

Bekanntmachung gemäß § 5 Abs. 2 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) über die Feststellung des Nichtbestehens der UVP-Pflicht für die Uferböschungssicherung am Kopfende des Hafenbeckens C im Duisburger Hafen in Duisburg-Ruhrort

Bezirksregierung Düsseldorf
54.04.01.42-30

Düsseldorf, 21.03.2023

Die Duisburger Hafen AG plant den Bau und die Ausbildung einer wasserseitigen Böschung am Kopfende des Hafenbeckens C im Duisburger Hafen.

Die Duisburger Hafen AG hat daher mit Schreiben vom 30.08.2021 die Uferböschungssicherung am Kopfende des Hafenbeckens C im Duisburger Hafen in Duisburg-Ruhrort beantragt.

Das entsprechende Gelände wurde in der Vergangenheit von der Triton-Schiffswerft genutzt, deren Gebäude und Einrichtungen zurückgebaut wurden. Auf der ehemaligen Helling, d.h. die Fläche, die derzeit zum Hafenbecken C abfällt, soll eine ebene Fläche durch eine Bodenauffüllung entstehen. Es ist geplant, die entstehende ebene Fläche zu befestigen und für andere Nutzungen des Hafens zu verwenden.

Für die Uferböschungssicherung hat die Duisburger Hafen AG mit Datum vom 03.03.2022 Unterlagen zur Feststellung über das Bestehen oder Nichtbestehen der Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) vorgelegt.

Gemäß § 7 Abs. 1 S. 1 UVPG i. V. m. Nr. 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 Abs. 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 Abs. 1 UVPG genannten Schutzgüter zu erwarten sind.

Diese Bewertung stützt sich insbesondere auf folgende Aspekte:

Merkmale des Vorhabens

Die Duisburger Hafen AG plant am Kopfende des Hafenbeckens C auf einer Länge von ca. 140 m eine neue Böschung mit einer Neigung von 1:1,5 zu errichten. Die Böschung soll gegen Erosion gesichert, mit Mutterboden abgedeckt und begrünt werden. Die Böschung beginnt auf der Höhe des Mittelwassers (20,34 NN) in ca. 2 m Entfernung zu der Wasserfläche des Hafens bei Mittelwasser. Die Ufergestaltung verändert

sich dadurch von einem flachen Ufer (Helling) zu einer ca. 8 m hohen Uferböschung. Dies führt zu einer Aufhöhung des Geländes mit einer Oberkante der Böschung von NN +28,90 m. Die eingeebnete Fläche liegt mit Freibord von 0,60 m über dem 100-jährigen Hochwasser (HQ100) von NN +28,30 m.

Für die Auffüllung der Fläche sind ca. 26.100 m³ Bodenmassen notwendig, die an den Ort der Auffüllung transportiert werden müssen. Diese Baumaßnahme ist während des Bauablaufs mit LKW-Transporten auf den Straßen im Hafengebiet verbunden.

Standort des Vorhabens

Das Untersuchungsgebiet liegt in Duisburg-Ruhrort im Duisburger Hafen am Kopfende des Hafenbeckens C. Das Gelände wurde in der Vergangenheit von einer Werft genutzt. Der ehemalige Werftstandort wurde auf Altablagerungen untersucht. Aus den durchgeführten rückbaubegleitenden Untersuchungen ergaben sich keine Hinweise auf das Vorliegen von relevanten Bodenverunreinigungen im Bereich der ehemaligen Werftbebauung oder der ehemaligen Helling.

Das Plangebiet liegt im räumlichen Zusammenhang des Sondergebietes Hafen der Stadt Duisburg. Der aktuelle Entwurf des Regionalplans Ruhr (2021) stellt das Plangebiet als Industriegebiet mit der Zweckbestimmung Hafen dar. Der Entwurf des Flächennutzungsplans der Stadt Duisburg (2016) stellt die Flächen als Sondergebiet Hafen dar.

Durch seine Lage im Hafengebiet ist die weitere Umgebung des Plangebietes dicht bebaut und weitgehend versiegelt. Im direkten Umfeld befindet sich im Westen die Schrottinself des Duisburger Hafens, im Süden und Osten grenzen Gewerbebetriebe des Duisburger Hafens an. Im Norden grenzen an das Plangebiet Gleisanlagen sowie ein Umschlagbahnhof. Weiter nördlich in ca. 500 m Entfernung (Luftlinie) befindet sich das Kaiser-Wilhelm-Krankenhaus Duisburg-Meiderich.

Das nächstgelegene Schutzgebiet, das Landschaftsschutzgebiet Ruhrauenbereiche, ist von dem umzugestaltenden Uferbereich etwa 750 m entfernt.

Der Untersuchungsraum liegt innerhalb des Teilgebiets West des Luftreinhalteplanes Ruhrgebiet 2011 (Bezirksregierung Düsseldorf, in der Fassung vom 15.06.2015). Die Immissionssituation wird maßgeblich durch den lokalen Straßen- sowie Schiffsverkehr und die industriellen Anlagen bestimmt. Aus diesem Grund wurde im Luftreinhalteplan mit Wirkung ab dem 01.01.2012 eine zusammenhängende, großräumige Umweltzone Ruhrgebiet eingerichtet, die ein dauerhaftes Verkehrsverbot für Kraftfahrzeuge, die bestimmte Schadstoffmengen emittieren, beinhaltet. Das Untersuchungsgebiet liegt innerhalb dieser im Rahmen des Luftreinhalteplanes ausgewiesenen Umweltzone. Das Vorhaben ist nicht mit einer Erhöhung der Belastung der Luft verbunden.

Das Untersuchungsgebiet liegt innerhalb des festgesetzten Überschwemmungsgebietes des Rheins mit entsprechenden Hochwassergefahren. Im Falle von Hochwasserereignissen häufiger Wahrscheinlichkeit (HQ10/20) wird das Plangebiet vor Maßnahmenbeginn zu einem Großteil mit einer Tiefe von 0,5-4 m überflutet.

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

Art und Merkmale der möglichen Auswirkungen

Baubedingte Auswirkungen:

Durch die Planung können zwei Nutzungskriterien (Anlage 3 Nr. 2.1 zum UVPG) betroffen sein. In räumlicher Nähe (ca. 500 m) befindet sich ein Krankenhaus. Eine Beeinträchtigung durch die Baumaßnahme zur Aufschüttung des Geländes und der Modellierung einer Hafenterrasse ist temporär (bauzeitlich) möglich.

Es werden ca. 26.100 m³ Bodenmassen neu aufgeschüttet, die an den Ort der Auffüllung transportiert werden müssen.

Der einzubauende Boden ist zur Baustelle zu bewegen und für den Einbau zu verdichten. Als Wirkungen sind somit Bodenbewegungen und Vibrationen zu betrachten.

Aufgrund der vorhergehenden industriellen Nutzung sind vorhandene Bodenbelastungen nicht auszuschließen. Aus den durchgeführten rückbaubegleitenden Untersuchungen ergeben sich aber keine Hinweise auf das Vorliegen von relevanten Bodenverunreinigungen im Bereich der ehemaligen Werftbebauung oder der ehemaligen Helling.

Der Untersuchungsraum liegt innerhalb des Teilgebiets West des Luftreinhalteplanes Ruhrgebiet 2011 (Bezirksregierung Düsseldorf, in der Fassung vom 15.06.2015). Durch die Anschüttung der Hafenterrasse und der Nivellierung des Geländes ist nicht mit einer dauerhaften Erhöhung der Belastung der Luft zu rechnen. Durch den Baustellenverkehr können temporär Belastungen auftreten. Mit einer Erhöhung der Lärmemissionen ist nicht zu rechnen.

Aufgrund der Aufgabe der vorhergehenden industriellen Nutzung ist aber keine generelle Erhöhung der Belastung durch diese Baumaßnahme zu erwarten.

Das Landschaftsschutzgebiet Ruhrauenbereiche ist etwa 750 m entfernt. Auswirkungen auf das Schutzgebiet sind wegen der Distanz nicht zu befürchten.

Anlagebedingte und betriebsbedingte Auswirkungen:

Das Plangebiet ist im Entwurf des Regionalplans Ruhr als Industriegebiet (Hafen) dargestellt. Mit der Planung soll diese Nutzung weiterhin erhalten bleiben, sodass in dieser Hinsicht kein Konflikt besteht.

Auswirkungen auf Natur und Landschaft im Sinne von § 14 Abs. 1 BNatSchG liegen nicht vor. Mit dem Vorhaben ist eine geringfügige Veränderung des Landschaftsbildes verbunden, die auf einer Fläche vorgenommen wird, die bereits in der Vergangenheit langjährig baulich genutzt war.

Dauerhafte anlage- oder betriebsbedingte Auswirkungen auf das Kaiser-Wilhelm-Krankenhaus sind auszuschließen.

Die frühere industrielle Nutzung der Werft wurde aufgegeben. Die spätere Nutzung der entstehenden Fläche ist Gegenstand eines eigenen Genehmigungsverfahrens.

Durch die Hafengebösung und das Anheben der Geländeoberkannte gehen ca. 26.100 m³ Retentionsraum verloren, welcher an anderer Stelle im Duisburger Hafen durch den Rückbau vorhandener Anlagen neu geschaffen wird.

Qualitätskriterien der Schutzgüter (Anlage 3 Nr. 2.2 zum UVPG) sind insgesamt nicht betroffen.

Hinweise auf planungsrelevante Artvorkommen gibt es nicht. Nachteilige Auswirkungen auf Tiere, Pflanzen und die biologische Vielfalt können ausgeschlossen werden.

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 Abs. 2 UVPG bekanntgegeben. Sie ist gemäß § 5 Abs. 3 S. 1 UVPG nicht selbstständig anfechtbar.

Im Auftrag
gezeichnet
Arne Sölken