

Bekanntmachung gemäß § 5 Absatz 2 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) über die Feststellung des Nichtbestehens der UVP-Pflicht zu dem Vorhaben Rückbau Zuwegungsdamm westlicher Pontwert im Duisburger Hafen in Duisburg-Ruhrort

Bezirksregierung Düsseldorf

Düsseldorf, 17.10.2023

54.04.01.42-32

Zwischen der Ruhr und dem Hafenkanal in Duisburg-Ruhrort liegt der Pontwert, über den der Oberbürgermeister-Karl-Lehr-Brückenzug verläuft. Für das Vorhaben von Bedeutung ist nur der westlich des Brückenzuges gelegene Teil des Pontwerts.

Auf dessen Dammkrone verläuft ein 1,4 km langer asphaltierter Weg, über den man vom Brückenzug Richtung Rhein gelangt. Dieser Weg war zur Erschließung der Feuerwache angelegt worden, welche sich an der Spitze des Pontwerts befand. Seit der Schließung der Wache wird der Weg nicht mehr benötigt.

Auf der Nordseite des Pontwerts am Fuß des Zuwegungsdammes befindet sich ein schmaler befestigter Weg, der zur Erschließung mehrerer Liegeplätze für Binnenschiffe am Ufer des Hafenkanals dient. Die Binnenschiffe, die hier anlegen, befördern überwiegend Gefahrgüter.

In Bezug auf die Verkehrssicherungspflicht des Grundstückeigentümers, der Duisburger Hafen AG, besteht Handlungsbedarf, denn die Bäume auf dem Damm stehen nur wenige Meter vom Ufer des Hafenkanals und gefährden dort anliegende Binnenschiffe. Das Hinabstürzen von Ästen oder ganzen Bäumen auf die Binnenschiffe kam in der Vergangenheit bereits vor.

Eine weitere Schwierigkeit stellt der sehr schmale Weg am Fuß des Dammes dar. Rettungsfahrzeuge können diesen nur schwer befahren und Begegnungsverkehr ist ebenfalls nicht möglich. Käme es im Rahmen eines Einsatzes zu einer Begegnung mehrerer Fahrzeuge, müssten diese den gesamten Weg zurücksetzen.

Daher soll der westlich des Brückenzuges gelegene Teil des Pontwerts, außerhalb der Schutzzeit umgestaltet werden. Der auf dem Damm verlaufende Weg soll zurückgebaut und der Damm selbst soll bis auf eine Rampe im Bereich des Brückenzuges abgetragen werden. Der Weg am Fuß des Dammes, zur Erschließung der Liegeplätze, soll dann soweit vergrößert werden, dass zukünftig auch Begegnungsverkehr stattfinden kann.

Für den Rückbau des Zuwegungsdamms hat die Duisburger Hafen AG mit Datum vom 22.12.2022 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 Zuwegungsdamm, der westlich des Brückenzugs liegt, zurückzubauen. Die Bauzeit des Vorhabens beträgt ca. 15 Monate.

Zunächst wird die Dammkrone auf einer Fläche von 31.150 m² um ca. 5,5 m auf ca. 26,5 m über NN zum Höhenangleich an den bestehenden Betriebsweg entlang der nördlichen Uferkante abgetragen. Die Abtragung erstreckt sich auf einer Länge von 1.400 m. Weiter wird eine Mulde mit einem Böschungsverhältnis von ca. 1:1,5 m innerhalb der Abtragungsfläche angelegt. Die Muldentiefe beträgt dann am nördlichen Rand ca. 2 m und am südlichen Rand ca. 0,6 m. Der bestehende Betriebsweg wird von 3 m auf 6 m Breite neuversiegelt. Die neuversiegelte Fläche beträgt 2.855 m². Allerdings wird im Ergebnis durch die Entsiegelung des Weges auf der Dammkrone und der nordseitigen Treppenabgänge, insgesamt eine Fläche von ca. 3.265 m², eine Fläche von 410 m² weniger versiegelt sein.

Der Rückbau beinhaltet einen Bodenaushub von 59.484 m³. Die Gesamtmaßnahme unterteilt sich in vier Bauabschnitte. Der Beginn liegt an der Rheinmündung, dann schließen sich die Bauabschnitte in östlicher Richtung an. Die baubedingte Inanspruchnahme für Baustelleneinrichtungsflächen beschränkt sich jeweils auf den Eingriffsbereich und den bestehenden Betriebsweg entlang des Hafenkanaals. Da das ausgehobene Bodenmaterial direkt abtransportiert wird, werden keine weiteren Flächen benötigt.

Das Bodenmaterial besteht aus Kies und Sand und soll bei anderen Baumaßnahmen des Hafens wiederverwendet werden. Die abgetragenen Asphaltflächen werden nicht wiederverwendet und entsorgt. Sie sind Abfälle im Sinne von § 3 Absatz 1 und 8 Kreislaufwirtschaftsgesetzes (KrWG).

Die Bäume entlang des Dammkronenweges werden gefällt, vor Ort geschreddert und abgefahren. Danach wird der Straßenbelag der Dammkrone abgetragen und entsorgt. Der Oberboden wird daraufhin abgeschoben und seitlich gelagert. Der Rückbau des Dammes und der Herstellung der Mulde schließen dann an. Zum Schluss wird der Oberboden auf dem profilierten Gelände eingebaut. Der Verlust der gefällten Bäume wird durch eine neu anzupflanzende Baumreihe aus 100 Bäumen kompensiert.

Aktuell finden verschiedene Baumaßnahmen der Duisburger Hafen AG im Hafengebiet statt. Eine Baumaßnahme ist die Sanierung des Karl-Lehr-Brückenzugs. Die Stadt Duisburg hat im Rahmen der Sanierungsarbeiten vier CEF-Maßnahmen für die Mauereidechse hergestellt, diese sind bereits auf dem Gebiet des Zuwegungsdammes vorhanden. Bei den Maßnahmen handelt es sich um vier Habitatbereiche, die aus Steinausschüttungen mit vorgelagerten Sandbänken bestehen. Eine weitere Maßnahme im Hafengebiet ist der Umbau der Kohleinsel. Zudem soll die ehemalige Werftanlage am Kopfende Hafenbecken C hochwasserfrei gestaltet werden.

Diese weiteren Vorhaben sind jedoch im Sinne des § 10 Absatz 4 UVPG nicht kumulierend, sie überschneiden sich nicht und sind nicht wirtschaftlich aufeinander bezogen.

Retentionsraumkompensation:

Durch den Rückbau werden andere Retentionsraumverluste kompensiert. Dazu zählen die Vorhaben DGT (15.042 m³), die Maßnahme an dem Gelände August-Hirsch-Straße 4 (11.926 m³) der Umgestaltung des Ufers am Kopfende des Hafenbeckens C (26.100 m³). In Summe ergibt das 53.068 m³, die noch auszugleichen sind. Durch den Rückbau des Pontwert entsteht ein Retentionsraumgewinn von 70.664 m³. Somit verbleibt ein Rest an Retentionsraumgewinn, durch den Rückbau des Pontwerts, in Höhe von 17.596 m³.

Standort des Vorhabens

Das Plangebiet liegt in Duisburg Ruhrort im Duisburger Hafen. Aktuell stellt das Plangebiet eine Grünfläche dar, die von Wasserfläche umgeben ist. In näherer Entfernung finden sich zudem Sonderbauflächen, die den Dienstleistungen und der Verwaltung des Ruhrorter Hafen dienen.

Durch seine Lage im Hafengebiet ist die weitere Umgebung des Plangebiets dicht bebaut und weitgehend versiegelt. Im direkten Umfeld schließt im Norden der Duisburg Ruhrort Hafenkanal an.

Das Plangebiet ist Teil der Biotopverbundfläche „Mündungsabschnitt der Ruhr“. Diese Verbundfläche erhält einen besonderen Wert innerhalb des urban-industriell geprägten Raumes. Die Biotopverbundfläche verbindet die Ruhraue im Osten mit den naturschutzfachlichen wertvollen Rheinufer-Partien der „Moerser-Grinden“ im Westen.

Zudem liegt das Plangebiet innerhalb des Teilgebiets West des Luftreinhalteplanes Ruhrgebiet 2011 (Bezirksregierung Düsseldorf, in der Fassung vom 15.06.2015). Weiterhin liegt es in der am 01.01.2012 ausgewiesenen Umweltzone. In einer ausgewiesenen Umweltzone sollen Belastungen vermindert werden. In entsprechenden Bereichen werden häufig die Stickstoffdioxid-Grenzwerte der Europäischen Union überschritten.

Das Vorhaben selbst ist nicht mit einer Erhöhung der Belastung der Luft verbunden.

Das Plangebiet liegt innerhalb des festgesetzten Überschwemmungsgebietes des Rheins mit entsprechenden Hochwassergefahren. Im Falle von Hochwasserereignissen mit häufiger Wahrscheinlichkeit (HQ10/20) wird das Plangebiet zu einem Großteil mit einer Tiefe von 0,5 – 4 m überflutet. Davon ausgenommen ist der versiegelte Weg auf der Dammkrone.

Außerdem besteht kein Konflikt mit dem Regionalplan (GEP 99). Im entsprechenden Entwurf des Regionalplans Ruhr ist das Gebiet als Grünfläche dargestellt.

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

Art und Merkmal der möglichen Auswirkungen

Baubedingte Auswirkungen:

Durch die Planung können mehrere schutzgutbezogene Kriterien betroffen sein, u. a. Lebensräume mit besonderer Bedeutung für Pflanzen und Tiere, Biotope für wildlebende Tiere und Pflanzen der besonders bzw. streng geschützten Art gemäß

§ 7 Absatz 2 Nr. 13 und 14 Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG), natürliche Überschwemmungsgebiete und Biotopverbundflächen.

Der Bodenabtrag, der durch den Rückbau des Dammes entsteht, enthält keine schutzwürdigen Böden. Die Bodenkarte zeigt für das Vorhaben zwar den Bodentyp Vega/Braunauenboden an, welcher besonders schutzwürdig ist. Der natürliche Boden ist jedoch nicht vorhanden, da der Pontwert durch Aufschüttun-

gen im Rahmen des Umbaus des Ruhrorter Hafen entstanden ist. In dem darunterliegenden gewachsenen Boden wird durch den Rückbau nicht eingegriffen. Während der Bauzeit kann es durch nächtliche Beleuchtung der Baustelle zu Lichtemissionen kommen. Da diese nur von vorübergehender Dauer sind, ergeben sich allerdings keine langfristigen Emissionen.

Durch die Rodung der 79 Bäume auf der Dammkrone werden zum einen zwar visuelle Veränderungen deutlich. Aus diesen ergeben sich jedoch keine Verschlechterungen des Landschaftsbildes.

gehen mit der Rodung der Bäume und der Gebüsch- und Gehölzstrukturen faunistische Lebensräume verloren. Im Planungsgebiet ließen sich Fledermäuse und Brutvorkommen verschiedenster Vögel nachweisen. Jedoch eignet sich das Plangebiet für Fledermäuse nur als Nahrungshabitat. Für beide Arten finden sich im Umfeld ausreichend weitere geeignete Nahrungs- und Bruthabitate, hier insbesondere an der südlichen ruhrseitigen Uferkante. Dort sind ausreichend Gebüsch- und Gehölzstrukturen vorhanden, die in geeignetem Maß Lebensraum für Brutvogelarten und Nahrungsgäste bieten. Es bestehen somit während der Bauphase keine unüberwindbaren Beeinträchtigungen.

Schließlich sollen die verlorengegangenen Strukturen der Gehölze wiederhergestellt werden. Die Artenauswahl der anzupflanzenden Gehölze berücksichtigt die auf den Flächen außerhalb des abzutragenden Walls vorhandenen Baumarten und passt sich der Umgebung entsprechend an.

Da das Vorhaben artenschutzrechtliche Verbotsbestände gemäß § 44 BNatSchG auslösen kann, sind die Durchführung und Einhaltung von Vermeidungs- und Verminderungsmaßnahmen sowie Kompensation erforderlich. Hinsichtlich der artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände bezüglich Amphibien und Reptilien ist daher ein Reptilien- und Amphibienschutzzaun erforderlich. Dieser ist auch zur Verhinderung der Einwanderung von Kreuzkröten, während der Bauarbeiten, notwendig.

Das Vorhaben sieht zudem weitere Ausgleichsmaßnahmen sowie Schutz- und Vermeidungsmaßnahmen vor, mit denen erhebliche negative Auswirkungen auf die Population der Mauereidechse vermieden werden können.

Unabhängig davon findet sich westlich des Plangebiets noch ein Lagerplatz für Wasserbausteine, der sich ebenfalls für die Mauereidechsen eignet.

Durch den Rückbau des Zuwegungsdammes wird eine CEF-Maßnahme für die Mauereidechse, die im Rahmen der Sanierungsarbeiten des Karl-Lehr-Brückenzuges errichtet wurde, beseitigt werden müssen, da diese im Baufeld der Rückbaumaßnahme liegt. Als Ausgleich werden dann im zurückgebauten Gebiet drei neue Maßnahmenflächen für die Mauereidechse angelegt.

Somit stehen nach der Realisierung des Rückbaus des Zuwegungsdammes sechs, anstelle der aktuell vier vorhandenen CEF-Maßnahmen der Mauereidechse zur Verfügung.

Zudem wird durch eine ökologische Baubegleitung im Bauablauf die Mauereidechsen gesichert werden.

Die dazu entsprechenden Maßnahmen werden im Folgenden genauer erläutert.

Als Schutzmaßnahme wird vor Beginn der Bautätigkeiten im 1. - 3. Bauabschnitt ein Reptilienschutzzaun um die vier bestehenden Steinschüttungen im Osten des Plangebiets errichtet, um ein Einwandern der Tiere in das Baufeld zu verhindern.

Während der Bautätigkeit werden drei Steinschüttungen mit Sandflächen als vorgezogene Maßnahme für die Mauereidechse in den Bauabschnitten 1.–3. angelegt. Die Herrichtung je eines Strukturelements erfolgt nach Beendigung der Bautätigkeit im jeweiligen Bauabschnitt. Der Rückbau erfolgt innerhalb der jahreszeitlichen Hauptaktivitätszeit der Mauereidechse zwischen Anfang April und Ende Juli. Nach dem Rückbau wird die rückgebaute Fläche unattraktiv gestaltet und es erfolgt eine mindestens 14-tägige Bauruhephase. Nach den zwei Wochen und vor Beginn der Arbeiten im vierten Bauabschnitt erfolgt die Errichtung eines weiteren Reptilienschutzzaunes zwischen den Bauabschnitten 3 und 4 um ein Einwandern von Individuen, welche bereits wieder in den ersten drei Bauabschnitten eingewandert sein könnten, zu verhindern. Der Zaun wird im vierten Bauabschnitt umgesetzt. Die westliche Kante wird in Richtung Osten versetzt, sodass der Schutzzaun die drei verbliebenen Steinschüttungen im 4. Bauabschnitt umgibt. Eine 14-tägige Überprüfung der Funktion der Schutzzäune ist vorgesehen.

Im Hinblick auf ein Hochwasserereignis werden Teilbereiche des Zuwegungsdammes nicht abgetragen, sodass die erforderlich werdenden drei Steinschüttungen (CEF-Maßnahme A2) oberhalb des HQ 10/20 Hochwasserspiegels liegen. Bei Umsetzung der Maßnahmen bestehen keine naturschutzfachlichen Bedenken gemäß § 44 BNatSchG zum Artenschutz der Mauereidechsen.

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 Absatz 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