschlag + 2 Portalkräne für den Bahnumschlag;

- **Lösung 3:** Verlängerung des bestehenden Flusskais, Schaffung von 3 langen Gleisen (+ 1 Lok-Rückführgleis), 1 gemischter Portalkran für den Schiffs- und Bahnumschlag + 2 Portalkräne für den Bahnumschlag;
- **Lösung 4:** Schaffung einer neuen Kaimauer am Rhein, Schaffung von 3 langen Gleisen (+ 1 Lok-Rückführgleis), 1 spezieller Portalkran für den Schiffsumschlag + 2 Portalkräne für den Bahnumschlag;
- **Lösung 5:** Schaffung einer neuen Kaimauer am Adrien-Weirich-Becken, Schaffung von 3 langen Gleisen (+ 1 Lok-Rückführgleis), 1 spezieller Portalkran für den Schiffsumschlag + 2 Portalkräne für den Bahnumschlag;
- **Lösung 6:** Beibehaltung des bestehenden Flusskais, Schaffung von 2 langen Gleisen (+ 1 Lok-Rückführgleis), 1 gemischter Portalkran für den Schiffs- und Bahnumschlag + 2 Portalkräne für den Bahnumschlag, 1 Horizontalumschlag-System;
- **Lösung A:** Verlängerung des bestehenden Flusskais, Schaffung von 3 langen Gleisen, 1 gemischter Portalkran für den Schiffs- und Bahnumschlag + 1 Portalkran für den Bahnumschlag, 1 LKW-Parkplatz auf Flächen, die für das Horizontalumschlag-System reserviert sind;
- **Lösung B:** Beibehaltung des bestehenden Flusskais, Schaffung von 3 langen Gleisen, 1 gemischter Portalkran für den Schiffs- und Bahnumschlag + 2 Portalkräne für den Bahnumschlag, 1 Horizontalumschlag-System;
- **Lösung C:** Verlängerung des bestehenden Flusskais, Schaffung von 3 langen Gleisen, 1 gemischter Portalkran für den Schiffs- und Bahnumschlag + 2 Portalkräne für den Bahnumschlag, 1 Horizontalumschlag-System;

Die **derzeit bevorzugte Lösung** umfasst die Schaffung einer neuen Kaimauer am Rhein, die Schaffung von 4 langen Gleisen, die Einrichtung eines Portalkrans für den Schiffsumschlag und von zwei (mittelfristig drei) Portalkränen für den Bahnumschlag sowie die Einrichtung eines Lagerbereichs für Container auf den Flächen, die für ein Horizontalumschlag-System reserviert sind.

¹³ Transportlösung, bei der komplette Lkw auf einen Zug verladen werden. Je nach Kontext können mit dieser Lösung natürliche Hindernisse vermieden und die Auswirkungen des LKW-Verkehrs vermieden werden (Energieverbrauch, Straßenverkehr usw.).



Die folgende Tabelle listet die Vor- und Nachteile der verschiedenen untersuchten Lösungen auf, ohne Anspruch auf Vollständigkeit zu erheben:

	Vorteile	Nachteile
Lösung 1	<ul style="list-style-type: none"> Kein Eingriff in das Gewässer Für ein horizontales Umschlagsystem LKW←→Bahn vorbehaltene Fläche 	<ul style="list-style-type: none"> Kailänge ist nicht ausreichend für die Schiffsverbände Eine gleichzeitige Abfertigung des erwarteten, dichten Bahnverkehrs und eines Schiffes ist nicht möglich Die Portalkräne für den Bahnumschlag, die eine Durchfahrt unter dem Portalkran für den Schiffsumschlag ermöglichen, lassen keine direkte Abfertigung der Lkw zu.
Lösung 2	<ul style="list-style-type: none"> Wie Lösung 1 1 Gleis weniger = mehr Platz für die Lagerung Für ein horizontales Umschlagsystem LKW←→Bahn vorbehaltene Fläche 	<ul style="list-style-type: none"> Wie Lösung 1, aber nur 2 nützliche Gleise
Lösung 3	<ul style="list-style-type: none"> Kailänge ist ausreichende für die Schiffsverbände Portalkräne für den Bahnumschlag werden für den LKW-Umschlag erweitert Für ein horizontales Umschlagsystem LKW←→Bahn vorbehaltene Fläche 	<ul style="list-style-type: none"> Eingriff in das Gewässer Eine gleichzeitige Abfertigung des erwarteten, dichten Bahnverkehrs und eines Schiffes ist nicht möglich
Lösung 4	<ul style="list-style-type: none"> Kailänge ist ausreichende für die Schiffsverbände Eine gleichzeitige Abfertigung des erwarteten, dichten Bahnverkehrs und eines Schiffes ist möglich Portalkräne für den Bahnumschlag werden für den LKW-Umschlag erweitert Für ein horizontales Umschlagsystem LKW←→Bahn vorbehaltene Fläche 	<ul style="list-style-type: none"> Eingriff in das Gewässer Anlegen der Schiffe im Flußbett des Rheins (existiert übrigens auch an anderen Hafenstandorten)
Lösung 5	<ul style="list-style-type: none"> Kailänge ist ausreichende für die Schiffsverbände Eine gleichzeitige Abfertigung des erwarteten, dichten Bahnverkehrs und eines Schiffes ist möglich Portalkräne für den Bahnumschlag werden für den LKW-Umschlag erweitert Ermöglicht das Wenden der Lokomotive 	<ul style="list-style-type: none"> Eingriff in das Gewässer Es ist nicht möglich, ein Schwergutschiff und ein Containerschiff abzufertigen Zu wenig Platz an der Rückseite des Portalkrans für den Schiffsumschlag
Lösung 6	<ul style="list-style-type: none"> Wie Lösung 2 Horizontaler Umschlag LKW←→Bahn (ungeachtet des Systems, das eingerichtet werden soll) 	<ul style="list-style-type: none"> Wie Lösung 2 Sehr geringe Container-Lagerkapazität
Lösung A	<ul style="list-style-type: none"> Kailänge ist ausreichende für die Schiffsverbände Portalkräne für den Bahnumschlag werden für den LKW-Umschlag erweitert Für ein horizontales Umschlagsystem LKW←→Bahn vorbehaltene Fläche 	<ul style="list-style-type: none"> Eingriff in das Gewässer Eine gleichzeitige Abfertigung des erwarteten, dichten Bahnverkehrs und eines Schiffes ist nicht möglich Ermöglicht kein Wenden der Lokomotive (Zug muss geschoben werden)

<ul style="list-style-type: none"> • Lösung B 	<ul style="list-style-type: none"> • Portalkräne für den Bahnumschlag werden für den LKW-Umschlag erweitert • Horizontaler Umschlag LKW←→Bahn (ungeachtet des Systems, das eingerichtet werden soll) 	<ul style="list-style-type: none"> • Eine gleichzeitige Abfertigung des erwarteten, dichten Bahnverkehrs und eines Schiffes ist nicht möglich
<ul style="list-style-type: none"> • Lösung C 	<ul style="list-style-type: none"> • Kailänge ist ausreichende für die Schiffsverbände • Portalkräne für den Bahnumschlag werden für den LKW-Umschlag erweitert • Horizontaler Umschlag LKW←→ Bahn (ungeachtet des Systems, das eingerichtet werden soll) 	<ul style="list-style-type: none"> • Eingriff in das Gewässer • Eine gleichzeitige Abfertigung des erwarteten, dichten Bahnverkehrs und eines Schiffes ist nicht möglich
<ul style="list-style-type: none"> • Bevorzugte Lösung 	<ul style="list-style-type: none"> • Kailänge ist ausreichende für die Schiffsverbände • Portalkräne für den Bahnumschlag werden für den LKW-Umschlag erweitert • 4 nützliche Gleise mit jeweils 750 m Länge • Für ein horizontales Umschlagsystem LKW←→ Bahn vorbehaltene Fläche 	<ul style="list-style-type: none"> • Eingriff in das Gewässer • Anlegen der Schiffe im Flußbett des Rheins (existiert übrigens auch an anderen Hafenstandorten)

c. Phasengliederung des geplanten Projekts

Um den Betrieb des derzeitigen Standorts und die Logistikaktivitäten seiner Kunden aufrechtzuerhalten und die zunehmende Verkehrsverlagerung während der Durchführung der Arbeiten zu begleiten, wird das Projekt voraussichtlich in zwei Bauphasen unterteilt: **Die erste Phase des Projekts** stützt sich auf das ehemalige, frei gewordene Industriegelände von Arcelor

mit einer Fläche von 4 Hektar in unmittelbarer Nähe des derzeitigen Terminals. Diese Fläche würde den Bau von 4 kürzeren Bahngleisen mit jeweils 400 m Länge ermöglichen, an denen jedoch pro Tag zwei lange, zweigeteilte Züge mit einem Portalkran abgefertigt werden können.





- 3 - DER HAFEN – EINE ANTWORT AUF DEN ZUNEHMENDEN BEDARF DER REGION HINSICHTLICH DER VERKEHRSVERLAGERUNG

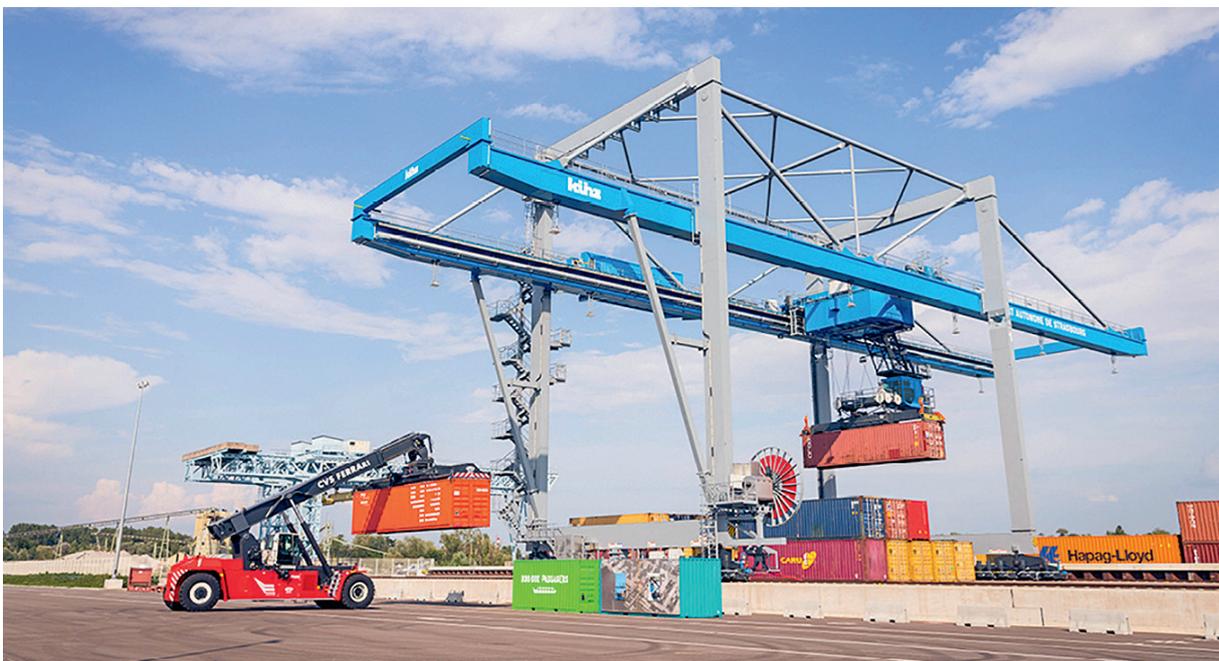
Die zweite Phase des Projekts sieht die Verlängerung der 4 zuvor geschaffenen Gleise, den Bau eines zusätzlichen Portalkrans für den Bahnumschlag (eventuell mittelfristig, je nach Entwicklung des Verkehrs, eines dritten Portalkrans) und die Schaffung

einer Kaimauer mit einem speziellen Portalkran für den Schiffumschlag vor. Auf diese Weise könnte der Terminal bis zu 5 Züge pro Tag für den Umschlag der Waren zwischen Straße, Schiene und Wasser abfertigen.



ABBILDUNG 10: PORTALKRAN UND STACKERS AM HAFEN LAUTERBOURG

(Quelle: PAS)



d. Geschätzte Gesamtkosten und geplante Finanzierungsmodelle

Die Gesamtheit der bisher durchgeführten Vorstudien belaufen sich auf etwa **1,70 Mio. €** und wurden in Höhe von 20 % vom Hafen selbst finanziert, sowie von der Europäischen Union (50 %), dem Staat (20 %), der Region (3,33 %), der Communauté européenne d'Alsace (3,33 %) und der Metropole Straßburg (3,33 %). Die Definitionsstudien des Projekts, die nach der freiwilligen vorherigen Konsultation durchgeführt werden, wurden noch nicht präzise kalkuliert, dürften sich jedoch auf 300.000 € belaufen.

Die Kosten für das Erweiterungsprojekt des multimodalen Terminals Süd werden gegenwärtig auf **55 Mio. €** geschätzt.

Zum jetzigen Zeitpunkt der Überlegungen könnten die Investitionen für die Bauarbeiten wie folgt aufgeteilt werden:

In Mio. €	Phase 1	Phase 2	Gesamt
Gemeinkosten (Studien, Baustelleneinrichtungen)	1,2	1,8	3
Plattform	6,0	9,0	15
Bahngleis	2,1	2,8	4,9
Tiefbauarbeiten	2,2	3,3	5,5
Kai	0	3,8	3,8
Ausstattungen	6,2	13,2	19,4
Gebäude	3,5	0	3,5
Gesamt	21,2	33,9	55,1

Für die Arbeiten der Phase 1 wurde vorgeschlagen, sie unter dem Abschnitt Mobilitäten in den Planvertrag zwischen dem Staat und der Region Grand Est 2021-2027¹⁴ aufzunehmen.

e. Projektvarianten

Wenngleich die Wahl des Terminals Süd angesichts der obigen Ausführungen als gefestigt erscheint, können bestimmte Gestaltungsvarianten untersucht werden.

• Umschlagarten

Einige Umschlagsarten ermöglichen eine schnellere Abfertigung, einige funktionieren mit elektrischer Energie oder mit Verbrennungsmotoren, während andere bei gleich bleibender Fläche bis zu 50 % mehr Lagerkapazität ermöglichen.

• Horizontaler Umschlag von Sattelschleppern auf die Bahn

Dieses System ermöglicht das Aufladen von LKW, ohne sie anheben zu müssen, wodurch die Leistung und die Regelmäßigkeit der Züge deutlich erhöht wird. Dieses System wird auch als Schienenautobahn bezeichnet. Wenngleich diese Lösung unbestreitbare Vorteile für den kombinierten Verkehr bietet, müssen für ihre Wettbewerbsfähigkeit bestimmte Voraussetzungen erfüllt sein: ein intensiver Verkehr mit geeigneten Zielorten und ein Betreiber, der in der Lage ist, in die Züge zu investieren. Außerdem stellt das derzeitige Lichtraumprofil der Eisenbahntunnel in den Vogesen ein Hindernis für diesen Verkehr dar. Zum jetzigen Zeitpunkt hält sich das Projekt die erforderlichen Flächen vorsorglich frei, da die Anpassung des Lichtraumprofils der Tunnel für 2030/2035 vorgesehen ist.

• Entsiegelung der Böden je nach eingesetzten Umschlagmitteln

Containerterminals sind aus Gründen des Fahrzeugverkehrs und zum Auffangen von Niederschlagswasser

ABBILDUNG 11: TERMINAL BETTEMBOURG MIT HORIZONTALEM UMSCHLAGSYSTEM

(Quelle: <https://www.cfl-mm.lu/fr-fr/organisation/cfl-multimodal/cfl-terminals>)



in der Regel vollständig versiegelt. Eine Besonderheit des Containerterminals Süd ist jedoch, dass dort ein großes Volumen an leeren Containern gelagert wird, derzeit etwa 70 %. Eine Lagerung dieser Container in spezifischen, nicht versiegelten Zonen, mit einem Umschlag mit Portalkränen, könnte untersucht werden. Dadurch könnten die versiegelten Flächen und somit die Einleitung von Regenwasser in die Natur reduziert und der Einsatz von Radladern mit Verbrennungsmotor begrenzt werden. Der Terminal Süd befindet sich jedoch in der Nähe des Wassereinzugsgebiets Strasbourg – Polygone, das 80 % der Trinkwasserproduktion des Ballungsraums ausmacht. Künftige Studien können die technische und rechtliche Machbarkeit einer solchen Lösung überprüfen.

¹⁴ Dokument mit Verpflichtungen zur Programmierung und Finanzierung von wichtigen Raumplanungssprojekten. Der CPER Grand Est 2021-2027 (Projektvertrag zwischen Staat und Region) basiert auf vier Schwerpunkten: Ökowende, Wettbewerbsfähigkeit und Attraktivität der Region, sozialer und territorialer Zusammenhalt und grenzüberschreitende Zusammenarbeit.

- Bau eines technischen Gebäudes (Werkhalle) mit geringer Umweltbelastung

Aus technischen (große Höhe, Laufkräne, schwere Lasten usw.) und finanziellen Gründen werden Werkhallen oder Industrie- oder Logistikgebäude in der Regel mit Stahlpfosten/-trägern und Metallverkleidungen gebaut. Wenngleich

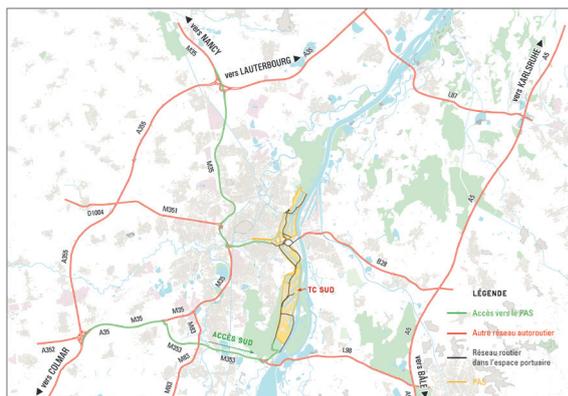
Wärmedämmung und Solarmodule mittlerweile zur üblichen Ausstattung zählen, kommen kaum oder nie biobasierte und/oder wiederverwendete Materialien zum Einsatz. Eine Projektvariante könnte im Bau eines „Demonstrator“-Gebäudes mit alternativen Lösungen bestehen, das als Referenz für zukünftige Bauten im Hafengebiet und an anderen Orten dienen könnte.

3. FOLGEN DES PROJEKTS

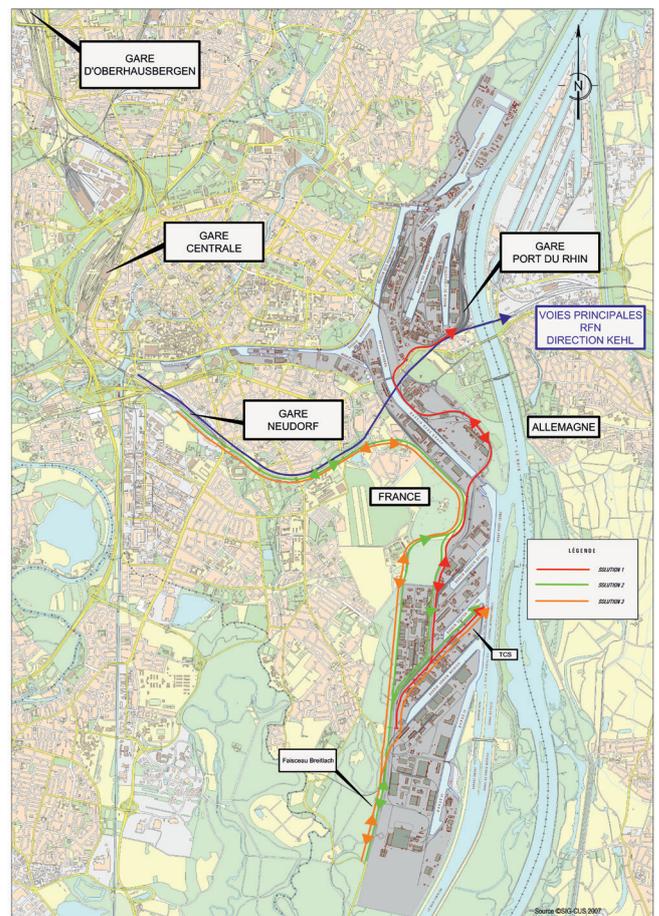
a. Folgen bezüglich Mobilität und Transport (Entwicklung des Verkehrs rund um die Hafenzufahrten, flüssigerer Verkehr auf den Verkehrsachsen in der Umgebung?)

Die Zufahrt über die Straße zum Terminal Süd erfolgt hauptsächlich über die M 353, welche die Autobahn A35 mit der Autobahn A5 auf deutscher Seite verbindet, über die Pierre-Pflimlin-Brücke und unter Vermeidung der durch die Metropole Straßburg verlaufenden Verkehrsachsen.

Die Wegweiser auf der Autobahn A4 leiten den Schwerlastverkehr entsprechend auf die Autobahn A355 (Westumgehung von Straßburg).



Der Gleisanschluss vom französischen Schienennetz aus erfolgt über den Bahnhof „Port du Rhin“ oder über den Bahnhof Neudorf. Die volle Funktionsfähigkeit der Gleisanschlüsse wird durch Anpassungen der Verbindungen zwischen dem Terminal und dem französischen Schienennetz erreicht werden. Diese Anpassungen sind zwischen dem Straßburger Hafen und dem Betreiber des französischen Schienennetzes SNCF Réseau abzustimmen.



b. Koordination mit anderen lokalen Projekten, die unabhängig von dem zur Konsultation gebrachten Projekt sind

In der Metropole sind mehrere Projekte geplant, die jedoch keinen Einfluss auf das Projekt haben.

Sanierung der Europabrücke

Die 2023 begonnenen Sanierungsarbeiten an der Europabrücke verlängern die Kapazität der wichtigsten Straßenverkehrsachse zur Überquerung des Rheins um etwa zehn Jahre, was eine erneute Sanierung um das Jahr 2034 herum erforderlich machen wird. Das ist auch das voraussichtliche Datum für die Inbetriebnahme der Phase 2 des neuen Terminals. Die Auswirkungen der künftigen Brückenarbeiten wären jedoch sporadisch und begrenzt, da die aus Deutschland kommenden LKW vorrangig die Pfimlin-Brücke und die Rue de La Rochelle nutzen.

Umweltzone der Eurometropole

Die Umweltzone der Eurometropole Straßburg wurde Anfang 2023 eingeführt und wird schrittweise bis 2028 mit dem Verbot der Crit'Air 2 ausgedehnt.

Der Straßburger Hafen befindet sich im Geltungsbereich der Umweltzone. Es handelt sich um den einzigen Hafen innerhalb einer Umweltzone mit Fahrverboten.

Die Akteure der Transport-/Logistikbranche haben eine Ausnahmegenehmigung für LKW mit Crit'Air 2 erhalten, die bis 2031 verkehren dürfen, wenn sie nach dem 1. Januar 2022 gekauft wurden. So wurde im Rahmen des Entwicklungsvertrags zwischen Stadt und Hafen eine Arbeit mit der EMS eingeleitet, um die 2031 geltenden Vorschriften vorzeitig einzuplanen und die Modalitäten für die Zufahrt zur Hafenzonen, vor allem zur ihrem nördlichen Bereich, zu untersuchen.

Entwicklung des Réseau Express Métropolitain Européen (S-Bahnnetz)

Das Projekt Réseau Express Métropolitain Européen (REME) in Straßburg will die Mobilität der Menschen im Ballungsgebiet Straßburg verbessern, indem es leistungsfähige öffentliche Verkehrsmittel und eine erleichterte Intermodalität mit öffentlichen Nahverkehrsmitteln und aktiven Verkehrsmitteln wie dem Fahrrad bietet.



Mittelfristig wird das REME zu einer Erhöhung des Verkehrsaufkommens auf der Strecke zwischen Straßburg und Kehl führen, was sich auf die verfügbare Kapazität für den Zugang zum Hafen auswirkt. Durch Projekte, die in Abstimmung zwischen SNCF Réseau und den deutschen Netzbetreiber durchgeführt werden (z.B. neues europäische Eisenbahnverkehrsleitsystem) wird der Verkehr im Grenzabschnitt jedoch flüssiger, indem die Zeit zwischen zwei aufeinanderfolgenden Zügen verkürzt wird.



4. VORHERSEHBARE AUSWIRKUNGEN DES PROJEKTS AUF DIE UMWELT – ÖKOLOGISCHER KONTEXT

a. Auswirkungen des Projekts

Die für die Umweltgenehmigung erforderliche Umweltverträglichkeitsanalyse des Projekts wird durchgeführt, sobald die endgültigen technischen Studien abgeschlossen sind.

Die folgenden zusammenfassenden Informationen präsentieren die Ergebnisse der Standortdiagnosen und die voraussichtlichen Auswirkungen des Projekts auf die Umwelt auf dem derzeitigen Stand des Projekts. Diese Informationen werden in der kommenden Studienphase gegebenenfalls weiter vertieft und ergänzt.

b. Biodiversität (Ausgangszustand und geplante Maßnahmen)

2022 wurde eine ökologische Diagnose von Fauna/Flora/Habitaten vom Ingenieurbüro RAINETTE durchgeführt und 2024 vom Ingenieurbüro DCI Environnement ergänzt.

Das Projekt befindet sich in einer naturfernen Umgebung, obwohl in der Nähe eine Reihe von Naturgebieten, hauptsächlich in Verbindung mit dem Rhein und mit Waldgebieten vorhanden sind. Im Projektgebiet sind keine geschützten Arten in Bezug auf die Vegetation vorhanden.

Was die Fauna betrifft, sind die meisten am Standort erfassten Arten von mäßiger Bedeutung, jedoch weisen drei im Wasser lebende Arten ein sehr hohes Interesse auf: Bitterling, Hecht und europäischer Aal. Deshalb werden mithilfe von Experten besondere Maßnahmen vorgesehen, um die Auswirkungen des Projekts hinsichtlich Reproduktion, Migration und Überwinterung der Fauna sowohl in der Bauphase als auch in der Betriebsphase zu vermeiden, zu verringern oder zu kompensieren.

c. Luftqualität

2023 beauftragte der Straßburger Hafen das Ingenieurbüro AVADIES mit der Feststellung des Ausgangszustands der Luftqualität am aktuellen Standort. Es wurden zwei Messkampagnen zu unterschiedlichen Zeiten durchgeführt, die sich auf vier Schadstoffe bezogen, die mit den Straßen-, Schienen- und Binnenschiffverkehrsaktivitäten des Standorts, aber auch mit den in der Nähe befindlichen industriellen Aktivitäten zusammenhängen:

- Gasförmige Schadstoffe (von Kraftstoffen): Stickstoffdioxid (NO₂), Benzol (C₆H₆) und Schwefeldioxid (SO₂);
- Schadstoffpartikel (von Reifenabrieb, Bremsen usw.): Feinstaub unter 10 µm (PM₁₀).

Die Studie kommt zu dem Schluss, dass das Projekt in einem industriellen Umfeld liegt, in dem die vorgeschriebenen Werte nicht überschritten werden. Die Auswirkungen der Tätigkeit des Standorts auf die gemessenen Konzentrationen erscheinen vernachlässigbar im Vergleich zu den Auswirkungen der lokalen Aktivitäten im gesamten Ballungsraum. Die Werte folgen den saisonbedingten Änderungen, die von ATMO Grand Est in Straßburg hervorgehoben wurden.

Für das Projekt empfiehlt die Studie eine regelmäßige Überwachung der Luftqualität, insbesondere von NO₂ und PM₁₀, um die Entwicklungen dieser Verbindungen in einem industriellen Umfeld mit einer Vielzahl an Emissionsquellen zu verfolgen. Diese Überwachung erfolgt im Rahmen der Partnerschaft, die der Straßburger Hafen mit ATMO Grand Est im gesamten Industrie-/Hafengebiet einrichten möchte.



ABBILDUNG 12: LAGE DER MESSPUNKTE AUF DEM 3D-PLAN

(Quelle: EVADIES)



d. Treibhausgasemissionen (vorher / nachher)

Entsprechend der im Jahr 2024 durchgeführten sozioökonomischen Studie könnten die Auswirkungen in Bezug auf die Verringerung der Treibhausgasemissionen unbestreitbar sein. Bereits bei der Inbetriebnahme 2028 wäre eine Einsparung von etwa 2.641 Tonnen CO₂ zu verzeichnen (mittleres Szenario). Für den Zeitraum 2028-2050 (letztes Jahr, ab dem Transporte klimaneutral sein müssen) würde die kumulierte Einsparung auf etwa 72.000 Tonnen CO₂ geschätzt.

e. Entwicklung der Lärmbelastung

Im Sommer 2024 wurde vom Ingenieurbüro VENATHEC eine Akustikstudie durchgeführt. Die Studie bezog sich auf den aktuellen Geräuschpegel und eine Simulation der Entwicklung dieses Pegels mit den neuen Zug- und LKW-Strömen und den zusätzlichen Umschlaggeräten.

Bezüglich der „direkten Auswirkungen“, d.h. der Auswirkungen des Standorts selbst, ist der Geräuschpegel am Terminalgelände und in seiner näheren Umgebung höher, als es die Vorschriften erlauben.

Diesem Thema wird besondere Aufmerksamkeit zuteil werden: neue spezifische Lärmmessungen in der Rue de Saint-Nazaire vor und nach den Bauarbeiten, Erarbeitung von technischen Lösungen, die eine Senkung des Lärms ermöglichen usw.

Bezüglich der „indirekten Auswirkungen“, d.h. der Auswirkungen des Straßen- und Bahnverkehrs außerhalb des Standorts, sind die bei der Simulation festgestellten Geräuschpegel niedrig und liegen unter den gesetzlich vorgeschriebenen Werten.

f. Landschaftliche Einbindung des Projekts

Für das Terminal Süd gelten keinerlei besonderen Landschafts- oder Denkmalschutzvorschriften.

Da es sich bei dem Projekt um die Optimierung eines bereits bebauten Grundstücks handelt, hat es keinerlei Flächenverbrauch zur Folge und erfüllt somit das Flächensparziel Netto-Null des frz. Klima- und Resilienzgesetzes.

Außerdem könnte das Projekt je nach gewählter technischer Lösung für den Umschlag (Mehrzweck-Radlader oder spezielle Portalkräne) auch die Entsiegelung eines Teils des Geländes des Terminals Süd ermöglichen.



g. Baustellenphase

Zur Begrenzung der Auswirkungen der Bauarbeiten auf die Natur und die Artenvielfalt, können verschiedene Maßnahmen ergriffen werden, um sie zu mindern oder sogar ganz zu vermeiden.

So beabsichtigt der Straßburger Hafen beispielsweise Folgendes:

- Überwachung der zu fällenden Bäume durch einen Ökologen, um die Vorgehensweise für das Fällen festzulegen und die Zerstörung einzelner Bäume zu vermeiden
- Planung und Organisation der Arbeiten, um Lärmbelastungen und Vibrationen zu vermeiden;
- Bewässerung der Böden und Reinigung der LKW-Räder zur Vermeidung von Staubentwicklung;
- Möglichst umfassende Belieferung der Baustelle mit Lastkähnen, um die Anzahl von LKW auf der Straße zu begrenzen;
- Planung und Bau der Werkhalle mit biobasierten oder wiederverwendeten Materialien.

h. Vom Hafen vorgesehene Maßnahmen

Im Rahmen seiner Selbstverpflichtung zur gesellschaftlichen Verantwortung von Organisationen „CSR“ sieht der Straßburger Hafen in allen seinen Bauaufträgen Umweltklauseln (Auswahl der Materialien, energiesparende Baustellengeräte, lokale Beschaffung usw.) und Sozialklauseln (Einstellung von Arbeitnehmenden aus arbeitsmarktfernen Personen, Aufträge an Personen mit einer Behinderung usw.) vor.

- 4 -

WIE GEHT ES NACH DER KONSULTATION WEITER?



Nach der Konsultation und der Veröffentlichung der Bilanz durch die Garanten wird der Port Autonome de Strasbourg im Winter 2024-2025 seine Bilanz und seine Antwort veröffentlichen. Sollte der Hafen sein Projekt bestätigen, würden diese Elemente der Folgenabschätzung bei der Beantragung der städtebaulichen und Umweltgenehmigung beigefügt. Die Arbeiten der Phase 1 könnten im Jahr 2026 beginnen und würden nach derzeitigem Stand zwei Jahre dauern.





Mit Unterstützung von:

