

**Bekanntmachung gemäß § 5 II des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 18. März 2021 (BGBl. I S. 540), das zuletzt durch Artikel 2 des Gesetzes vom 22. März 2023 (BGBl. 2023 I Nr. 88) geändert worden ist**

Az.: 54.04.03.12-3

Düsseldorf, den 30.10.2023

Die DeltaPort GmbH & Co. KG, Moltkestraße 8, 46483 Wesel, hat am 05.05.2023 Unterlagen zur Feststellung über das Bestehen oder Nichtbestehen der Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) vorgelegt. Die DeltaPort GmbH & Co. KG beabsichtigt, den Planfeststellungsbeschluss vom 09.10.2019 (Westerweiterung des Hafens Emmelsum) dahingehend zu ändern, dass eine Anlieferung von Erdbaustoffen (darunter auch TGG-Material) über den Schiffsweg erfolgen soll. Für die Entladung der Schiffe ist ein Umschlagsplatz nötig. Dafür ist die Installation eines Löschpontons im nördlichen Hafenbecken vorgesehen. Von dort aus werden die Böden von den Schiffen mit einem Kranbagger auf Förderbänder übertragen und anschließend durch Auffang-/ Übergabetrichter auf LKW verladen, um zum planfestgestellten Baufeld transportiert zu werden.

Gemäß § 9 I 1 Nr. 2, IV i. V. m. § 7 I 2, 3 UVPG ist für das Änderungsvorhaben eine allgemeine Vorprüfung zur Feststellung der UVP-Pflicht durchzuführen. Hierbei handelt es sich um eine überschlägige Prüfung unter Berücksichtigung der in Anlage 3 zum UVPG aufgeführten Kriterien. Maßgeblich ist, ob durch das Änderungsvorhaben zusätzliche erhebliche nachteilige oder andere erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen hervorgerufen werden, die nach § 25 II UVPG bei der Zulassungsentscheidung zu berücksichtigen wären.

### **Merkmale des Vorhabens**

Die DeltaPort GmbH & Co. KG beabsichtigt, die Anlieferung von Bodenmaterialien für das Bauvorhaben Hafen Westerweiterung nunmehr nicht nur, wie planfestgestellt, über den Landweg mit LKW abzuwickeln, sondern hierfür überwiegend den Schiffsweg zu nutzen.

Für die Anlieferung der Erdbaustoffe über den Schiffsweg wird während der Bauphase ein wasserseitiger Umschlagsplatz im nördlichen Hafenbecken installiert. Ein sogenannter Löschponton dient zum Entladen der Schiffe. Die Plattform hat eine Oberfläche von 50,80 m x 10,85 m und ist in 3 m Wassertiefe im Hafenbecken verankert. Zum Entladen wird ein Kranbagger mit Greiferschaufel eingesetzt, welcher die Bodenmaterialien auf ein Förderband hebt, um das Material in zwei Auffang- bzw. Übergabetrichter zu lenken. Nach insgesamt 76 m Förderstrecke wird das Bodengut über die zwei Auffang- und Übergabetrichter auf LKW verladen und zu den nahegelegenen Verfüllzonen gebracht.

Um eine geringe Fallhöhe des Materials zu erreichen und damit Staub- und Lärmemissionen zu vermeiden, ist es nötig, für die Platzierung der Förderbänder eine 30 m breite und 3,5 m tiefe Öffnung im Hafendamm herzustellen. Das Aushubmaterial wird nach Oberboden und Dammmaterial getrennt seitlich gelagert.

Aufgrund der großen Mengen an Böden, die in einer Schiffsladung den Hafen Emmelsum erreichen, muss ein Teil bis zur Verfüllung zwischengelagert werden. Dafür wird der Baustellenbereich genutzt, sodass keine weiteren Flächen beansprucht werden.

Während des Entladevorgangs der überwiegend großen Rheinschiffstypen am Löschponton soll eine 50 m breite Fahrrinne im Hafenbecken bleiben, sodass nicht mit Einschränkungen des Schiffverkehrs zu rechnen ist.

Umweltverschmutzungen und Belästigungen werden durch den Schiffstransport, im Gegensatz zur vorherigen Logistik mit einer höheren Anzahl an LKW Lieferungen, deutlich reduziert.

### **Standort des Vorhabens**

Die Änderungen befinden sich räumlich weiterhin im Vorhabenbereich des Hafens Emmelsum.

Das nördliche Hafengebiet und das südlich anschließende Baufeld sind durch die bereits fertiggestellte Verwallung vom Vogelschutzgebiet „Rheinland zwischen Mehrum und Emmelsum“ getrennt, sodass keine Beeinträchtigungen zu erwarten sind.

In räumlicher Nähe finden sich darüber hinaus keine weiteren Schutzgebiete.

Der planfestgestellte Bereich liegt im Überschwemmungsgebiet des Rheins. Grundsätzlich besteht durch den Fangedamm und die Verwallung Hochwasserschutz im Baustellenbereich. Die bauzeitliche Öffnung im Hafendamm kann jedoch, falls Hochwasserschutzgründe es fordern, in weniger als 24 Stunden verschlossen werden.

### **Art und Merkmale der Auswirkungen**

#### Auswirkungen auf das Schutzgut Mensch

Auswirkungen von baubedingten Lärmemissionen auf den Menschen sind zeitlich auf den Umschlag der Bodenmaterialien und der Bauarbeiten begrenzt und bleiben räumlich weitgehend auf die Baustelle im Hafengebiet beschränkt. Die Betriebszeiten der wasserseitigen Umschlagsanlage sind auf 7 bis 20 Uhr begrenzt. Nachts findet kein Betrieb statt.

Laut DeltaPort GmbH & Co. KG ist an 40 bis 60 Arbeitstagen die Entladung von zwei mittelgroßen Rheinschiffen mit einer Dauer von jeweils 3 - 4,5 Stunden geplant. Die Lärmbelästigung des Ent- und Verladevorgangs ist durch die geringe Fallhöhe auf ein mögliches Minimum reduziert und erreicht somit die Einhaltung der im Planfeststellungsbescheid beschriebenen Immissionsrichtwerte zum Schutz gegen Baulärm.

Die dafür nötige bauzeitliche Öffnung des Hafendamms kann innerhalb von 24 Stunden ohne weitere Hilfsmittel mit den Baugeräten vor Ort verschlossen werden, sodass im Falle eines Rheinhochwassers der Hochwasserschutz nicht gefährdet wird. Insgesamt ist nicht mit anlage- oder nutzungsbedingten negativen Auswirkungen auf den Menschen und die Gesundheit durch Lärm oder fehlenden Hochwasserschutz zu rechnen.

Emissionen an Luftverunreinigungen, die vom Betrieb dieser Anlage ausgehen können, werden durch verschiedene Maßnahmen reduziert und im Absatz „Auswirkungen auf das Schutzgut Luft“ näher beschrieben.

### Auswirkungen auf die Schutzgüter Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt

Während der Güterumschlag von Schiffen mit Containern und Stückgut im Hafen Emmelsum weiterhin abläuft, finden für die Westerweiterung des Hafens Emmelsum im planfestgestellten Bereich weitere Bauarbeiten zur Terminalausweitung zur gleichen Zeit statt. Die bauzeitlichen Störungen durch Lärm und Staub während der Installation und des Betriebs des wasserseitigen Umschlagplatzes im Hafenbecken sind nicht mit zusätzlichen erheblichen Nachteilen für die Flora und Fauna im Hafengebiet verbunden.

### Auswirkungen auf das Schutzgut Boden

Für alle anzuliefernden Bodenmaterialien kann das vorhandene Bodenmanagementkonzept weiterhin angewendet werden. Die zu verwendenden Materialklassen genügen auch den Anforderungen. Im Bereich des LKW Beladeplatzes, unter den beiden Auffang- und Übergabetrichtern, werden zum Schutz des Bodens Stahlbleche verlegt, um von dort aus den vom Schiff abgeladenen Boden in die Verfüllzonen zu transportieren. Als Fundament des 2. Förderbandes sowie der beiden Auffang- und Übergabetrichter werden Betonplatten verbaut. Nach Ablauf der Betriebsdauer sind die Stahl- und Betonplatten vom Auftraggeber zurückzubauen, sowie die Öffnung im Hafendamm mit den seitlich zwischengelagerten Dammmaterialien und Oberboden lagenweise zu verschließen und zu verdichten. Zuletzt muss DeltaPort GmbH & Co. KG den Wirtschaftsweg auf der Dammkrone wiederherstellen. Aufgrund der starken Vorbelastung des planfestgestellten Gebietes werden Auswirkungen auf Fläche und Böden als nicht erheblich eingestuft.

### Auswirkungen auf das Schutzgut Wasser

Zur Vermeidung von Gefahren für das Oberflächenwasser wird beim Entladen der Schiffe ein potentiell mögliches Einbringen von Bodenmaterial ins Hafengebiet durch Einhaltung des aktuellen Stands der Technik verhindert, indem die Greiferschaufel das Bodengut dicht umschließt. Mit einer Schutzklappe im Schwenkbereich des Baggers wird das hinunterfallende Material abgefangen, damit es nicht ins Wasser gelangt, sondern stattdessen auf das Schiff zurückfällt. Eine weitere Vorsichtsmaßnahme zum Schutz des Hafengewässers ist, dass DeltaPort GmbH & Co. KG Ölaustritte an Baumaschinen zu vermeiden hat und nur bestimmte, nicht gewässerschädliche Öle verwenden darf. Somit bestehen keine erheblichen Nachteile durch den wasserseitigen Umschlagplatz für das Hafengewässer.

### Auswirkungen auf das Schutzgut Luft

Lokal auf das Baufeld begrenzt wird DeltaPort GmbH & Co. KG die Entwicklung von Staubemissionen während des Transportvorgangs weitestgehend unterbinden können. Die Greiferschaufel ist dicht verschließbar. Sollte das zu entladende Bodenmaterial nicht feucht genug sein, kann Staubbildung vermieden werden, indem zu Beginn der Förderbandstrecke eine Be-

rieselungsanlage mit Wasser aus dem Hafenbecken eingeschaltet wird. Am Ende der Förderbandstrecke werden Stofffüllen angebracht, um Staubemissionen beim Fallen der Materialien in die Auffang- und Übergabetrichter zu reduzieren. Die Auffang- und Übergabetrichter sind ein geschlossenes System, in dem ein Großteil des angelandeten Materials zwischengelagert wird und erst wieder beim Befüllvorgang der LademuLde des Transport-LKW der Luft ausgesetzt ist. Zulezt wird einer möglichen Staubbildung bei trockener Witterung durch Transport-LKW auf dem Weg zwischen Verladetrichter und Baustellengebiet mittels einer Bewässerung der Fahrwege entgegengewirkt. Bezüglich des Schutzgutes Luft sind erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen nicht zu befürchten.

### Wechselwirkungen zwischen den Schutzgütern

Nach einer ganzheitlichen Betrachtung aller betroffenen Schutzgüter sind erhebliche Wechselwirkungen der Schutzgüter durch die beantragte Planänderung nicht zu erwarten, da zusätzliche Auswirkungen auf die einzelnen Schutzgüter selbst nur sehr gering sind. Die Hafenecke Emmelsum und das daran angrenzende Baufeld bieten eine Nutzung des Schiffsweges an. Entgegen der vorherigen Planung der Anlieferung sämtlichen Bodenmaterials (u. a. aus den Niederlanden) mit LKW über den Landweg erfordert der Schiffsweg zwar die temporäre Installation des Löschrpontons im Hafenbecken mit Förderanlage; dieses Vorgehen ermöglicht jedoch eine Einsparung von ca. 100 LKW Anlieferungsfahrten pro eine Schiffsladung. Insgesamt ist mit mindestens 80 Schiffslieferungen zu rechnen, wodurch eine Einsparung von 16.000 LKW Fahrten zwischen Rotterdam und Emmelsum erreicht wird. Dies führt auch zu einer deutlichen Entlastung der Straßen, insbesondere zwischen Rotterdam und Emmelsum.

### **Ergebnis**

Aufgrund der überschlägigen Vorprüfung unter Berücksichtigung der in der Anlage 3 zum UVPG aufgeführten Kriterien ist nicht mit zusätzlichen erheblichen nachteiligen oder anderen erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen durch das Änderungsvorhaben zu rechnen.

Gemäß § 5 I 1 UVPG stelle ich daher fest, dass für das beantragte Änderungsvorhaben keine Verpflichtung zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung besteht.

Diese Feststellung wird hiermit gemäß § 5 II 1 UVPG bekanntgegeben. Sie ist gemäß § 5 III 1 UVPG nicht selbstständig anfechtbar.

Gez.

Madeline Günther