



Baden-Württemberg

REGIERUNGSPRÄSIDIUM KARLSRUHE

ABTEILUNG 1 - STEUERUNG, VERWALTUNG UND BEVÖLKERUNGSSCHUTZ

Regierungspräsidium Karlsruhe · 76247 Karlsruhe

Karlsruhe 19.05.2025

Name Cordelia Kuhn

Durchwahl +49 721 926 3053

Contargo Rhein-Neckar GmbH

Frau Isabel Müller

Herrn Eric Wedel

Shellstraße 5

67065 Ludwigshafen am Rhein

Aktenzeichen RPK17-3826-29/2/15

(Bitte bei Antwort angeben)

Erweiterung des Containerterminals im Mannheimer Hafen (Mühlauhafen)

Hier: Feststellung über das Unterbleiben einer Umweltverträglichkeitsprüfung gemäß §§ 5, 14a des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung

Sehr geehrte Frau Müller,
sehr geehrter Herr Wedel,

für das o. g. Vorhaben wird gemäß § 5 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) festgestellt, dass keine Verpflichtung zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP-Pflicht) besteht.

Begründung:

I.

Die Vorhabenträgerin, die Contargo Rhein-Neckar GmbH (im Folgenden: CRN), beabsichtigt die Erweiterung und Sanierung eines trimodalen Containerterminals in Mannheim.

Nachdem die geplanten Sanierungsarbeiten vom Regierungspräsidium Karlsruhe als planfeststellungsfreie Unterhaltungsmaßnahmen eingestuft wurden, beantragte die

CRN für die Erweiterungsmaßnahmen mit Schreiben vom 30. April 2025 festzustellen, ob eine UVP-Pflicht besteht.

Dazu legte die CRN folgende Unterlagen vor:

- ausgefüllte Arbeitshilfe für die behördliche Vorprüfung des Einzelfalles zur Feststellung der UVP-Pflicht von Schienenprojekten (Stand: 30. April 2025)
- Screeninggutachten (Stand: 25. Juni 2024)
- Bodenschutzgutachten (Stand: 25. Juni 2024) mit Anlagen (Legende, Übersichtslageplan, Lageplan, Bohrprofile, Kampfmittelbericht)

Das Vorhaben betrifft das in westlicher Richtung parallel zur Werfthallenstraße 1 - 27 verlaufende, etwa 1,3 km lange Containerterminal im Mannheimer Hafen 1, Hafenbecken 12 Mühlauhafen. Dabei handelt es sich um eine Industrieemissions-Anlage (IE-Anlage) und intermodale Umschlaganlage, bei der Containergut von der Bahn mittels Portalkränen auf Binnenschiffe oder LKWs verladen wird und umgekehrt.

Zur Erweiterung des Containerterminals soll das direkt am Kai befindliche Gleis M16 in südliche Richtung um 260 m verlängert und das auf der geplanten Ausbaustrecke befindliche Trafogebäude abgerissen werden. Die Ausbaufäche des Gleises M16 soll dabei als Betonfläche niveaugleich mit der Schienenoberkante ausgestaltet werden. So soll einerseits den Anforderungen des § 29 der Verordnung über Anlagen zum Umgang mit wassergefährdenden Stoffen (AwSV) genügt werden. Andererseits wird ermöglicht, dass das Gleis mit Kfz und Gabelstapler überfahrbar ist und bei Bedarf auf dem Gleis nach wie vor auch Container abgestellt werden können.

Zusätzlich soll für ein neues Gleis M16a – als Parallelgleis zu M16 mit identischer Bauweise – ein 400 m langes Betonfundament mit Einlassung für eine spätere Gleisverlegung gebaut werden. Auch auf dieser Fläche sollen – wie schon zuvor – bei Bedarf Container abgestellt werden können.

Die Gleise sollen jeweils eine Breite von 4,50 m aufweisen. Daraus ergibt sich ein Gesamtflächenbedarf von $660\text{m} \times 4,50\text{m} = 3.000\text{m}^2$. Das erforderliche Aushubvolumen beläuft sich bei einer Tiefe des Aushubs von 1,25 m auf $1,25\text{m} \times 3.000\text{m}^2 = 5.500\text{m}^3$. Die Bauarbeiten sollen Ende 2025/Anfang 2026 beginnen und können in ca. 120

Werktagen abgeschlossen werden. Für die Baumaßnahmen sollen LKW, Bagger, Radlader, Bohrgeräte und für solche Baumaßnahmen sonst übliches technisches Gerät zum Einsatz kommen. Nachtbauarbeiten sind nicht vorgesehen.

Die zugleich geplanten Sanierungsmaßnahmen betreffen vor allem Anpassungen an die Vorgaben des § 29 AwSV. So soll der ca. 380 m lange Schotterboden des Gleises M13 durch einen mit der Schienenoberkante niveaugleiche Beton-/Asphaltboden ersetzt werden. Gleiches gilt für das Bestandsgleis M16 auf einer Fläche von ca. 156 m, die bislang mit Schotter und Stelcon-Platten bedeckt ist. Die Containerabstellflächen sollen saniert und die Flächen unter zwei Portalkränen ersetzt werden. Ferner sollen die betreffenden zwei Portalkräne aufgrund ihres hohen Verschleißes standortgleich und mit leicht höherem Gewicht durch zwei neue ersetzt werden. Hinzu kommt eine von der staatlichen Rhein-Neckar-Hafengesellschaft Mannheim mbH geplante Verlängerung der Dalben im angrenzenden Hafenbecken.

Die betroffenen Flächen liegen im Industriegebiet. Der Flächennutzungsplan der Stadt Mannheim kennzeichnet das Areal des Mühlauhafens als Hafenanlage.

Die Baustellenflächen befinden sich allesamt auf bereits versiegelten Flächen des Containerterminals. Auch anlagenbedingt werden ausschließlich Flächen des bisherigen Containerterminals in Anspruch genommen. Dabei handelt es sich um zum Großteil bereits völlig versiegelte Flächen und wenige teilversiegelte Schotterbereiche. Im Sinne eines schonenden Umgangs mit Grund und Boden werden die Bodenaushübe bezüglich der Verwertungseignung unter Beachtung von § 12 BBodSchV und DIN 19731 überwacht und behandelt.

Das Vorhaben greift weder bau- noch betriebsbedingt in Oberflächengewässer oder das Grundwasser ein. Das Containergut beinhaltet zwar Gefahrstoffe der Gefahrgutklassen 2 bis 6 sowie 8 und 9, darunter auch wassergefährdende Stoffe. Die Flächen werden aber in Beton- bzw. Asphaltbauweise nach den Anforderungen von § 29 AwSV hergestellt. Zur Vermeidung von Schadstoffeinträgen in das Grundwasser während der Bauzeit werden entsprechende Schutzmaßnahmen nach Wasserhaushaltsgesetz (WHG) und Wassergesetz Baden-Württemberg (WG) und dem aktuellen Stand der Technik umgesetzt. So werden Kraftstoffe sowie Hydraulik- und Mineralöle nur auf befestigten und gegenüber dem Untergrund abgedichteten Flächen in dafür zugelassenen Behältnissen gelagert. Darüber hinaus werden Ölbindemittel auf der Baustelle in ausreichender Menge vorgehalten. Betonfahrzeuge und -maschinen

werden zudem nur auf eigens für diesen Zweck eingerichteten Anlagen und Flächen und nicht auf unbefestigten Flächen gereinigt. Schließlich werden Betonreste und -abfälle nicht im Baufeld abgelagert oder zwischengelagert, sondern ordnungsgemäß entsorgt.

Bei Kartierungen wurde die streng geschützte und in Anhang IV der FFH –Richtlinie gelistete Mauereidechse (*Podarcis muralis*) nachgewiesen. Diese nutzt insbesondere die Kies- und Schotterflächen als Sekundärhabitat. Um zu verhindern, dass Mauereidechsen durch die Baumaßnahmen getötet werden, werden Vermeidungsmaßnahmen durchgeführt.

Das Vorhabengebiet ist weitgehend vegetationslos. Vereinzelt tritt auf wenige Quadratmeter großen Flächen und in Fugen und Ritzen Ruderalvegetation auf. Die vorhandenen Pflanzen sind weder gefährdet noch geschützt; hochwertige Biotoptypen bestehen nicht.

Die biologische Vielfalt ist aufgrund der Lage des Vorhabens im Industriegebiet äußerst gering und bleibt unverändert. Auch die urban geprägte Landschaft im Vorhabengebiet bleibt mangels unzerschnittenen Räumen, erholungsrelevanten Flächen oder natürlichen Landschaftselementen vom Vorhaben unberührt. Klima und Luft werden ebenfalls nicht beeinträchtigt.

Abfälle fallen nur baubedingt an und werden fachgerecht entsprechend dem Kreislaufwirtschaftsgesetz (KrWG) entsorgt. Bei den Abfällen handelt es sich nicht um gefährliche Abfälle nach § 3 Abs. 5 S. 1 iVm § 48 KrWG. Werden bei Erdarbeiten erdfremde Materialien oder verunreinigtes Aushubmaterial angetroffen, wird dieser Aushub von unbelastetem Aushub getrennt und nach § 5 Landes-Bodenschutzgesetz (LBodSchG) und den §§ 7 und 15 Kreislaufwirtschaftsgesetz (KrWG) verfahren.

Umweltverschmutzungen und Belästigungen, die die menschliche Gesundheit betreffen, fallen durch Lärm-, Staub- und Abgasemissionen sowie Erschütterungen während der Bauzeit an. Die Entfernung zu Siedlungsbereichen mit Wohnbebauung beträgt über 350 m; die Wohnbebauung wird dabei durch die Gleise und den Neckar von der Baustelle getrennt. Im Vorhabensbereich tritt nach der Lärmkartierung 2022 der Stadt Mannheim bereits ein Lärmpegel von 55 - 65 dB auf. Die baubedingten

Lärmemissionen werden durch bestehende Lärmschutzwände östlich des geplanten Vorhabens reduziert und die Vorgaben der AVV Baulärm beachtet.

Um die baubedingten Emissionen zu minimieren werden zudem die Abgas- und Staubemissionen durch den Einsatz schadstoffarmer Baumaschinen und -fahrzeuge gering gehalten. Zur Vermeidung von Staub wird das Material bei Abbruch, Lagerung und Transport befeuchtet.

Anlagen- und betriebsbedingte Umweltverschmutzungen und Belästigungen gehen nicht über das bestehende Maß hinaus.

Risiken von Störfällen, Unfällen und Katastrophen können nicht ausgeschlossen werden. Die IE-Anlage behandelt Containergut mit Gefahrstoffen der Gefahrgutklassen 2 bis 6 sowie 8 und 9. Sie befindet sich in einem Seveso-III-Betriebsbereich (Seveso III-Richtlinie 2012/18/EU) und ist im Überwachungsplan und -programm gem. § 17 Störfall-Verordnung gelistet. Die Auswirkungen eines Störfalls bleiben – abgesehen von im nächsten Absatz behandelten Hochwasserszenarien – auf den Betriebsbereich beschränkt. So kann es bei Leckgrößen $> 10 \text{ mm}^2$ zu gesundheitlichen Beeinträchtigungen im Nahbereich kommen. Durch die zeitgleich geplanten Sanierungsarbeiten wird die Anfälligkeit der Gesamtanlage für Störfälle verringert. So bewirkt etwa die Sanierung der Containerabstellflächen eine bessere Standfestigkeit der Container. Im Falle eines Störfalls wird nach den internen bzw. externen Maßgaben der Notfallplanung bzw. der Katastrophenschutzmaßnahmen verfahren.

Das Vorhaben befindet sich laut Hochwasserrisikomanagementplan Bearbeitungsgebiet Oberrhein, S. 64 mit seinem Einwirkungsbereich in einem Risikogebiet im Sinne von § 73 WHG sowie nach den Daten- und Kartendienst der LUBW (Stand: 09.05.2025) in einem Überschwemmungsgebiet HQ100 und HQextrem gem. § 76 WHG. Bei einem HQextrem-Ereignis werden laut Hochwassergefahrenkarte nicht nur die gesamte Anlage, sondern auch die angrenzenden Siedlungen im Osten und Südosten der Anlage überflutet.

Die Vorhabenfläche ist im Flächennutzungsplan der Stadt Mannheim zudem als Altlastenverdachtsfläche gekennzeichnet. Zur Vermeidung von Schäden werden bei einem Antreffen von Altlasten die zuständige Bodenschutzbehörde kontaktiert und entsprechende Vorkehrungen getroffen.

Das Vorhaben befindet sich demgegenüber nicht in einem Gebiet mit hoher Bevölkerungsdichte. Zwar liegt es in einem zentralen Ort, weil es sich nach dem einheitlichen Regionalplan Rhein-Neckar (2014) in Mannheim als einem Oberzentrum mit hochverdichtetem Kernraum befindet. Jedoch weist der Vorhabensbereich als Industriegebiet mit über 350m Abstand zu Wohnbebauung keine hohe Bevölkerungsdichte auf.

Das Vorhaben betrifft auch keine Kampfmittelfläche, denn laut Bodenschutzgutachten Anlage 4 (Kampfmittelbericht) verliefen Kampfmittelsondierungen auf den vom Vorhaben betroffenen Flächen negativ.

Wegen der Einzelheiten der Planung wird auf die sich in den Akten befindlichen Unterlagen verwiesen.

II.

Für das Vorhaben besteht keine UVP-Pflicht.

1. Gem. § 5 Abs. 1 S. 2 Nr. 1 UVPG stellt die zuständige Behörde auf Antrag des Vorhabenträgers fest, ob eine UVP-Pflicht besteht.

2. Ein entsprechender Antrag der Vorhabenträgerin vom 30. April 2025 liegt vor.

Das Regierungspräsidium Karlsruhe ist als sachlich und örtlich zuständige Planfeststellungsbehörde gem. § 5 Abs. 1a Nr. 2 lit. a Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) iVm § 3 Nr. 2 Eisenbahnzuständigkeitsverordnung (EZuVO), § 3 Abs. 1 Nr. 1 Landesverwaltungsverfahrensgesetz (LVwVfG) für eine eventuelle Planfeststellung des Vorhabens nach § 18 Abs. 1 AEG und damit auch für die vorgelagerte Feststellung der UVP-Pflicht zuständig.

Denn die Feststellung der UVP-Pflicht wird als Vorfrage zur Umweltverträglichkeitsprüfung gem. § 4 UVPG in dem jeweiligen Trägerverfahren getroffen, das einer Zulassungsentscheidung dient. Die für das Trägerverfahren – hier das Planfeststellungsverfahren gem. § 18 Abs. 1 AEG – zuständige Behörde entscheidet daher im Zulassungsverfahren auch über die UVP-Pflicht und führt ggf. eine Umweltverträglichkeitsprüfung durch.

3. Zur Feststellung der UVP-Pflicht ist für das Vorhaben gem. § 14a Abs. 2 Nr. 3 UVPG eine standortbezogene Vorprüfung entsprechend § 7 Abs. 2 UVPG durchzuführen.

Denn es handelt sich um ein Änderungsvorhaben in Form einer Erweiterung einer Bahnbetriebsanlage mit einer Flächeninanspruchnahme von weniger als 5.000 m² im Sinne von § 14a Abs. 2 Nr. 3 UVPG.

Das Vorhaben betrifft eine intermodale Umschlaganlage, die als „sonstige Bahnanlage“ im Sinne von § 4 Abs. 1 S. 2 Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO) zu den Betriebsanlagen einer Eisenbahn zählt, vgl. Anlage 1 Nr. 14.8.3 UVPG. Diese intermodale Umschlaganlage wird durch die geplanten Maßnahmen lediglich identitätswahrend erweitert, also geändert.

Für Änderungsvorhaben verdrängt § 14a UVPG als Spezialregelung den allgemeinen § 9 UVPG (BT-Drs. 19/22139, S. 25). Daneben kommen auch §§ 10ff. UVPG nicht zur Anwendung, weil keine kumulierenden Vorhaben gegeben sind.

Die Voraussetzungen des § 14a Abs. 2 Nr. 3 UVPG liegen vor. Denn die Erweiterung der intermodalen Umschlaganlage nimmt mit nur 3.000 m² eine geringere Fläche als 5.000 m² in Anspruch.

Die standortbezogene Vorprüfung gem. § 14a Abs. 2 Nr. 3 UVPG iVm § 7 Abs. 2 UVPG wird als überschlägige Prüfung in zwei Stufen durchgeführt.

Auf der **ersten Stufe** prüft die zuständige Behörde, ob für das Änderungsvorhaben besondere örtliche Gegebenheiten gemäß den in Nr. 2.3 Anlage 3 UVPG aufgeführten Schutzkriterien vorliegen. Ergibt die Prüfung auf der ersten Stufe, dass keine besonderen örtlichen Gegebenheiten vorliegen, so besteht keine UVP-Pflicht. Ergibt die Prüfung auf der ersten Stufe hingegen, dass besondere örtliche Gegebenheiten vorliegen, so prüft die Behörde auf der **zweiten Stufe** unter Berücksichtigung der in Anlage 3 UVPG aufgeführten Kriterien, ob das Änderungsvorhaben erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen haben kann, die die besondere Empfindlichkeit oder die Schutzziele des Gebietes betreffen und nach § 25 Abs. 2 UVPG bei der Zulassungsentscheidung zu berücksichtigen wären. Die UVP-Pflicht besteht in diesem Fall, wenn das Änderungsvorhaben nach Einschätzung der zuständigen Behörde solche Umweltauswirkungen haben kann.

a) Die Prüfung auf der **ersten Stufe** ergibt, dass für das Änderungsvorhaben besondere örtliche Gegebenheiten gem. Nr. 2.3.8 Var. 3 und 4 Anlage 3 UVPG vorliegen.

(1) Denn das Vorhaben befindet sich in einem Risikogebiet nach § 73 Abs. 1 WHG und einem Überschwemmungsgebiet HQ100 und HQextrem nach § 76 WHG.

Festgesetzte Risiko- und Überschwemmungsgebiete dienen insbesondere der Vorsorge und Abwehr der aus Überschwemmungen resultierenden Schäden für die in § 73 Abs. 1 S. 2 WHG genannten Schutzgüter (vgl. VG Augsburg, Urt. v. 15.7.2019 – 9 K 15.552, BeckRS 2019, 19491 Rn. 29; *Hünnekens*, in: Landmann/Rohmer, Umweltrecht, 105. EL September 2024, § 73 WHG Rn. 5, 7). Erfasst sind die menschliche Gesundheit, die Umwelt, das Kulturerbe, wirtschaftliche Tätigkeiten sowie erhebliche Sachwerte.

Für alle Schutzgüter sollen nach den landesweit festgelegten Oberzielen des Hochwasserrisikomanagements neue Risiken vermieden, bestehende Risiken verringert und nachteilige Folgen während und nach einem Hochwasser verringert werden (Hochwasserrisikomanagementplan, Bearbeitungsgebiet Oberrhein, S. 95).

Bei IE-Anlagen steht dabei die Vermeidung neuer Risiken und Verringerung bestehender Risiken im Vordergrund; insbesondere soll der nicht hochwasserangepasste Umgang mit wassergefährdenden Stoffen in HQextrem-Gebieten verringert werden (Hochwasserrisikomanagementplan, Bearbeitungsgebiet Oberrhein, S. 123). Damit sollen vor allem Umweltschäden, aber auch Folgeschäden an anderen Schutzgütern durch wassergefährdende Stoffe im Hochwasserfall minimiert werden (Hochwasserrisikomanagementplan, Bearbeitungsgebiet Oberrhein, S. 153).

(2) Darüber hinaus liegen keine Gebiete und Objekte nach Nr. 2.3.1 bis Nr. 2.3.11 Anlage 3 UVPG vor.

b) Nach überschlägiger Prüfung auf der **zweiten Stufe** gem. § 14a Abs. 2 Nr. 3 iVm § 7 Abs. 2 S. 5 UVPG kann das Vorhaben bezogen auf die Schutzziele des Risiko- und Überschwemmungsgebiets schon keine nachteiligen Umweltauswirkungen haben, sodass es auf die Frage der Erheblichkeit nicht mehr ankommt.

Nachteilige Umweltauswirkungen liegen vor, wenn die Wirkfaktoren des Vorhabens bezogen auf die Empfindlichkeit oder die Schutzziele des Gebietes negative Folgen für die Umwelt hervorrufen. Das ist hier nicht der Fall.

(a) Denn das Vorhaben schafft weder neue Risiken, noch erhöht es bestehende Risiken im Zusammenhang mit einem HQ100 oder HQextrem-Hochwasser. Es verbessert vielmehr den hochwasserangepassten Umgang mit wassergefährdenden Stoffen.

Das Vorhaben ändert zum einen nichts an der bisherigen Betriebsweise der Anlage im Umgang mit Gefahrgutcontainern. Insbesondere bewirken die geplanten Maßnahmen keine Ausweitung des Umgangs mit wassergefährdenden Stoffen in der Anlage, zumal auf den Ausbauf Flächen für die Gleise M16 und M16a auch zuvor schon Container abgestellt wurden.

Zum anderen wird das Risiko eines Gefahrstoffaustritts bei Hochwasser durch die zeitgleich durchgeführten Sanierungsarbeiten sogar verringert. Denn die Sanierung der Containerabstellflächen verbessert die Standfestigkeit der Container, wodurch ein Austritt von Gefahrstoffen durch umgekippte und dadurch beschädigte Container erschwert wird.

(b) Im Übrigen kommt es für die nachteiligen Umweltauswirkungen des Vorhabens aufgrund des reduzierten gebietsbezogenen Prüfungsmaßstabes nicht darauf an, ob Lebensraum für Mauereidechsen vorhabenbedingt zerstört wird. Hierzu sei aber bemerkt, dass entgegen der Ansicht der Vorhabenträgerin durch den Ersatz von Schotterflächen durch Beton- und Asphaltflächen ein Sekundärhabitat für die Mauereidechsen verloren geht, was bei späteren Genehmigungsverfahren im Wege von Ausgleichsmaßnahmen zu berücksichtigen sein wird.

III.

Die dieser Entscheidung zugrundeliegenden Unterlagen können nach vorheriger Terminvereinbarung im Regierungspräsidium Karlsruhe, Referat 17, Schlossplatz 1-3, 76131 Karlsruhe, zu den üblichen Dienstzeiten eingesehen werden.

Vorsorglich wird darauf hingewiesen, dass diese Feststellung gemäß § 5 Abs. 3 S. 1 UVPG nicht selbständig anfechtbar ist.

Dieses Schreiben ist unter dem Link <https://www.uvp-verbund.de/portal/> abrufbar.

Mit freundlichen Grüßen

Gez. Cordelia Kuhn