

Bekanntmachung gemäß § 5 Absatz 2 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) über die Feststellung des Nichtbestehens der UVP-Pflicht zu dem Vorhaben Neubau eines Schiffanlegers am Nordufer Kultushafen mit Spundwanderneuerung

Bezirksregierung Düsseldorf
54.04.01.42-37

Düsseldorf, 17.07.2024

Die Duisburger Hafen AG beabsichtigt, am Nordufer des Kultushafens in Duisburg-Hochfeld einen Schiffsanleger für Fahrgastschiffe zu bauen, mit denen Bereisungen auf dem Rhein und den Häfen stattfinden sollen. Die Bereisungen sollen für interessierte Besucher der Internationalen Gartenausstellung (IGA), welche 2027 im Ruhrgebiet stattfindet, durchgeführt werden.

Die vorhandene Uferspundwand kann aufgrund ihres Alters nicht mehr umgebaut werden. Daher soll an der vorgesehenen Position der Steigeranlage eine neue, einfach verankerte Spundwand von rund 40 Metern Länge vor die alte Wand gesetzt werden.

Zusätzlich soll eine zweite Spundwand mit wasserseitiger gestaffelter Höhe errichtet und mit Querwänden ein geschlossener Kasten mit der Uferspundwand gebildet werden. Dieser Kasten soll mit kiesig-sandigem Material gefüllt werden, sodass eine Treppenanlage aus Betonstufen mit Zwischenpodesten sowie Geländern und Toren gebaut werden kann, damit das Betreten von Schiffen bei unterschiedlichen Wasserständen möglich wird.

Außerdem sollen drei Dalben mit Seitenpollern zum Festmachen von Schiffen in die Hafensohle vor der neuen Spundwand eingebaut werden.

Für den Bau des Schiffsanlegers mit Spundwanderneuerung hat die Duisburger Hafen AG mit Datum vom 15.04.2024 Unterlagen zur Feststellung über das Bestehen oder Nichtbestehen der Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) vorgelegt.

Gemäß § 7 Absatz 1 Satz 1 Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) in Verbindung mit Nummer 13.18.1 der Anlage 1 zum UVPG ist für das geplante Vorhaben 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. Maßgebend ist, ob das Vorhaben erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen haben kann, die nach § 25 Absatz 2 UVPG bei der Zulassungsentscheidung zu berücksichtigen sind.

Die Bewertung im Rahmen einer überschlägigen Prüfung anhand der vorgelegten Antragsunterlagen, eigener Ermittlungen und der für die Entscheidung maßgeblichen

Rechts- und Verwaltungsvorschriften ergab, dass durch die beantragte Maßnahme keine erheblichen nachteiligen Auswirkungen auf die in § 2 Absatz 1 UVPG genannten Schutzgüter zu erwarten sind.

Die Bewertung stützt sich insbesondere auf folgende Aspekte:

Merkmale des Vorhabens

Die Duisburger Hafen AG plant den Neubau eines Schiffsanlegers am Nordufer des Kultushafens mit Spundwandlerneuerung. Das Vorhaben steht in einem thematischen Zusammenhang zum Ausbau des Kultushafens (Az.: 54.04.01.20-60).

Die geschätzte Größe des Bauvorhabens beträgt ca. 300 m², während der Umfang der Erdarbeiten bzw. der Retentionsraumverlust auf ca. 838 m³ festgesetzt wird. Die Bauzeit beträgt ca. acht Monate. Ingenieurbauwerke, die errichtet werden, sind Spundwände und Treppenanlagen.

Der Bauumfang umfasst vier Maßnahmen. Beginnend mit der Herstellung einer Ufereinfassung mit einer einfach verankerten Spundwand in einer Gesamtlänge von rund 40 Metern mit zwei Abschlussquerwänden. Nachfolgend wird vor der neuen Spundwand ein Spundwandkasten für die Steigeranlage errichtet. Die Spundwände werden dann mit geeigneten, nicht bindigen, Bodenmaterialien der Einbauklasse Z0 hinterfüllt. Letztlich werden drei Dalben mit Seitenpollern zum Festmachen von Schiffen geliefert und eingebracht.

Im Rahmen der Bauausführung wird zunächst die Uferspundwand errichtet. Dazu wird die Uferspundwand bestehend aus Stahl, mit Bohrverpresspfählen einfach verankert und vergurtet. Dabei erfolgt das Einbringen der Spundbohlen vom Wasser aus. Die Spundbohlen der vorhandenen Ufersicherung verbleiben im Boden, sodass die vorhandene Uferböschung von der Maßnahme nicht betroffen ist. Während die landseitige Spundwand mit Bohrverpresspfählen einfach verankert wird, wird die wasserseitige Wand mit Horizontalankern an einer außen angebrachten Vergurtung der landseitigen Wand befestigt. Zudem wird als oberer Abschluss der Spundwand ein Wulsthalm als Holmblech aufgeschweißt.

Im nächsten Schritt der Bauausführung handelt es sich um die Dalben. Es werden insgesamt drei freistehende Dalben mit jeweils acht Stück wechselseitig angeschweißten Seitenpollern geliefert und eingebracht. Zusätzlich soll in die Spundwand der Steigeranlage noch ein weiterer Dalben integriert werden.

Natürliche Bodenmaterialien (BM) bzw. Baggergut (BG) der Klassen BM-0 / BG-0 nach der Ersatzbaustoffverordnung werden als Hinterfüllung der Ufereinfassungen eingesetzt. Auf dieser Hinterfüllung der wasserseitigen Spundwand werden Treppen entweder aus Ortbeton- oder Fertigteilstufen gebaut, die ungefähr alle 90 cm in der Höhe von Podesten aus Ortbeton oder Pflaster unterbrochen sind. Am landseitigen Rand der Treppen werden Rampen aus verzinkten Blechen oder aus Beton für Rollstuhlfahrer montiert.

Außerdem wird von der oberen Kante der Hafenmauer eine drei Meter breite Brücke zum Spundwandkasten errichtet.

Die vorhandene allgemeine Hafenbeleuchtung dient gemäß der DIN EN 14329, „Fahrzeuge der Binnenschifffahrt, Einrichtung von Liege- und Umschlagplätzen“, als Regelbeleuchtung. Durch sie wird gewährleistet, dass der Verkehr im Hafen und im Bereich der Uferanlage bei Dunkelheit reibungslos und sicher vollzogen werden kann. Anfallender Bauschutt, Staub oder Flüssigkeiten sind mit der Auffangvorrichtung zu sammeln und fachgerecht zu entsorgen, sodass ein Eintrag in den Wasserkörper vermieden wird. Die Auffangvorrichtungen müssen dafür undurchsichtig sein und bei der Beschädigung ersetzt werden.

Retentionsraumverlust

Für die beantragte Maßnahme entsteht ein Retentionsraumverlust i. H. v. ca. 838 m³. Dieser Retentionsraumverlust kann durch das Retentionsvolumen, welches bei der Duisport verfügbar ist, ausgeglichen werden.

Standort des Vorhabens

Das Bauvorhaben wird in Duisburg-Hochfeld durchgeführt. Der Kultushafen liegt in einem Grenzbereich unterschiedlicher Nutzungen. Südlich liegt ein Industriegebiet mit dem Hafenbereich des Südhafens, der sich die Einfahrt mit dem Kultushafen teilt. Nördlich befindet sich der Rheinpark Duisburg als Regionaler Grünzug mit Freizeitnutzung. Außerdem verlaufen im nahen Umfeld Schienenwege. Die nächstgelegenen Siedlungsbereiche Wanheimerort und Hochfeld sind 200 bzw. 700 Meter vom Plangebiet entfernt.

Das Plangebiet wird insbesondere von den örtlichen Angelvereinen als Freizeitbereich genutzt. Zudem dient der nördlich gelegene Rheinpark Duisburg als Naherholungsraum und Fläche mit Industriekultur. Mögliche schutzgutbezogene Kriterien sind dort durch die Planung jedoch nicht betroffen.

Der Rhein hat als überregionale Verbundachse aufgrund der Funktion als Wanderkorridor für Fischarten, wie den Lachs, den Maifisch und die Meerforelle eine besondere Bedeutung im Biotopverbund. Den Fischarten ist ein genügender Lebensraum gewidmet, sodass das Plangebiet keine Flächen mit besonderer Bedeutung für den Naturschutz umfasst.

Westlich des Plangebiets in ca. 350 Metern Entfernung liegt auf dem gegenüberliegenden Ufer des Rheins das Landschaftsschutzgebiet (LSG-4506-0015) „Rheinauenbereich Werthäuser und Rheinhauser Wardt“. Südlich befindet sich in ca. 900 Metern Entfernung das Naturschutzgebiet „NSG Rheinaue Friemersheim“ (NSG DU-001). Dieses Naturschutzgebiet umfasst ausgedehnte Flächen des besonders geschützten Biotopes „6510 Glatthafer- und Wiesenknopf-Silgenwiesen“. Außerdem sind die „Fliederstraße“ ca. 500 Meter, die „Eichhornstraße“ ca. 700 Meter

südöstlich, die „Wörthstraße“ ca. 700 Meter nördlich und die „Paul-Esch-Straße“ ca. 900 Meter östlich des Plangebietes als gesetzlich geschützte Alleen gekennzeichnet.

Der Bau des Schiffsanlegers befindet sich im festgesetzten Überschwemmungsgebiet des Rheins (14.08.2017), rechtes Ufer von 707,0 km bis 857,7 km und linkes Ufer von 711, 2 km bis 865,5 km, im Regierungsbezirk Düsseldorf und somit in einem Gebiet mit signifikantem Hochwasserrisiko.

Der vom Vorhaben betroffene Uferabschnitt liegt zudem innerhalb des Teilgebiets West des Luftreinhalteplanes Ruhrgebiet 2011 (Bezirksregierung Düsseldorf, in der Fassung vom 15.06.2015). Die Immissionsbelastung wird größtenteils durch den lokalen Straßen- und Schiffsverkehr sowie die industriellen Anlagen verursacht. Daher wurde im Luftreinhalteplan mit Wirkung ab dem 01.01.2012 eine Umweltzone im Ruhrgebiet eingerichtet, welche ein dauerhaftes Verkehrsverbot für Kraftfahrzeuge, die bestimmte Schadstoffmengen emittieren, beinhaltet. In einer ausgewiesenen Umweltzone sollen Belastungen vermindert werden. In entsprechenden Bereichen werden häufig die Stickstoffdioxid-Grenzwerte der Europäischen Union überschritten. Durch den zukünftigen Betrieb der Anlegestelle wird sich die Belastung der Luft durch Schadstoffe erhöhen. Aufgrund der Frachtschiffe, die den Hafen bisher schon anfahren, ist die zusätzliche Belastung allerdings gering.

Nach dem Bau der Anlegestelle wird sich, durch die spätere Nutzung, der Schiffsverkehr sowie der Personenverkehr erhöhen, woraus durch die reisenden Personen und dem Betrieb der Fahrgastschiffe höhere Lärmemissionen resultieren. Der Lärm nimmt im Umfeld des Hafens durch die Zufahrt zu dem Anleger sowie wartende Personen am Anleger zu. Da der Hafen bisher schon von Frachtschiffen angefahren wird, ist jedoch nur von einer geringen zusätzlichen Belastung auszugehen. Zudem ist im direkten Einflussbereich der Baustelle keine Wohnbebauung vorhanden, auf die sich höhere Lärmemissionen auswirken können. Grenzwerte der TA Lärm werden von allen auf der Baustelle eingesetzten Geräten eingehalten.

Es besteht kein Konflikt mit dem Regionalplan Ruhr (Beschluss 11.2023). Dieser sieht das Gebiet südlich des Kultushafen als Industriegebiet. Im Westen dieses Industriegebiet ist der Südhafen als Sondergebiet Hafen ausgewiesen.

Von dem geplanten Vorhaben sind keine erheblichen Beeinträchtigungen auf Natura 2000-Gebiete oder sonstige naturschutzrechtliche Schutzanweisungen zu erwarten.

Art und Merkmale der möglichen Auswirkungen

Baubedingte Auswirkungen:

Im Rahmen des Bauvorhabens können gemäß §§ 7, 39 Absatz 1 und 44 Absatz 1 Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) schutzgutbezogene Kriterien, wie beispielsweise Lebensräume wildlebender Tier- und Pflanzenarten, betroffen sein.

Das Bauvorhaben erfolgt wasserseitig von einem Schiff aus. Während des Einbaus der Spundwände und der Dalben ist mit Lärm, Vibrationen und Erschütterungen zu rechnen, wobei Verwirbelungen des Sedimentes auftreten. Dadurch werden sich in dem betroffenen Abschnitt aufhaltende Fische temporär vergrämt, jedoch nicht nachhaltig vertrieben, sodass sich langfristig keine negativen Auswirkungen ergeben.

Weiterhin werden stoffliche Emissionen in Form von Verwirbelungen durch Arbeiten an den Spundwänden und nicht stoffliche Emissionen in Form von Erschütterungen durch das Setzen der Spundwände und Dalben verursacht, welche nur eine vorübergehende Störung darstellen.

Die Lebensbereiche im Hafenbecken werden durch die Maßnahme minimal verkleinert, dies hat jedoch keine nachhaltigen Auswirkungen auf in dem Wasser befindliche Lebewesen.

Im Uferbereich des Kultushafens sind Vorkommen der planungsrelevanten Art Mauereidechse bekannt. In der Artenschutzprüfung (1. Stufe) von regio gis + planung (Stand: April 2024) wird darauf verwiesen, dass alle Maßnahmen zum Schutz der Mauereidechse aus dem Artenschutzgutachten für den Ausbau des Kultushafens als Teil des Zukunftsgartens der IGA 2027 (Az.: 54.04.01.20-60) übernommen werden.

Dauerhafte, erhebliche Beeinträchtigungen auf die naturschutzrechtlich zu betrachtenden Schutzgüter sind durch das geplante Vorhaben voraussichtlich nicht zu erwarten. Vorkommen artenschutzrechtlich relevanter Arten wären daher nicht zu erwarten. Somit können die Verbotstatbestände nach §§ 39 Abs. 1 und 44 Abs. 1 BNatSchG sicher ausgeschlossen werden.

Grundlegend wird die nördliche Hafenwand des Kultushafens visuell durch den Bau des Schiffsanlegers anhand der 40 Meter langen neuen Spundwand sowie der Treppenanlage umgestaltet, wobei keine Veränderungen des Grundwassers zu erwarten sind.

Der Verkehr der Fahrgastschiffe wird die Frequenz der visuellen Reize und der Fahrten steigern. Eine daraus resultierende Wirkung im Gewässer wie z.B. erhöhte Verwirbelungen durch Schiffsantrieb wird nicht zusätzlich verursacht, da diese bereits durch die bestehende Hafennutzung im Kultushafen sowie im Südhafen durch die Frachtschiffe bestehen.

Ergebnis

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

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

Diese Feststellung wird hiermit gemäß § 5 Absatz 2 UVPG bekanntgegeben. Sie ist gemäß § 5 Absatz 3 Satz 1 UVPG nicht selbstständig anfechtbar.

Im Auftrag
gez. Niklas Korn