



BEZIRKSREGIERUNG DÜSSELDORF

SITZUNGSVORLAGE

Sitzung	StA	VA	PA	RR
Nr.			33	35
TOP			9	8
Datum			04.06.2009	18.06.2009
Ansprechpartner/in: Herr Keller			Telefon: 0211 / 475 -2388	
Bearbeiter/in: Herr Clären				
66. Änderung des Regionalplans für den Regierungsbezirk Düsseldorf (GEP 99) im Gebiet der Stadt Voerde (Südhafen Voerde) hier: Erarbeitungsbeschluss				
<u>Beschlussvorschlag für die Sitzung des Regionalrates:</u>				
<ol style="list-style-type: none">1. Der Regionalrat beschließt gemäß § 20 Abs. 1 Landesplanungsgesetz des Landes Nordrhein-Westfalen (LPIG) die Erarbeitung der 66. Änderung des Regionalplans für den Regierungsbezirk Düsseldorf (GEP 99) im Gebiet der Stadt Voerde (Südhafen Voerde)2. Die in der Anlage 4 aufgeführten Beteiligten sind zur Mitwirkung an dem Verfahren aufzufordern (§ 14 Abs. 2 LPIG). Ihnen ist Gelegenheit zu geben, innerhalb einer Frist von 2 Monaten Bedenken und Anregungen vorzubringen. Weitere Behörden und Stellen können beteiligt werden, wenn es sich im Laufe des Verfahrens als notwendig erweist.3. Parallel hierzu wird der Öffentlichkeit Gelegenheit gegeben, zur beabsichtigten Regionalplanänderung Stellung zu nehmen (vgl. § 14 Abs. 3 LPIG). Hierzu wird die Regionalplanänderung beim Kreis Wesel und der Bezirksregierung Düsseldorf für die Dauer von 2 Monaten öffentlich ausgelegt. Ort und Dauer der Auslegung werden mindestens zwei Wochen vorher im Amtsblatt der Bezirksregierung bekannt gemacht.				

In Vertretung

gez. Ulrich Lepper

Düsseldorf, den 11.05.2009

Kurze Sachverhaltsschilderung / Inhaltsverzeichnis:

Die Evonik Steag GmbH beantragt die Änderung des Regionalplans für den Regierungsbezirk Düsseldorf (GEP 99) im Bereich der Stadt Voerde.

Ziel dieser Änderung des Regionalplans ist, eine Hafenfläche einschl. eines Kohlelagers für den Kraftwerkstandort Voerde auszuweisen, um damit die Kohleversorgung des Standortes bei zu erwartendem zunehmenden Einsatz von Importkohle auf Grund der aktuellen Situation des deutschen Steinkohlebaus zukünftig über Schiff sicherstellen zu können.

Im Regionalplan (GEP 99) ist die vorgesehene Fläche als Freiraum- und Agrarbereich und überlagernd als Bereich für den Schutz der Landschaft und die landschaftsorientierte Erholung, Regionaler Grünzug und im Zuge des Rheines in geringem Umfang bis zum Banndeich als Überschwemmungsbereich dargestellt. Darüber hinaus ist die Darstellung des Überschwemmungsbereiches „Neue Emschermündung“ betroffen. Die für den Südhafen benötigten Flächen von rd. 10 ha im südlichen Teil des Stadtgebietes Voerde (Hafenanlagen und Passivlager) sollen im Regionalplan als „Bereich für gewerbliche und industrielle Nutzungen (GIB) für zweckgebundene Nutzungen“ hier Sondergebiet Kohlehafen ausgewiesen werden. Der eigentliche Hafen wird innerhalb dieser Ausweisung als Güterumschlaghafen dargestellt.

Der Bereich der neuen Emschermündung wird in diesem Verfahren nachrichtlich als Überschwemmungsbereich dargestellt. Dieser erstreckt sich gemäß des Planfeststellungsverfahrens südlich der Hafenfläche bis zur derzeitigen Emschermündung. Regionalplanerische Umweltauswirkungen sind durch die Darstellung des Überschwemmungsbereiches nicht zu erwarten.

Gemäß § 15 LPlG i. V. m. § 14 Abs. 8 LPlG ist bei der Änderung von Raumordnungsplänen – hier des Regionalplans – eine Prüfung der Umweltauswirkungen durchzuführen und ein Umweltbericht zu erstellen. Die Beteiligung gemäß § 15 Abs. 3 LPlG wurde durchgeführt. Soweit sich aus den Stellungnahmen im Rahmen der Beteiligung relevante Vorschläge bezüglich des Umweltberichtes und der Umweltprüfung ergaben, wurden diese in dem in Anlage 3 beiliegenden Umweltbericht berücksichtigt.

Gem. § 2 (2) Plan-Verordnung ist für Planinhalte, bei denen nicht von regionalbedeutsamen Umweltauswirkungen auszugehen ist oder bei denen es sich um Festlegungen handelt, die in den Regionalplan zu übernehmen sind keine strategische Umweltprüfung erforderlich. Die Darstellung des Überschwemmungsbereichs wird somit nicht im Umweltbericht behandelt.

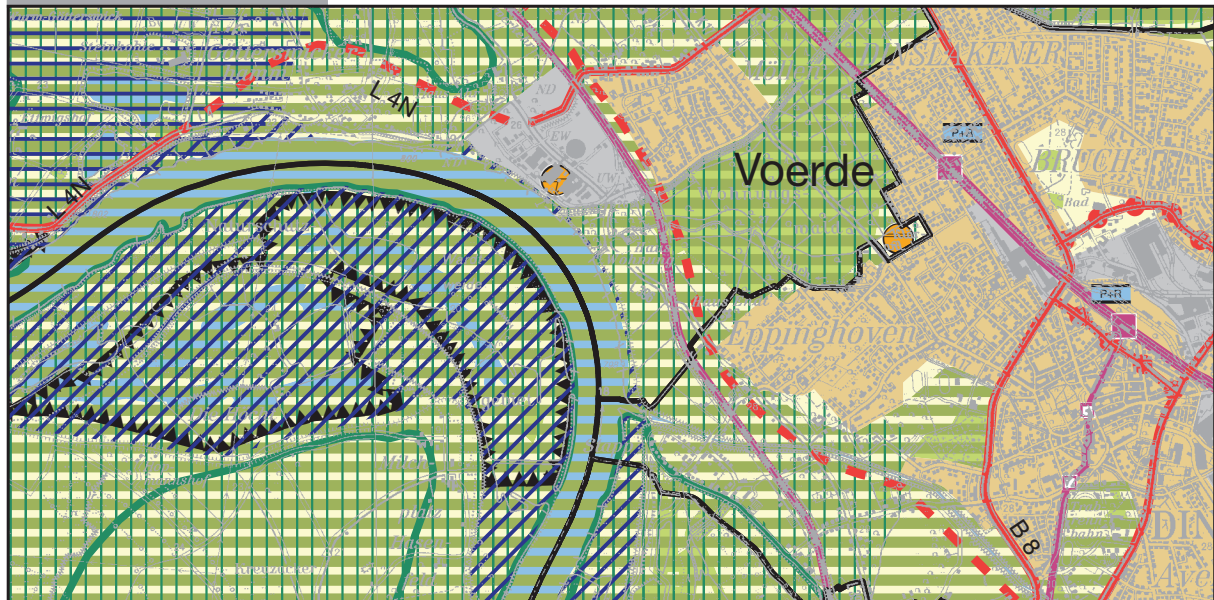
Anlagen:	1	Zeichnerische Darstellung
	2	Begründung
	3	Umweltbericht
	4	Beteiligtenliste

66. Änderung des Regionalplans für den Regierungsbezirk Düsseldorf (GEP 99) im Gebiet der Stadt Voerde (Südhafen Voerde)

ENTWURF (Erarbeitungsbeschluss)

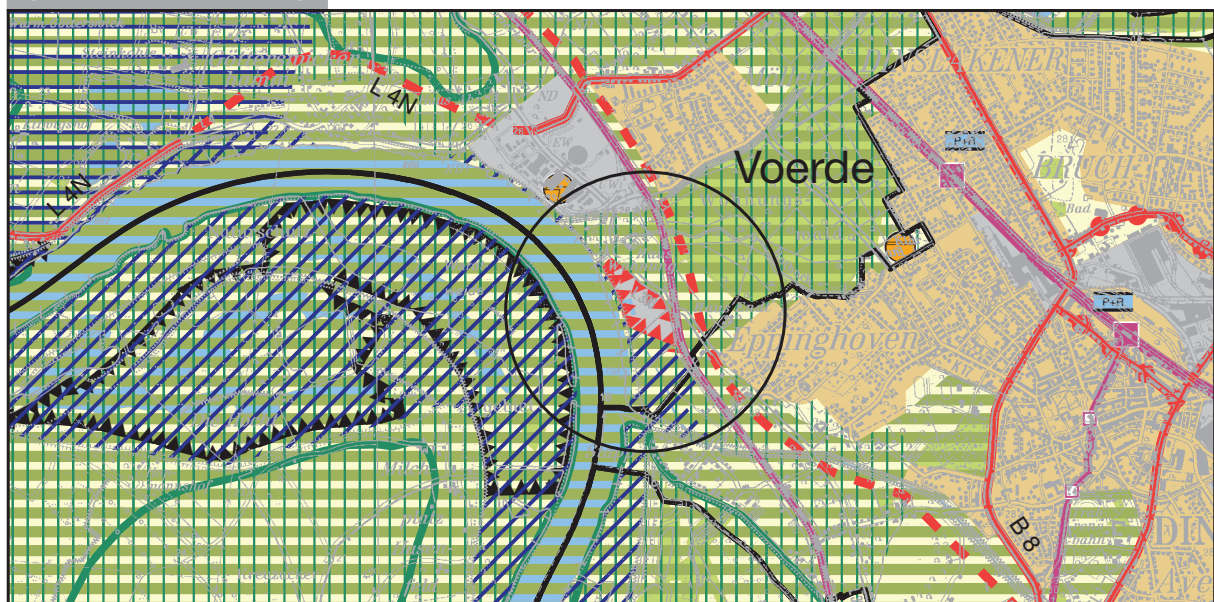
Stand: Juni 2009


bisherige Darstellung:



(Auszug aus der zeichnerischen Darstellung des Regionalplans (GEP 99) – Blatt L 4506 Duisburg)

geänderte Darstellung:



- | | | | |
|---|---|--|---|
|  | GIB für zweckgebundene Nutzungen |  | Regionale Grünzüge |
|  | Allgemeine Freiraum- und Agrarbereiche |  | Überschwemmungsbereiche |
|  | Oberflächengewässer |  | Wasserstrassen unter Angabe der Güterumschlagshäfen |
|  | Schutz der Landschaft und landschaftsorientierte Erholung | | |

Begründung zum Erarbeitungsbeschluss
der 66. Änderung des Regionalplans
für den Regierungsbezirk Düsseldorf (GEP 99)
im Gebiet der Stadt Voerde
(Südhafen Voerde)

1. Anlass, Erfordernis und Gegenstand der Änderung

Die Evonik Steag GmbH beantragt die Änderung des Regionalplans für den Regierungsbezirk Düsseldorf (GEP 99) im Bereich der Stadt Voerde. Ziel dieser Änderung des Regionalplans ist, eine Hafenumfläche einschließend eines Kohlelagers für den Kraftwerkstandort Voerde auszuweisen.

Am Kraftwerkstandort Voerde werden das Gemeinschaftskraftwerk West und das Kraftwerk Voerde betrieben. Die Blöcke West I und II sind in den Jahren 1970 bzw. 1972 in Betrieb genommen worden. Zur Sicherung der Unternehmenssubstanz muss dieser - gemessen an der gesamten betriebenen Kraftwerksleistung nicht unerhebliche - Anteil der von Evonik Steag GmbH betriebenen Kraftwerksleistung mittelfristig ersetzt werden. Eine realisierbare Option zur Errichtung eines entsprechenden Kraftwerkneubauprojektes sichert nicht nur die notwendige Wettbewerbsfähigkeit, sondern erhält und schafft Arbeitsplätze in der Region und ermöglicht eine Weiterentwicklung der Evonik Steag GmbH. Dabei ist es in einem liberalisierten Energiemarkt erforderlich, Kraftwerkneubauprojekte ohne Zeitverzug realisieren zu können. Dies setzt wiederum gesicherte Rahmenbedingungen voraus.

Eine wesentliche Voraussetzung für den Neu- oder Ersatzbau von Steinkohlekraftwerken ist der kostengünstige Bau und Betrieb eines Kraftwerkblockes. Dafür müssen eine Reihe von grundsätzlichen Anforderungen, wie bauleitplanerische Zulässigkeit, ausreichende Anbindung an das öffentliche Hochspannungsnetz, eine gute infrastrukturelle Erschließung, gesicherte Kühlwasserversorgung usw. erfüllt sein. Für den Standort Voerde ist dies bereits in hohem Maße gegeben, so dass aus der Nutzung der vorhandenen Flächen des Bebauungsplanes 109 der Stadt Voerde weitreichend Synergien gehoben werden können.

Zu den Grundsatzanforderungen zählt insbesondere auch eine kostengünstige und wettbewerbsfähige Brennstoffbeschaffung inkl. Transport. Die Brennstoffversorgung der bestehenden Blöcke mit Steinkohle erfolgt zurzeit ausschließlich über Bahn. Vor dem Hintergrund der aktuellen Situation des deutschen Steinkohlebergbaus ist von einem ansteigenden Anteil an Importkohle als Brennstoff auszugehen, der überwiegend in den ARA-Häfen (Antwerpen, Rotterdam, Amsterdam) auf Binnenschiffe umgeschlagen wird, die dann die Kohle ohne weiteren Umschlag direkt - und damit sowohl ökonomisch als auch ökologisch optimiert - zum Kraftwerk transportieren könnten.

Für die Sicherung des Standortes Voerde ist daher die Realisierung eines Hafens notwendig. Im Rahmen von Hafenstudien der Evonik Steag GmbH sind verschiedene Hafenvarianten untersucht worden. Die darauf hin gemeinsam mit der Emschergenossenschaft und den beteiligten Behörden geführten Gespräche führten in Abstimmung mit dem MUNLV zu dem Ergebnis, dass eine gemeinsame Lösung mit in Richtung des Kraftwerks verschobenem Südhafen mit Passivlager und verkürztem Verlauf bei der geplanten Verlegung der Emschermündung aus Sicht aller Beteiligten zu favorisieren ist.

Im Regionalplan (GEP 99) ist die vorgesehene Fläche als Freiraum- und Agrarbereich und überlagernd als Bereich für den Schutz der Landschaft und die landschaftsorientierte Erholung, Regionaler Grünzug und im Zuge des Rheines in geringem Umfang bis zum Banndeich als Überschwemmungsbereich dargestellt. Darüber hinaus ist die Darstellung des Überschwemmungsbereiches „Neue Emschermündung“ betroffen. Die für den Südhafen benötigten Flächen von rd. 10 ha im südlichen Teil des Stadtgebietes Voerde (Hafenanlagen und Passivlager) sollen im Regionalplan als „Bereich für gewerbliche und industrielle Nutzungen (GIB) für zweckgebundene Nutzungen“ hier Sondergebiet Kohlehafen ausgewiesen werden. Der eigentliche Hafen wird innerhalb dieser Ausweisung als Güterumschlaghafen dargestellt. Der Bereich der neuen Emschermündung wird in diesem Verfahren nachrichtlich als Überschwemmungsbereich dargestellt. Dieser erstreckt sich gemäß des Planfeststellungsverfahrens südlich der Hafenfläche bis zur derzeitigen Emscher Mündung.

2. Begründung für die Verkürzung der Frist gemäß § 14 Abs. 2 LPIG

Da es sich bei dem Verfahren um eine Änderung des Regionalplanes mit begrenzter Komplexität handelt ist eine Verkürzung der Frist für das Beteiligungsverfahren gemäß § 14 Abs. 2 Landesplanungsgesetz (LPIG) auf zwei Monate vorgesehen, so dass sowohl die Beteiligung der öffentlichen Stellen und der Personen des Privatrechts nach § 4 Raumordnungsgesetz, die durch den Raumordnungsplan in ihrem Aufgabenbereich betroffen sein könnten (§ 14 Abs. 2 LPIG), als auch die Beteiligung der Öffentlichkeit (§ 14 Abs. 3 LPIG) über einen Zeitraum von jeweils zwei Monaten erfolgt.

3. Strategische Umweltprüfung

Gemäß § 15 Landesplanungsgesetz (LPIG) i.V.m. § 2 der Plan-Verordnung zum LPIG ist eine Strategische Umweltprüfung (SUP) durchzuführen und ein Umweltbericht zu erstellen. In dem Umweltbericht sind die voraussichtlichen erheblichen Auswirkungen, welche die Durchführung des Plans auf die Umwelt hat, sowie anderweitige Planungen, die die Ziele und den räumlichen Anwendungsbereich des Plans betreffen, zu ermitteln, zu beschreiben und zu bewerten.

Hierzu ist gemäß § 15 Abs. 3 LPIG i.V.m. § 2 Abs. 1 Plan-Verordnung zum LPIG zunächst ein Scoping durchzuführen. In diesem Verfahrensschritt sind diejenigen öffentlichen Stellen und Personen des Privatrechts nach § 4 Raumordnungsgesetz (ROG) zu beteiligen, deren Aufgabenbereich von Umweltauswirkungen der Regionalplanänderung betroffen sein könnte. Ziel ist die Festlegung des Umfangs und des Detaillierungsgrades der in den Umweltbericht aufzunehmenden Informationen (Scoping).

Als Grundlage für diesen Verfahrensschritt wurden den in Frage kommenden öffentlichen Stellen und Personen des Privatrechts nach § 4 ROG Planunterlagen mit der Abgrenzung des Plangebietes und ein Gliederungsentwurf mit Literatur- und Quellenverzeichnis als Grundlage für den Umweltbericht übersandt. Aus diesen Unterlagen ging hervor, welche für die Umweltprüfung relevanten Informationen vorliegen. Darüber hinaus wurden die im Scopingverfahren vorgetragenen Hinweise zur Festle-

gung des Umfangs und des Detaillierungsgrades als Grundlage des Umweltberichtes berücksichtigt.

Detailliertere Prüfungen zur raum- und umweltverträglichen Ausgestaltung des Vorhabens bleiben den nachfolgenden Planungsstufen vorbehalten.

Der Umweltbericht beschreibt Auswirkungen auf die Schutzgüter Mensch Landschaft und Erholung, Flora und Fauna, Wasser, Klima/Luft sowie den Verlust von bewirtschaftetem Boden im Bereich der Regionalplanänderung.

Die konkrete Bewertung der Umweltauswirkungen ist im Umweltbericht nachzulesen. Bezüglich der nichttechnischen Zusammenfassung des Umweltberichtes wird auf das entsprechende Kapitel des Umweltberichtes verwiesen.

4. Regionalplanerische Bewertung

Ziel der Änderung des Regionalplans ist, Hafenflächen für den Kraftwerkstandort Voerde auszuweisen, um damit die Kohleversorgung des Standortes bei zu erwartendem zunehmenden Einsatz von Importkohle auf Grund der aktuellen Situation des deutschen Steinkohlebergbaus zukünftig über Schiff sicherstellen zu können.

Flächen im weiteren Umfeld sind auch unter Berücksichtigung des damit verbundenen gebrochenen Transportes zur Ausweisung wenig geeignet bzw. sind mit größeren Eingriffen in Natur und Landschaft verbunden. Hinsichtlich der im Nahbereich möglichen Varianten sind bei einer Nutzung der Teilfläche zwischen Rotbach und Emscher die zu erwartenden Auswirkungen im Vergleich gesehen am geringsten, da diese Flächen zurzeit im Wesentlichen agrarwirtschaftlich genutzt werden und nur ein geringes Entwicklungspotential besitzen. (siehe Kap. 4.2 „Prüfung und Begründung von Standort- bzw. Planungsalternativen“ des Umweltberichtes).

Der Landesentwicklungsplan (LEP) legt gemäß § 17 Landesplanungsgesetz NRW auf der Grundlage des Landesentwicklungsprogramms die Ziele der Raumordnung für die Gesamtentwicklung des Landes fest. In Nordrhein-Westfalen gilt der seit Mai 1995 rechtswirksame LEP NRW.

Der für die Hafennutzung vorgesehene Bereich ist durch eine Freiraumdarstellung überlagert. Folgende diesbezügliche Vorgaben des LEP werden durch die Änderung des Regionalplanes berührt:

B.III Natürliche Lebensgrundlagen 1.23: „Freiraum darf nur in Anspruch genommen werden, wenn die Inanspruchnahme erforderlich ist; dies ist dann der Fall, [...] wenn Flächenbedarf für siedlungsräumliche Nutzungen nicht innerhalb des Siedlungsraumes bzw. für Verkehrsinfrastruktur nicht durch den Ausbau vorhandener Infrastruktur gedeckt werden kann oder wenn der regionalplanerisch dargestellte Siedlungsraum unter Berücksichtigung der ortsüblichen Siedlungsstruktur für die absehbare Bevölkerungs- und Wirtschaftsentwicklung nicht ausreicht.“

Die bereits im Regionalplan dargestellten Bereiche für gewerbliche und industrielle Nutzungen (GIB) einschl. der Standorte für Güterumschlaghäfen im Bereich des Kraftwerks Voerde wurden einer Standort- und Alternativenprüfung unterzogen (siehe Kap. 4.2 „Prüfung und Begründung von Standort- bzw. Planungsalternativen“ des Umweltberichtes). Sie eignen sich nicht zu einer nachhaltigen und umweltschonenden Anlage oder Erweiterung eines Kohlehafens. Somit wird eine Inanspruchnahme von Freiraum notwendig. Die notwendige Inanspruchnahme des Freiraums erfolgt zudem flächensparend und umweltschonend. Insgesamt wird die Planänderung daher als regionalplanerisch verträglich beurteilt.

5. Ergänzende Anmerkungen zum weiteren Verfahren

Der Regionalrat wird in seiner Sitzung am 18.06.2009 voraussichtlich den Erarbeitungsbeschluss für die 66. Änderung des Regionalplanes für den Regierungsbezirk Düsseldorf (GEP 99) im Gebiet der Stadt Voerde (Südhafen Voerde) fassen.

Die beteiligten öffentlichen Stellen (Anlage 4) erhalten daraufhin Gelegenheit zu dem Entwurf der Regionalplanänderung Stellung zu nehmen. Im gleichen Zeitraum wird auch die Beteiligung der Personen des Privatrechts durchgeführt.

Im Oktober 2009 geht die Planungshoheit für das Verbandsgebiet des Regionalverbandes Ruhr (RVR), zu dem auch das Gebiet des Kreises Wesel und somit der Stadt Voerde gehört, an die Geschäftsführerin bzw. den Geschäftsführer des Regionalverbandes Ruhr als dann zuständige Regionalplanungsbehörde über. Das Verfahren

wird daher nicht durch den Regionalrat der Bezirksregierung Düsseldorf zum Abschluss gebracht werden, sondern voraussichtlich nach Durchführung des voran stehend beschriebenen Beteiligungsverfahrens zur weiteren Durchführung an den Regionalverband Ruhr übergeben.

Umweltbericht

**gemäß § 15 (1) LPIG vom 03. Mai 2005
i.V. mit § 5 (1) Plan-Verordnung zum LPIG vom 10. Mai 2005
zur Durchführung der Strategischen Umweltprüfung (SUP)
im Rahmen der**

**66. Änderung des Regionalplans
für den Regierungsbezirk Düsseldorf (GEP 99)
im Gebiet der Stadt Voerde
(Südhafen Voerde)**

Hinweis: Der vorliegende Umweltbericht der Bezirksplanungsbehörde basiert im Wesentlichen auf Unterlagen, die der Bezirksplanungsbehörde vom Vorhabensträger (Evonik Steag GmbH) nach § 20 Abs. 2 LPIG vorgelegt wurden. Die Bezirksplanungsbehörde hat die Aussagen dieser Unterlagen geprüft und - soweit sie sie für relevant befunden hat - sich zu eigen gemacht und in den Umweltbericht übernommen. Die Unterlagen des Vorhabenträgers können bei der Bezirksplanungsbehörde eingesehen werden.

Inhaltsverzeichnis

1	Ziele der Festlegung	4
1.1	Anlass und Gegenstand der Regionalplanänderung	4
1.1.1	Beschreibung des Vorhabens.....	4
1.2	Inhalt und Verbindlichkeit des gültigen Regionalplans und seine Stellung im Planungssystem	5
1.3	Erläuterung der bisherigen und beabsichtigten Bereichsdarstellung im Regionalplan	6
2	Beschreibung und Bewertung des aktuellen Umweltzustandes	6
2.1	Rechtliche Grundlagen	6
2.2	Inhalte und Methodik der Umweltprüfung	6
2.3	Planungsverbindliche Vorgaben	7
2.4	Relevante schutzgutbezogene Aspekte des derzeitigen Umweltzustandes und Umweltmerkmale der voraussichtlich erheblich beeinflussten Gebiete	8
2.4.1	Standort und Abgrenzung des Untersuchungsraumes	8
2.4.2	Topographische Situation	11
2.4.3	Schutzgut Mensch	11
2.4.4	Schutzgut Landschaft und Erholung	11
2.4.5	Schutzgut Flora und Fauna	12
2.4.6	Schutzgut Boden/Untergrund.....	13
2.4.7	Schutzgut Wasser.....	13
2.4.8	Schutzgut Klima/Luft.....	13
2.4.9	Schutzgut Kultur- und sonstige Sachgüter	13
2.5	Voraussichtliche Entwicklung des derzeitigen Umweltzustandes bei Nichtdurchführung der Änderung des Regionalplans.....	14
2.6	Derzeitige für die Änderung des Regionalplans relevante Umweltprobleme unter Berücksichtigung der Probleme, die sich auf Gebiete mit einer speziellen Umweltrelevanz beziehen	14
3	Umweltziele	14
3.1	Auf internationaler, gemeinschaftlicher oder auf der Ebene der Mitgliedstaaten festgelegte Ziele des Umweltschutzes, die für die Regionalplanänderung relevant sind, und Art der Berücksichtigung dieser Ziele und sonstiger Umwelterwägungen.....	14
4	Beschreibung und Bewertung der erheblichen Umweltauswirkungen und Alternativenprüfung	15
4.1	Voraussichtliche schutzgutbezogene erhebliche Umweltauswirkungen der Änderung des Regionalplans und Wechselbeziehungen zwischen den Aspekten.....	15
4.1.1	Schutzgut Mensch	15
4.1.2	Schutzgut Landschaft und Erholung	16
4.1.3	Schutzgut Flora und Fauna	16
4.1.4	Schutzgut Boden/Untergrund.....	17
4.1.5	Schutzgut Gewässer.....	17
4.1.6	Schutzgut Klima/Luft.....	17
4.1.7	Schutzgut Kultur- und sonstige sachgüter	17
4.2	Prüfung und Begründung von Standort- bzw. Planungsalternativen	18
4.2.1	Nordhafen	18
4.2.2	Parallelhafen.....	19
4.2.3	Südhafen mit vollautomatischem Kohlelager	21
4.2.4	Nordhafen Walsum	21
4.2.5	Hafen Orsoy.....	21
4.2.6	Hafen Emmelsum	21
4.2.7	Südhafen mit Emscherverlegung.....	22
4.2.8	Zusammenfassung	23

5	Vermeidungs- und Kompensationsmaßnahmen	23
5.1	Maßnahmen zur Vermeidung, Verminderung und zum Ausgleich erheblicher negativer Umweltauswirkungen.....	23
6	Monitoring	24
6.1	Geplante Maßnahmen zur Überwachung gemäß Artikel 10 der Richtlinie 2001/42/EG	24
7	Zusammenfassung	24
7.1	Nichttechnische Zusammenfassung der beschriebenen Informationen.....	24
8	Literatur- und Quellenverzeichnis	24

1 Ziele der Festlegung

1.1 Anlass und Gegenstand der Regionalplanänderung

Am Kraftwerkstandort Voerde werden:

- das Gemeinschaftskraftwerk West, Blöcke I und II (je 900,15 MW_{th}) und
- das Kraftwerk Voerde, Blöcke A und B (je 1.869,44 MW_{th})

mit einer elektrischen Leistung von insgesamt 2234 MW_{el} betrieben.

Die Blöcke West I und II sind in den Jahren 1970 bzw. 1972 in Betrieb genommen worden. Zur Sicherung der Unternehmenssubstanz muss dieser - gemessen an der gesamten betriebenen Kraftwerksleistung nicht unerhebliche - Anteil der von Evonik Steag GmbH betriebenen Kraftwerksleistung mittelfristig ersetzt werden. Eine realisierbare Option zur Errichtung eines entsprechenden Kraftwerkneubauprojektes sichert nicht nur die notwendige Wettbewerbsfähigkeit, sondern erhält und schafft Arbeitsplätze in der Region und ermöglicht eine Weiterentwicklung der Evonik Steag GmbH. Dabei ist es in einem liberalisierten Energiemarkt erforderlich, Kraftwerkneubauprojekte ohne Zeitverzug realisieren zu können. Dies setzt wiederum gesicherte Rahmenbedingungen voraus.

Eine wesentliche Voraussetzung für den Neu- oder Ersatzbau von Steinkohlekraftwerken ist der kostengünstige Bau und Betrieb eines Kraftwerkblockes. Dafür müssen eine Reihe von grundsätzlichen Anforderungen, wie bauleitplanerische Zulässigkeit, ausreichende Anbindung an das öffentliche Hochspannungsnetz, eine gute infrastrukturelle Erschließung, gesicherte Kühlwasserversorgung usw. erfüllt sein. Für den Standort Voerde ist dies bereits in hohem Maße gegeben, so dass aus der Nutzung der vorhandenen Flächen des Bebauungsplanes 109 weitreichend Synergien gehoben werden können. Zu den Grundsatzanforderungen zählt insbesondere auch eine kostengünstige und wettbewerbsfähige Brennstoffbeschaffung inkl. Transport. Die Brennstoffversorgung der bestehenden Blöcke mit Steinkohle erfolgt zurzeit ausschließlich über Bahn. Vor dem Hintergrund der aktuellen Situation des deutschen Steinkohlebergbaus ist von einem ansteigenden Anteil an Importkohle als Brennstoff auszugehen, der überwiegend in den ARA-Häfen (Antwerpen, Rotterdam, Amsterdam) auf Binnenschiffe umgeschlagen wird, die dann die Kohle ohne weiteren Umschlag direkt - und damit sowohl ökonomisch als auch ökologisch optimiert - zum Kraftwerk transportieren könnten.

Für die Sicherung des Standortes Voerde ist daher die Realisierung eines Hafens notwendig. Im Rahmen von Hafenstudien der Evonik Steag GmbH sind verschiedene Hafenvarianten untersucht worden. Die darauf hin gemeinsam mit der Emschergenossenschaft und den beteiligten Behörden geführten Gespräche führten in Abstimmung mit dem MUNLV zu dem Ergebnis, dass eine gemeinsame Lösung mit in Richtung des Kraftwerks verschobenem Südhafen mit Passivlager und verkürztem Verlauf bei der geplanten Verlegung der Emschermündung aus Sicht aller Beteiligten zu favorisieren ist.

1.1.1 Beschreibung des Vorhabens

Die Anlieferung von Importkohle wird im Wesentlichen über die Seehäfen in den Niederlanden und Belgien (ARA-Häfen) erfolgen. Als Transportmittel sind dabei sowohl Schubverbände - mit bis zu 6 Leichtern - als auch Motorschiffe zu betrachten, wobei die Ladekapazität dieser Einheiten bis zu 3000 t je Einheit betragen kann. Der Hafen wird so ausgelegt, dass diesbezüglich keine Einschränkungen bestehen. Für Schubverbände ist im Hafen der Einsatz eines Bugsierschiffes erforderlich.

Die Auslegung des Hafens erfolgt des Weiteren unter der Voraussetzung, dass der Kraftwerkstandort Voerde vollständig auf dem Wasserwege versorgt wird. Hieraus ergibt sich eine Umschlagsmenge von etwa 6,5 Millionen Tonnen Steinkohle pro Jahr. Die Hafenanlage umfasst alle Einrichtungen, die für die Entladung im Hafen und den Transport bis zum Kraftwerkstandort Voerde erforderlich sind.

Die Schifffahrt auf dem Rhein kann durch zu niedrige oder aber auch zu hohe Wasserstände beeinträchtigt oder eingeschränkt werden. Um in solchen Zeiten eine ausreichende Versorgung des Kraftwerksstandortes Voerde mit Kohle sicherstellen zu können, ist unmittelbar südlich des

Hafenbeckens ein Passivlager geplant. Die Beschickung dieses Passivlagers sowie die Rückladung der Kohle mit anschließendem Transport zum Kraftwerk erfolgt nur werktags. Die entladene Kohle wird über Bandanlagen direkt zu den Kohlelagern auf dem Kraftwerksgelände gefördert. Der Transport der Kohle sowohl innerhalb der Hafenanlage sowie vom Hafen zu den Kohlelagern erfolgt mit Gurtförderern.

Für die Entladung der Schiffe wird ein Hafenbecken erforderlich, welches als Stichhafen ausgeführt wird. Die Einfahrt befindet sich unmittelbar südlich der Mündung des Rotbaches. Das Hafenbecken erstreckt sich über eine Länge von etwa 350 Metern in süd-östliche Richtung parallel zur Frankfurter Straße bis zur Böschung der Eisenbahnlinie. Die Breite des Hafenbeckens beträgt ca. 70 Meter. Unter Berücksichtigung der eingangs erwähnten Randbedingungen sind für den Umschlag der Kohle fünf Schiffsentlader erforderlich. Die Nennumschlagsleistung beträgt etwa je 1.000 t/h, so dass von einer durchschnittlichen Entladeleistung von rd. 31.250 t/d ausgegangen werden kann.

Zu der Hafenanlage mit Hafenbecken, Schiffsentladern und Gurtförderern gehören auch diverse Nebenanlagen wie Betriebsgebäude, Magnetscheider, Probenahmeanlagen, Verwiegeeinrichtungen.

Südlich des Hafenbeckens wird ein Passivlager angeordnet. Das Fassungsvermögen des Passivlagers beträgt bei einer Höhe von max. 14 m ca. 500.000 m³. Das Lager wird den Konturen der verfügbaren Fläche angepasst. Da das Lager als Passivlager ausschließlich zur Besicherung der Versorgung des Kraftwerkstandortes Voerde dient und somit nur relativ selten abgetragen/aufgetragen wird, sind keine automatisch arbeitenden Geräte vorgesehen. Die Beschickung des Lagers erfolgt mit den südlichen Schiffsentladern. Die Verteilung der Kohle bzw. der eigentliche Aufbau des Passivlagers sowie die Rückladung der Kohle erfolgt mit mobilen Fahrzeugen, z. B. Radladern. Diese Methode eignet sich besonders für Langzeitlager, da hierbei die Kohlenhalde gleichzeitig verdichtet und somit die Lagerkapazität erhöht wird.

Die Kohle wird innerhalb der Hafenanlage mit Gurtförderern transportiert. Die Förderleistung der verschiedenen Gurtförderer wird entsprechend dem Erfordernis einer Gesamtförderkapazität vom Hafen zum Kraftwerk von 5000 t/h gewählt.

Soweit erforderlich, werden Staubemissionen durch geeignete Maßnahmen reduziert. Hierzu gehört neben der Kapselung der Gurtförderanlagen und der Übergabestellen auch das Besprühen mit Wasser ggf. mit entsprechenden Bindemitteln. Entsprechendes gilt auch für die Aufhaldung und den Abtrag des Passivlagers. Staubemissionen des Passivlagers selbst können durch den Einsatz von Bindemitteln soweit erforderlich reduziert werden.

1.2 Inhalt und Verbindlichkeit des gültigen Regionalplans und seine Stellung im Planungssystem

Inhalt

Die Regionalpläne legen auf der Grundlage des Landesentwicklungsprogramms und des Landesentwicklungsplans die regionalen Ziele der Raumordnung für alle raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen im Planungsgebiet fest. Nähere Angaben finden sich in § 19 des Landesplanungsgesetzes für das Land Nordrhein-Westfalen.

Verbindlichkeit

Rechtliche Verbindlichkeit kommt den Erläuterungen nicht zu. Die zeichnerische Darstellung ist nicht parzellenscharf. Die verbindliche textliche Darstellung sowie die Erläuterungen sind nach einzelnen Sachbereichen gegliedert. Die textlichen Darstellungen werden als Ziele bezeichnet und durch Fettdruck hervorgehoben. Die den Zielen zugeordneten Erläuterungen werden durch Karten ergänzt.

Stellung im Planungssystem

Aus den Vorgaben der Europäischen Kommission, des Bundes, der Ministerkonferenz und der Obersten Landesplanungsbehörde wird der Regionalplan entwickelt. Dieser setzt auf Bezirksregierungsebene an, hier der Bezirksregierung Düsseldorf. Der Regionalplan legt Ziele und Grundsätze der Raumordnung fest. Diese Festlegungen werden im Flächennutzungs- und Bebauungsplan der Städte/Gemeinden konkretisiert. Für ein konkretes Bauvorhaben hat der Vorhabenträger die Festsetzungen der Planwerke zu beachten.

1.3 Erläuterung der bisherigen und beabsichtigten Bereichsdarstellung im Regionalplan

Im Regionalplan (GEP 99) ist die vorgesehene Fläche als Freiraum- und Agrarbereich und überlagernd als Bereich für den Schutz der Landschaft und die landschaftsorientierte Erholung, Regionaler Grünzug und im Zuge des Rheines in geringem Umfang bis zum Banndeich als Überschwemmungsbereich dargestellt. Darüber hinaus ist die Darstellung des Überschwemmungsbereiches „Neue Emschermündung“ betroffen.

In der Erläuterungskarte 4 „Klima“ ist der Bereich als Hauptluftaustauschgebiet dargestellt.

Die für den Südhafen benötigten Flächen (Hafenanlagen und Passivlager) sollen im Regionalplan als „Bereich für gewerbliche und industrielle Nutzungen (GIB) für zweckgebundene Nutzungen“ hier Sondergebiet Kohlehafen ausgewiesen werden. Der eigentliche Hafen wird als Güterumschlaghafen dargestellt. Der Bereich der neuen Emschermündung wird in diesem Verfahren nachrichtlich als Überschwemmungsbereich dargestellt.

Die für den Südhafen benötigten Flächen von rd. 10 ha auf dem nördlichen Teil der Fläche zwischen Rotbach und Emscher liegen im südlichen Teil des Stadtgebietes Voerde in der Gemarkung Möllen, Flur 15.

Die konkret vorgesehenen Plandarstellungen sind der Anlage 1 zu entnehmen.

2 Beschreibung und Bewertung des aktuellen Umweltzustandes

2.1 Rechtliche Grundlagen

Gemäß § 7 Abs. 5 des Raumordnungsgesetzes ist vorzusehen, dass bei der Aufstellung und Änderung von Raumordnungsplänen eine Umweltprüfung im Sinne der Richtlinie 2001/42/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27. Juni 2001 über die Prüfung der Umweltauswirkungen bestimmter Pläne und Programme (ABl. EG Nr. L 197 S. 30) durchgeführt wird. In dem dabei gemäß den Kriterien des Anhangs I der Richtlinie 2001/42/EG zu erstellenden Umweltbericht sind die voraussichtlichen erheblichen Auswirkungen, die die Durchführung des Raumordnungsplans auf die Umwelt hat sowie anderweitige Planungsmöglichkeiten unter der Berücksichtigung der wesentlichen Zwecke des Raumordnungsplans zu ermitteln, zu beschreiben und zu bewerten.

Auch § 15 Abs. 1 LPIG NW schreibt die Durchführung einer Strategischen Umweltprüfung und die Erstellung eines Umweltberichtes gemäß den Kriterien des Anhangs I der Richtlinie 2001/42/EG vor. Hierzu ist gemäß § 15 Abs. 3 LPIG i. V. m § 2 Abs. 1 Planverordnung zum LPIG zunächst ein Scoping durchzuführen. Es sind die öffentlichen Stellen und Personen des Privatrechts nach § 4 Raumordnungsgesetz zu beteiligen, die durch die Festsetzungen des Regionalplans in ihrem Aufgabenbereich betroffen sein könnten.

2.2 Inhalt und Methodik der Umweltprüfung

Die in den Umweltbericht aufzunehmenden Informationen werden in Anhang I der Richtlinie 2001/42/EG benannt. Bei der Erarbeitung des Umweltberichtes sind hinsichtlich des Detaillierungsgrades der übergeordnete Charakter des Regionalplans sowie seine Stellung in der Planungshierarchie zu berücksichtigen. Detaillierte Darstellungen und Untersuchungen des Vorhabens bleiben den nachfolgenden Planungsstufen vorbehalten.

Zur Erfassung und Analyse der Umweltsituation und Beurteilung von Auswirkungen ist die Abgrenzung eines Untersuchungsraumes erforderlich. In Abhängigkeit von der vorgesehenen Plandarstellung und den hiermit voraussichtlich verbundenen Umweltauswirkungen sowie der Lage und Art der umliegenden Nutzungen ist die Größe des Untersuchungsraumes festzulegen.

Gem. § 2 (2) Plan-Verordnung ist für Planinhalte, bei denen nicht von regionalbedeutsamen Umweltauswirkungen auszugehen ist oder bei denen es sich um Festlegungen handelt, die in den Regionalplan zu übernehmen sind keine strategische Umweltprüfung erforderlich. Die Darstellung des Überschwemmungsbereiches wird somit nicht im Umweltbericht behandelt.

2.3 Planungsverbindliche Vorgaben

Landesentwicklungsplan NRW

Die Freiraum schützenden Darstellungen des LEP NRW werden von der Planung des Südhafens raumordnerisch betroffen, da Freiraum schützende Ziele tangiert werden.

Regionalplan (GEP 99)

Im Regionalplan (GEP 99) ist die vorgesehene Fläche einerseits als Freiraum- und Agrarbereich und andererseits als Bereich für den Schutz der Landschaft dargestellt. Darüber hinaus ist die Darstellung als Erholungsbereich ebenfalls betroffen, wie in geringem Umfang auch die als Überschwemmungsbereiche. In der Erläuterungskarte 4 „Klima“ ist der Bereich als Hauptluftaustauschgebiet dargestellt.

Flächennutzungsplan

In dem rechtswirksamen Flächennutzungsplan der Stadt Voerde ist die für das Vorhaben benötigte Fläche als Gewerbegebiet dargestellt.

Landschaftsplan

Im Landschaftsplan für den Raum Dinslaken-Voerde ist das Rheinufer Bestandteil des Landschaftsschutzgebietes 2.4.3 " Unteremmelsum, Mehr, Löhnen, Mehrum, Götterswickerhamm, Haus Ahr mit Kalbeckshof". Die Hafeneinfahrt liegt innerhalb dieses Bereiches. Der Hafen selber mit den zugehörigen Anlagen liegt nicht in diesem LSG.

Bauleitplanung

Für das Plangebiet existiert keine verbindliche Bauleitplanung. Es handelt sich um ein Gebiet im Außenbereich im Sinne von § 35 Baugesetzbuch.

2.4 Relevante schutzgutbezogene Aspekte des derzeitigen Umweltzustandes und Umweltmerkmale der voraussichtlich erheblich beeinflussten Gebiete

2.4.1 Standort und Abgrenzung des Untersuchungsraumes

Standort

Der Hafenstandort wird im Westen vom Rheindeich, im Norden vom Rotbachverlauf, im Nord-Osten und Osten von der Frankfurter Straße, an die sich im weiteren Verlauf der Bahndamm der Güterbahntrasse Walsum - Spellen anschließt, und im Süden durch agrarwirtschaftliche Nutzflächen begrenzt.

Ausschnitt topographische Karte 4406 Dinslaken



Die nähere Umgebung wird:

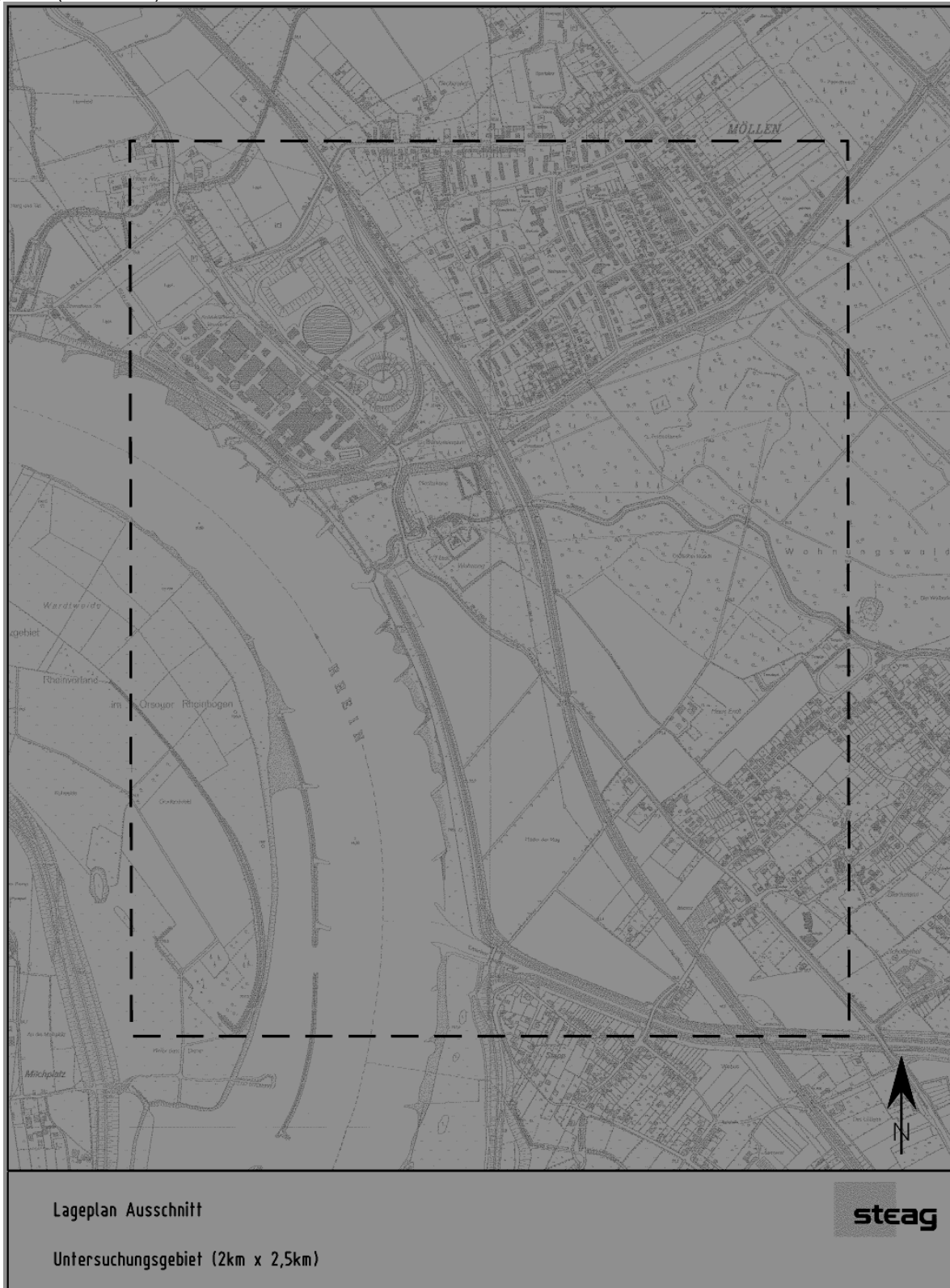
- in Richtung Norden vom vorhandenen Kraftwerksstandort Voerde,
- in Richtung Nord-Osten vom Wohnungswald mit dem Haus Wohnung und in einer Entfernung von rd. 0,6 km vom Stadtteil Möllen der Stadt Voerde,
- in Richtung Osten zunächst durch agrarwirtschaftlich genutzte Flächen und daran anschließend in einer Entfernung von rd. 300 m vom Stadtteil Eppinghoven der Stadt Dinslaken,
- in Richtung Süden zunächst durch agrarwirtschaftlich genutzte Flächen, die Emschermündung und jenseits davon von der Siedlung Am Stapp der Stadt Dinslaken und
- in Richtung Westen vom Rhein und daran anschließend durch den linksrheinischen Landschaftsraum des Orsoyer Rheinbogens der Stadt Rheinberg

gebildet.

Auf der an den geplanten Standort des Südhafens anschließenden südlichen Agrarfläche soll als Planung der Emschergenossenschaft im Rahmen des Masterplans emscher:zukunft die Verlegung mit ökologischer Anbindung der Emschermündung an den Rhein erfolgen.

Abgrenzung des Untersuchungsraumes

Der Untersuchungsraum wird anhand der Reichweite der zu erwartenden Auswirkungen abgegrenzt. Unter Berücksichtigung von 4.6.2.5 Abs. 2 der TA Luft wird der Untersuchungsraum auf einen Radius von 1 km um das Vorhaben markiert. Da aufgrund der Fördereinrichtungen zum Kraftwerkstandort die Schallimmissionen weiter nördlich ebenfalls zu betrachten sind, ist der Untersuchungsraum nach Norden zu erweitern. Damit ergibt sich der dargestellte Untersuchungsraum von 2 km (Ost-West) mal 2,5 km (Nord-Süd).



2.4.2 Topographische Situation

Der Hafenstandort fällt von Süden nach Norden leicht von rd. 27,5 m über NN auf rd. 26,25 m über NN ab. Die Flächen werden unter Berücksichtigung des maßgeblichen Bemessungshochwassers BHQ₂₀₀₄ im Bereich von Rhein-km 798,0 bis Rhein-km 799,0 von rd. 25,73 m über NN bis 25,57 m über NN zzgl. eines Freibords in der Größe von rd. 1,4 m auf 27,00 m über NN soweit erforderlich angehoben. Damit kann der Bereich des Südhafens als Hochufer angesehen werden über den der Hochwasserschutz ausreichend gewährleistet wird. Darüber hinaus bietet der im Osten verlaufende Bahndamm weiteren Schutz.

Das gesamte Hafengelände liegt damit hochwasserfrei.

2.4.3 Schutzgut Mensch

Im Umfeld des Hafenstandortes befinden sich die Wohnsiedlungsbereiche Voerde-Möllen, Dinslaken-Eppinghoven und Dinslaken-Stapp. Relevante Auswirkungen sind auf Grund der Anlagentechnik in Verbindung mit der als geringfügig einzuschätzenden Vorbelastung nicht zu erwarten. Eine genaue Beurteilung kann jedoch erst im Rahmen der Planfeststellung auf Grundlage der konkreten Anlagentechnik erfolgen.

2.4.4 Schutzgut Landschaft und Erholung

Naturräumlich ist der Hafenstandort Bestandteil der Großlandschaft "Niederrheinisches Tiefland", das aufgrund seiner landschaftlich reizvollen Ausstattung eine hohe Eignung zur ruhigen, natur- und landschaftsbezogenen Erholung besitzt. Besondere Erholungsfunktion kommt im Umfeld des bestehenden Kraftwerkstandortes und des geplanten Hafenstandortes dem Wohnungswald als naturnahes, größeres, siedlungsnahes Laubwaldgebiet und den Rheinuferbereichen zu. Über die Deichkrone verläuft ein stark frequentierter Radwanderweg entlang des Rheins, der einen Ausblick auf die Schifffahrt auf dem Rhein erlaubt.

Folgende Schutzausweisungen für das Teilschutzgut „Tiere, Pflanzen und Biotope“ sind im Umfeld des Hafenstandortes von Bedeutung:

Natura-2000-Gebiete

Im Umfeld des Hafenstandortes befinden sich folgende NATURA-2000-Gebiete

- DE-4406-301 FFH-Gebiet „NSG Rheinaue Walsum“ südlich des geplanten Standortes
- DE-4405-303 FFH-Gebiet „NSG Rheinvorland im Orsoyer Rheinbogen“ westlich des geplanten Standortes auf der linksrheinischen Seite
- DE-4405-301 FFH-Gebiet Rhein-Fischschutzzonen zwischen Emmerich und Bad Honnef
Entsprechende Flussabschnitte sind der Rheinaue Walsum und dem Orsoyer Rheinbogen vorgelagert.
- DE-4203-401 Vogelschutzgebiet „Unterer Niederrhein“ Die Rheinaue Walsum im Süden und der Orsoyer Rheinbogen auf der linksrheinischen Seite sind Bestandteile dieses Gebietes

Naturschutzgebiete

NSG „Rheinaue Walsum“

Das Gebiet grenzt an die Emschermündung an. Insgesamt umfasst es relativ strukturarmes Deichvorland mit Deichkörper und binnendeichs gelegenen landwirtschaftlichen Nutzflächen. Im Wesentlichen handelt es sich um Weidegrünland mit Hecken und Gehölzgruppen.

NSG „Rheinvorland im Orsoyer Rheinbogen“

Westlich des geplanten Standortes befindet sich auf der linksrheinischen Seite das NSG „Rheinvorland im Orsoyer Rheinbogen“. Das Naturschutzgebiet, besteht aus - insbesondere feuchtem - Wiesengelände und Restwasserseen.

Landschaftsschutzgebiete

Der geplante Hafenstandort befindet sich innerhalb des Geltungsbereiches des Landschaftsplanes Dinslaken/Voerde des Kreises Wesel.

Das Landschaftsschutzgebiet 2.4.3 "Unteremmelsum, Mehr, Löhnen, Mehrum, Götterswickerhamm, Haus Ahr mit Kalbeckshof" mit einer Größe von 1028,9 ha umfasst als südlichen Ausläufer das schmale Rheinvorland bei Eppinghoven. Es wird durch den Hafenumund des geplanten Südhafens in einem kleineren Teilbereich in Anspruch genommen.

Das Landschaftsschutzgebiet umfasst die von bäuerlicher Siedlungsstruktur geprägten Niederterrassenbereiche östlich und südlich Spellen, südlich Voerde und die von der Momm-Niederung inselartig umschlossenen Niederterrassenreste im Randbereich der Ortschaften Löhnen, Götterswickerhamm und Mehrum. Die Siedlungsbereiche sind zumeist eingegrünt und beinhalten zahlreiche alte Obstbaumbestände und Heckenstrukturen. Das Schutzgebiet wird wegen der guten Erschließung und Erreichbarkeit für die Naherholung genutzt.

Östlich und nördlich des geplanten Hafenstandortes schließt sich das Landschaftsschutzgebiet 2.4.5 „Möllen, Wohnungswald und Eppinghoven“ an. Eine Flächeninanspruchnahme erfolgt in diesem LSG nicht.

Biotopkataster gemäß NRW

Im Bereich des Hafenstandortes wurden folgende Flächen in das Biotopkataster NRW aufgenommen:

BK-4305-911	NSG Momm-Niederung
BK-4406-027	Rheinufer zwischen Götterswickerhamm und Emschermündung
BK-4406-032	Möllener Leitgraben und Hofbrache am Haus Ahr
BK-4406-034	Rotbachmündung
BK-4406-036	Wohnungswald

Eine Flächeninanspruchnahme erfolgt nicht.

Eine unmittelbare Betroffenheit der o. g. Gebiete - ausgenommen eines Landschaftsschutzgebietes - ist durch den geplanten Südhafen nicht gegeben.

2.4.5 Schutzgut Flora und Fauna

Der unmittelbare Bereich des Hafenstandortes wird agrarwirtschaftlich intensiv genutzt. Eine besondere Bedeutung für Flora und Fauna ist hier nicht zu erwarten. Höherwertige Bereiche sind nur im Umfeld mit der Rotbachmündung und dem Wohnungswald vorhanden, die jedoch nicht unmittelbar betroffen sind. Gutachterlicherseits ist im Folgeverfahren der Nachweis gem. § 42 BNatSchG zu führen, dass artenschutzrechtliche Belange dem Vorhaben nicht entgegenstehen.

Waldflächen werden durch die Regionalplan-Änderung nicht in Anspruch genommen oder in ihren Waldfunktionen beeinträchtigt.

2.4.6 Schutzgut Boden/Untergrund

Der Hafenstandort liegt im Bereich der Niederrheinterrassenplatte mit sandigen Lehm Böden auf Grundwasser führenden Sand und Kiesschichten. Die natürlich vorkommenden Bodenstrukturen im oberflächennahen Bereich sind durch die agrarwirtschaftliche Nutzung anthropogen beeinflusst.

2.4.7 Schutzgut Wasser

Unmittelbar westlich des geplanten Hafenstandortes verläuft der Rhein in Richtung Norden. Er stellt den Hauptvorfluter für sämtliche Fließgewässer und das Grundwasser im Umfeld des Hafenstandortes dar.

Unmittelbar nördlich des geplanten Hafenstandortes münden der Rotbach und der Lohberger Entwässerungsgraben in den Rhein. Beide durchfließen von Osten kommend den Wohnungswald. Der Lohberger Entwässerungsgraben ist technisch ausgebaut, der Rotbach weist einen bedingt naturnahen Charakter auf. Südlich des Hafenstandortes befindet sich die Mündung der Emscher.

Großräumig steht im Umfeld des Hafenstandortes ein mächtiger Porengrundwasserleiter im Bereich der Rheinterrassenkiese an. Der Grundwasserflurabstand liegt am Standort und in der unmittelbaren Umgebung bei über 4 m. Oberflächennahes Grundwasser ist im Wohnungswald östlich des Standortes anzutreffen. Die natürliche Grundwasserfließrichtung ist zum Rhein hin ausgerichtet.

Das nächstgelegene Wasserschutzgebiet befindet sich ca. 5 km Entfernung in der Momm-Niederung mit dem WSG Löhnen. Nennenswerte Grundwasserentnahmen existieren durch den nördlich gelegenen Kraftwerkstandort Voerde.

2.4.8 Schutzgut Klima/Luft

Das Großklima ist maritim beeinflusst mit guten Austauschbedingungen und nur schwach ausgeprägten geländeklimatischen Variationen. Es existiert ein ausgeglichenes Klima. Aufgrund fehlender Reliefeinflüsse ist die Niederschlagsintensität verhältnismäßig gering. Die Agrarflächen weisen ein Freilandklima, der Wohnungswald ein Waldklima auf. Bei Schwachwindlagen ist der Rhein in der Lage ein Gewässerklima auszubilden. Die sehr häufig in west-östlicher Richtung transportierten Luftmassen können ohne Ablenkung durch orographische Gegebenheiten den Hafenstandort und dessen Umfeld erfassen.

2.4.9 Schutzgut Kultur- und sonstige Sachgüter

Im Umfeld des geplanten Standortes sind folgende Baudenkmäler vorhanden:

- die kath. Pfarrkirche St. Johannes in Dinslaken-Eppinghoven,
- das Haus Wohnung an der Rotbachmündung in Voerde-Möllen
- im südöstlichen Teil des Wohnungswaldes befindet sich am Rotbachverlauf das Bodendenkmal Grabenanlage „Wülbeck“ und
- im Bereich der nord-östlich verlaufenden Gleisanlagen der ehemalige Bahnhof Möllen mit Stellwerk.

2.5 Voraussichtliche Entwicklung des derzeitigen Umweltzustandes bei Nichtdurchführung der Änderung des Regionalplans

Ohne die geplante Änderung des Regionalplans und die entsprechend geplante Darstellung als Sondergebiet Hafen würden die landwirtschaftliche Bewirtschaftung auf der Vorhabensfläche sowie der damit verbundene Eintrag von Düngemitteln und Bioziden in den Boden auf Dauer fortgesetzt. Insoweit ist von einer deutlichen Änderung von schützenswerten Strukturen im Änderungsbereich bei Nichtdurchführung der Planung nicht auszugehen.

2.6 Derzeitige für die Änderung des Regionalplans relevante Umweltprobleme unter Berücksichtigung der Probleme, die sich auf Gebiete mit einer speziellen Umweltrelevanz beziehen

Die Betroffenheit von FFH- und Vogelschutzgebieten ist zum derzeitigen Planungsstand nicht erkennbar. Eine mögliche Beeinträchtigung wird im Rahmen einer FFH Prüfung für das konkrete Vorhaben im nachfolgenden Genehmigungsverfahren (hier Planfeststellungsverfahren nach WHG) auf Grundlage der konkreten Anlagentechnik untersucht.

3 Umweltziele

3.1 Auf internationaler, gemeinschaftlicher oder auf der Ebene der Mitgliedstaaten festgelegte Ziele des Umweltschutzes, die für die Regionalplanänderung relevant sind, und Art der Berücksichtigung dieser Ziele und sonstiger Umwelterwägungen

Ziele zum Schutz und zur Verbesserung der Umwelt sind in vielen Richtlinien und Gesetzen verankert, die Regelungen zur Umwelt bzw. zu den einzelnen Schutzgütern enthalten. Bei der Umweltprüfung von Regionalplänen können aufgrund des Rahmen setzenden Charakters des Regionalplans jedoch nur die allgemein gehaltenen Umweltschutzziele der Fachgesetze von Bedeutung sein.

Diese Umweltschutzziele der Fachgesetze werden widergespiegelt in den Grundsätzen der Raumordnung, die das Raumordnungsgesetz, das Landesplanungsgesetz NW sowie das Landesentwicklungsprogramm NRW (LEPro) enthalten. Umweltziele, die in Wirkungszusammenhang mit der vorliegenden Änderung des Regionalplans stehen und durch die geplante Änderung des Regionalplans beeinflussbar sind, können – in einer summarischen Betrachtung – wie folgt zusammengefasst werden:

Tab.: 1 Grundsätzliche raumbedeutsame Umweltziele

Schutzgut	Umweltziele
Menschen, einschl. der menschlichen Gesundheit	<ul style="list-style-type: none"> – Schutz der Bevölkerung vor Immissionen – Vermeidung von Belastungen durch entsprechende Zuordnung unterschiedlicher Raumnutzungen

Schutzgut	Umweltziele
Pflanzen, Tiere und die biologische Vielfalt	<ul style="list-style-type: none"> – Erhalt der biologischen Vielfalt – Sicherung der Lebensräume für gefährdete Arten – Erhalt lebensraumtypischer Standortverhältnisse – Erhalt der Wälder mit ihren vielfältigen Schutzfunktionen (Klima, Wasser, Lärm, Erholung, Boden, Landschaftsbild usw.)
Boden	<ul style="list-style-type: none"> – Sicherung der natürlichen Bodenfunktionen – Erhalt der Böden mit günstigen Bedingungen für forstwirtschaftliche Nutzungen
Wasser	<ul style="list-style-type: none"> – Sicherung der Gewässer als Bestandteil des Naturhaushaltes und als Lebensraum für Tiere und Pflanzen – Verhütung von Verunreinigungen des Wassers oder sonstigen nachteiligen Veränderungen seiner Eigenschaften, insbesondere des ökologischen und chemischen Zustandes der oberirdischen Gewässer und des mengenmäßigen und chemischen Zustandes des Grundwassers
Klima/Luft	<ul style="list-style-type: none"> – Vermeidung von Beeinträchtigung von Luft und Klima – Abbau von Luftverunreinigungen – Erhalt von Frischluftschneisen und Kaltluftentstehungsgebieten
Landschaftsbild	<ul style="list-style-type: none"> – Erhalt und Bereicherung des Landschaftsbildes
Kultur- und Sachgüter	<ul style="list-style-type: none"> – Erhalt der gewachsenen Siedlungsstruktur, Kulturlandschaft und der charakteristischen Orts- und Landschaftsbilder – Erhalt von Boden- und Kulturdenkmälern (Landwehren, denkmalgeschützte Gebäude)
Schutzgüter übergreifend	<ul style="list-style-type: none"> – Sparsame Inanspruchnahme von Flächen – Schutz ökologisch besonders empfindlicher Landschaftsräume – Ergänzung des Biotopverbundsystems

Derzeit sind aus der Sicht der Regionalplanung keine Umweltschutzziele bekannt, die der Regionalplanänderung entgegenstehen.

4 Beschreibung und Bewertung der erheblichen Umweltauswirkungen und Alternativenprüfung

4.1 Voraussichtliche schutzgutbezogene erhebliche Umweltauswirkungen der Änderung des Regionalplans und Wechselbeziehungen zwischen den Aspekten

4.1.1 Schutzgut Mensch

Zusatzimmissionen an Schwebstaub PM-10 und Staubniederschlag

Bei der Errichtung des Hafens sowie bei der Handhabung staubender Güter können staubförmige Emissionen auftreten. Für die Kohleumschlaganlagen am geplanten Südhafen sind dem entsprechend Schwebstaub PM-10- und Staubniederschlagsimmissionen zu betrachten. Die durch den Betrieb des Südhafens verursachten Emissionen und die damit verbundenen Zusatzimmissionen beschränken sich auf den landwirtschaftlich genutzten Nahbereich der Anlage und liefern über den Nahbereich hinaus keinen relevanten Beitrag zur Immissionssituation. Dies gilt auch für die in Duisburg, Dinslaken und Wesel in Betrieb befindlichen Staubniederschlag und kontinuierlich Feinstaub (PM10) messenden LUQS-Stationen des LANUV. Sie befinden sich innerstädtisch mehrere Kilometer außerhalb des Untersuchungsraums. Hierzu werden entsprechende Prüfungen nach TA Luft im Planfeststellungsverfahren durchgeführt. Auf Grund der bestehenden Nutzung des beplanten Geländes sowie dessen Umfeld sind nach heutiger Kenntnis diesbezüglich keine Anhaltspunkte für eine Versagung der Planfeststellung erkennbar.

Geräuschimmissionen

Die durch den Betrieb des Südhafens verursachten Geräuschemissionen und die damit verbundenen Zusatzimmissionen beschränken sich auf den Nahbereich der Anlage und liefern keinen relevanten Beitrag zur Immissionssituation. Hierzu werden entsprechende Prüfungen nach TA Lärm im Planfeststellungsverfahren durchgeführt. Aufgrund der großen Entfernung zum Kraftwerkstandort Voerde und der Tatsache, dass weitere Gewerbe- oder Industrieanlagen in unmittelbarer Nachbarschaft zum Hafen nicht vorhanden sind, ist davon auszugehen, dass eine Vorbelastung im Sinne der TA Lärm nicht messbar bzw. nicht vorhanden ist, so dass nach heutiger Kenntnis keine Anhaltspunkte für eine Versagung der Planfeststellung erkennbar sind.

4.1.2 Schutzgut Landschaft und Erholung

Der Südhafen liegt in einem Gebiet, das im Landschaftsplan Raum Dinslaken/Voerde des Kreises Wesel in den Entwicklungsräumen 1.2 und 1.18 erfasst ist.

Der Entwicklungsraum 1.2 (Rheinvorland und Rhein bis zur Strommitte) mit insgesamt ca. 450 ha ist in seiner derzeitigen Biotop-, Landschafts- und Nutzungsstruktur zu erhalten bzw. zu optimieren.

Der Entwicklungsraum 1.18 ist ca. 117 ha groß und erstreckt sich nördlich der Emscher und beiderseits der Bundesbahnstrecke in Eppinghoven. Der Entwicklungsraum ist in seiner derzeitigen Landschafts- und Nutzungsstruktur bis zur Realisierung der Ziele der Landesplanung zu erhalten.

Der Planungsbereich Südhafen liegt zwischen Rheindeich im Westen, Rotbach im Norden (Hafeneinfahrt unmittelbar südlich der Rotbachmündung), Frankfurter Straße (L 396) und Bahndamm als östliche Begrenzung sowie Emscher im Süden und ist geprägt von landwirtschaftlichen Nutzflächen (Acker), die durch 3 Feldgehölzstreifen entlang von Feldwegen gegliedert werden. Diese Fläche ist als bedingt gegliederte landwirtschaftliche Fläche zwischen stark ausgebildeten Begrenzungsstrukturen (Bahndamm, Deich, Straße, Hochspannungsfreileitungen, Emscher) zu bewerten. Außer Feldhecken ist kein Bewuchs vorhanden. Der Planungsraum Südhafen hat durch die Deiche keinen Anschluss mehr an den typischen Landschaftsraum Niederrhein, sondern stellt eine gekammerte Insel dar. Durch den Ausbau der Emschermündung wird sich hieran nichts ändern.

Ein Teil der benötigten Fläche (Hafeneinfahrt) wird von dem im Landschaftsplan des Kreises Wesel ausgewiesenen Landschaftsschutzgebiet (Untereimmelsum, Mehr, Löhnen, Mehrum, Götterswickerhamm, Haus Ahr und Kalbeckshof) eingenommen. Da es sich bei dem Hafenbau um den Ausbau eines Gewässers nach § 31 WHG handelt, ist dies in dem durchzuführenden Planfeststellungsverfahren nach § 4 Abs. 2, Nr. 6. LG NRW als Eingriff in Natur und Landschaft zu bewerten.

Das Rheinufer, welches weite Blickbeziehungen auf den Rhein, den Schiffsverkehr und das gegenüberliegende Rheinufer / Rheinvorland im Orsoyer Rheinbogen erlaubt, ist für Erholungssuchende von Interesse, die den auf der Dammkrone verlaufenden Rad- und Wanderweg nutzen, der sich auch entlang der Emscher (Rotbach-Route) fortsetzt. Dieser Rad- und Wanderweg wird durch die geplante Hafeneinfahrt beeinträchtigt, gleichwohl dieser bereits heute durch die Rotbachmündung bzw. den Lohberggraben in Richtung Norden nicht vollständig durchgängig ist. Eine Verlegung des Wegs ist möglich.

Es ist davon auszugehen, dass der Südhafen aus naturschutzrechtlicher Sicht geringe Auswirkungen auf das Gebiet haben wird. Durch die Hafeneinfahrt wird der für die Naherholung nutzbare Bereich des Landschaftsschutzgebietes berührt. Die Erholungskomponente wird maßgeblich durch das vorhandene Wegenetz (z. B. Unterbrechung/Umleitung des Radwanderweges auf dem Deich) bestimmt.

4.1.3 Schutzgut Flora und Fauna

Erhebliche Veränderungen möglicher Umweltauswirkungen auf das Schutzgut werden durch die Änderung des Regionalplans nicht hervorgerufen, da im Wesentlichen landwirtschaftlich genutzte Flächen betroffen sind. Die Inanspruchnahme der geringwertigeren Agrarbereiche lässt keine erheblichen Auswirkungen erwarten. Eine Beeinträchtigung der höherwertigen Bereiche – insbesondere der FFH-Gebiete - wird nicht erwartet. Im Rahmen des für den Südhafen durchzuführenden Planfeststellungsverfahrens werden in der Fachplanung die Auswirkungen auf das Schutzgut Fauna und Flora geprüft. Dies schließt das Schutzgut Avifauna unter Berücksichtigung der Umgestaltung der benachbarten Emschermündung ebenso ein wie die Auswirkung durch die ggf. notwendig werdende Verlegung von Erdgasleitungen und Betriebskabeln.

4.1.4 Schutzgut Boden/Untergrund

Erhebliche Veränderungen möglicher Umweltauswirkungen auf das Schutzgut werden durch die Änderung des Regionalplans nicht hervorgerufen, da die Auswirkungen der zu erwartenden Staubemissionen auf den unmittelbaren Nahbereich der Anlage beschränkt sein werden. Im Rahmen des für den Südhafen durchzuführenden Planfeststellungsverfahrens werden in der Fachplanung die Auswirkungen auf das Schutzgut Boden/Untergrund geprüft.

4.1.5 Schutzgut Gewässer

Betriebliche Abwässer fallen beim Betrieb der Hafenanlage nicht an. Niederschlagswasser soll in den Rhein abgeleitet werden. Häusliche Abwässer werden in die öffentliche Kanalisation abgeleitet. Grundsätzlich kann im Rahmen der Baumaßnahme bei Fundamentierungen eine kurzfristige Grundwasserhaltung erforderlich werden. Nachteilige Auswirkungen hierdurch sind nicht zu erwarten. Die durch den benachbarten Ausbau der Emschermündung zu erwartende Änderung der Grundwasserverhältnisse steht dem nicht entgegen. Der Umgang mit wassergefährdenden Stoffen ist nur in geringem Umfang erforderlich. Die Auslegung der Anlagen zum Lagern, Abfüllen und Verwenden wassergefährdender Stoffe erfolgt nach der Maßgabe, dass dem Besorgnisgrundsatz bzw. dem bestmöglichen Schutz Rechnung getragen wird. Damit sind Verunreinigungen von Gewässern nicht zu besorgen.

Erhebliche Veränderungen möglicher Umweltauswirkungen auf das Schutzgut sind daher durch die Änderung des Regionalplans nicht zu erwarten.

4.1.6 Schutzgut Klima/Luft

Aufgrund der Größe und der Aufstellung der geplanten Anlagen ist durch den Südhafen kein relevanter Einfluss auf das Windfeld zu erwarten. Relevante Auswirkungen auf das Lokalklima sind nicht zu besorgen. Die Funktion bestehender Kalt- und Frischluftentstehungsgebiete wird nicht beeinträchtigt. Mögliche Auswirkungen auf das Kleinklima werden im Rahmen des durchzuführenden Planfeststellungsverfahrens nach WHG für den Südhafen auf der Grundlage der konkreten Ausführung zu bewerten sein.

4.1.7 Schutzgut Kultur- und sonstige Sachgüter

Da nach derzeitigem Kenntnisstand innerhalb der Fläche für den Südhafen keine Kultur- und sonstigen Sachgüter sowie Bodendenkmäler vorhanden bzw. bekannt sind, sind diesbezüglich auch keine vorhabensbedingten Auswirkungen zu benennen und auch nicht zu erwarten. Auswirkungen auf weiter entfernt gelegene Kultur- und sonstige Sachgüter können auf Grund der Art des Vorhabens ausgeschlossen werden.

4.2 Prüfung und Begründung von Standort- bzw. Planungsalternativen

Im Rahmen der Hafenstudien der Evonik Steag GmbH sind die nachfolgenden Hafenvarianten:

- Nordhafen
- Parallelhafen und
- Südhafen mit automatischem Kohlelager

betrachtet sowie die Frage, ob die Kohleversorgung vom:

- Nordhafen Walsum
- Hafen Orsoy und
- Hafen Emmelsum

möglich ist, untersucht worden.

Des Weiteren ist die, in Folge der Abstimmung mit der Emschergenossenschaft unter Beteiligung des MUNLV entwickelte, Hafenvariante mit in Richtung des Kraftwerks verschobenem Südhafen und einer verkürzten Verlegung der Emschermündung betrachtet worden.

4.2.1 Nordhafen

Bei der Variante Nordhafen soll die Errichtung der Hafenanlage nordwestlich, parallel zum Kraftwerkserweiterungsgelände entlang dem Verlauf der Ahrstraße erfolgen. Die Hafenanlage würde sich mit einer Länge von rd. 450 m bis fast an die Frankfurter Straße erstrecken. Die erforderliche Breite der Hafenanlage ergibt sich aus der benötigten Breite von rd. 70 m für das Hafenbecken selbst, zuzüglich der benötigten Flächen für die Umschlaganlagen. Auf Grund der räumlichen Gegebenheiten wird bei der Variante Nordhafen weder ein Aktivkohlelager noch ein Passivkohlelager vorgesehen.

Bei Realisierung des Nordhafens ergeben sich unmittelbar sowie mittelbar hohe Eingriffsintensitäten hinsichtlich Raumordnung, Natur und Landschaft (LSG), Straßenführung/Grundstücksinanspruchnahme und Gewässer im Wesentlichen bezüglich der folgenden Punkte:

Im Regionalplan ist der für den Nordhafen benötigte Bereich als Allgemeiner Freiraum- und Agrarbereich ausgewiesen. Darüber erstreckt sich eine Darstellung als Bereich für den Schutz der Landschaft und landschaftsorientierter Erholung. Darüber hinaus liegt der Bereich des geplanten Hafens im Regionalen Grünzug. Eine Ausweisung als Hafenfläche wird hier erforderlich. Des Weiteren müsste der ausgewiesene Verlauf der Trasse für die L 4n als Umgehungsstraße um den Ortsteil Götterswickerhamm verlegt werden, da die Trasse durch das Hafenbecken verlaufen würde.

Durch den Nordhafen würde ein Gebiet beansprucht, das im Landschaftsplan in den Entwicklungsräumen 1.2 und 1.12 erfasst ist. Der Entwicklungsraum 1.2 mit insgesamt ca. 450 ha umfasst das Rheinvorland und den Rhein bis zur Strommitte. Der Entwicklungsraum wird lediglich durch die Hafeneinfahrt direkt betroffen. Der Entwicklungsraum 1.12 ist ca. 720 ha groß und umfasst den gesamten Bereich der so genannten Momm-Niederung. Hier wird der südliche Teil dieses Bereiches durch das eigentliche Hafenbecken mit den zugehörigen Umschlaganlagen betroffen.

Unter Punkt 2.4.3 (Landschaftsschutzgebiet Unteremmelsum, Mehr, Löhnen, Mehrum, Götterswickerhamm, Haus Ahr und Kalbeckshof) des Landschaftsplanes für den Raum Dinslaken-

Voerde ist entlang des Rheinuferes ein Landschaftsschutzgebiet mit der Flächengröße von ca. 988 ha festgesetzt. Das Landschaftsschutzgebiet umfasst die von bäuerlicher, eingegrünter Siedlungsstruktur (mit alten Obstbaumbeständen und Heckenstrukturen) geprägten Niederterrassenbereiche östlich und südlich Spellen, südlich Voerde und die von der Momm-Niederung inselartig umschlossenen Niederterrassenreste im Randbereich der Ortschaften Löhnen, Götterswickerhamm und Mehrum. Das Schutzgebiet hat wegen der guten Erschließung und Erreichbarkeit eine wichtige Funktion für die Naherholung. Die Variante Nordhafen würde zu 100 % Flächen des Landschaftsschutzgebietes in Anspruch nehmen und das Landschaftsbild in diesem Bereich erheblich beeinträchtigen, zumal auch eine Sicherung des Hinterlandes gegen Überschwemmungen erforderlich wird.

In unmittelbarer Nähe zum Hafenstandort befinden sich die Naturdenkmäler 2.6.12, 2.6.13 und 2.6.14. Es handelt sich um 2 ca. 150 Jahre alte Eiben, eine ca. 29 m hohe Esche südlich Haus Ahr und eine ca. 120 Jahre alten Rotbuche im Uferbereich des Mommbachs. Als Biotop ist das Wäldchen bei Haus Ahr zu nennen.

In mittelbarer Nähe in ca 500 m Entfernung vom Kraftwerksstandort beginnt nordwestlich, grenzend an den Hafenstandort Variante II, das „Naturschutzgebiet Momm-Niederung“. Die Momm-Niederung ist eine bis zu 1.500 m breite, ehemalige Rheinschlinge, die überwiegend landwirtschaftlich als Grünland genutzt wird. Für den in diesem Bereich verlaufenden Mommbach befinden sich Maßnahmen zur Regelung des Grundwasserstandes und der Vorflut in der Umsetzung.

Von der Notwendigkeit einer Verlegung sind bei Realisierung des Nordhafens Bereiche der Dammstraße und der Ahrstraße (Verlauf der L4) als auch - wie oben ausgeführt - die Darstellung des Verlaufes der Trasse für die L4 betroffen. Darüber hinaus müssten dem Nordhafen auch die beiden öffentlichen Straßen (Sackgassen) „Eckernweg“ und „Böschungsweg“ weichen. Damit wird auch der Abbruch von fünf Einfamilienhäusern am Böschungsweg erforderlich.

Des Weiteren ist bei der lagemäßigen Anordnung der Variante Nordhafen der Mündungsbereich des Möllener Leitgrabens zu überplanen. Der Möllener Leitgraben verläuft als grabenartiges Gewässer zwischen Voerde und Möllen und mündet nordwestlich des Standortes Voerde bei Rhein-km 799,8 in den Rhein. Der Möllener Leitgraben dient - in Verbindung mit dem neuen Mommbach sowie dem Voerder Leitgraben der Ableitung von Oberflächenwasser des Stadtgebietes Voerde. Darüber hinaus übernimmt der Voerder Leitgraben die Ableitung der geklärten Abwässer aus der Kläranlage des Lippeverbandes.

Vor seiner Unterquerung der Dammstraße verläuft der Möllener Leitgraben durch einen natürlichen Geländeeinschnitt. Bei Rheinhochwasserstand ist eine Ableitung im Freispiegelgefälle zum Rhein hin nicht mehr möglich, so dass die Ableitung über ein Pumpwerk des Lippeverbandes sichergestellt wird. Bei Starkregenereignissen übernimmt die vorhandene Geländemulde dann die Funktion eines Rückhaltebeckens für die anfallenden Niederschlagswässer.

Durch den Nordhafen wird eine Verlegung des Bachlaufes inkl. einer Ersatzmaßnahme für die Regenrückhaltung erforderlich. Die sich aus den "Verknüpfungen" - über den Voerder Leitgraben und den Neuen Mommbach - zum Mommbach ergebenden Anforderungen sind dabei zu berücksichtigen.

Diese zuvor aufgezeigten nachteiligen Auswirkungen würden durch die Nutzung weiterer Flächen für ein Kohlelager zur betrieblichen Optimierung der Kohleversorgung erheblich verschärft werden, so dass im Sinne einer machbaren Lösung bereits auf eine Darstellung verzichtet wurde.

Es ist davon auszugehen, dass bei der Variante Nordhafen - auch ohne Kohlelager - sich das Planungsziel nur unter Inkaufnahme erheblicher Eingriffe in Natur und Landschaft erreichen lässt und aus naturschutzrechtlicher Sicht erhebliche schädliche Auswirkungen auf das Gebiet, wie z. B. die Naturdenkmäler haben wird. Auch wird durch die Hafeneinfahrt der für die Naherholung nutzbare Bereich des Landschaftsschutzgebietes zerschnitten. Des Weiteren sind die massiven Eingriffe hinsichtlich der weiträumigen Verlegung und Überplanung des Möllener Leitgrabens sowie der weiträumigeren Verlegung der Dammstraße/Ahrstraße und der damit verbundenen Folgekosten zu berücksichtigen, so dass die Variante Nordhafen sowohl unter ökologischen als auch ökonomischen Gesichtspunkten voraussichtlich nicht realisierbar ist.

4.2.2 Parallelhafen

Der Parallelhafen erstreckt sich entlang des Kraftwerkes Voerde im schmalen Pralluferabschnitt. Dieser Pralluferabschnitt des Rheines weist bei einer max. Breite von ca. 80 m trotz starker anthropogener Einflüsse noch einige typische Rheinauenelemente auf, die durch das Hafenbecken selbst vollständig beansprucht würden:

So stellt sich der überwiegende Teil der Fläche (Deichflächen und Deichrandflächen) als trockene Grasflur dar, in der nur wenige große Einzelbäume vorhanden sind. Am Nordrand der Fläche werden Teilbereiche noch als Grünland oder als Rasen genutzt (Strandhaus Ahr). Die Uferbereiche sind mit Steinschüttungen verbaut, die fast vegetationslos sind. Hinter den Bühnenfeldern konnten sich Abschnitte mit natürlichen Kies- und Sandflächen erhalten, die besonders in den nicht ständig überspülten Bereichen Lebensraum für spezielle Pflanzenarten bieten.

An das Hafenbecken anschließend erstreckt sich die Hafeneinfahrt von Rhein-km 799,7 bis 800,0 und ragt ca. 120 m bzw. ca. 190 m trapezförmig in das Rheinufer- und Rheinvorland (Landschaftsschutzgebiet Nr. 2.4.3) hinein. Wie bereits beim Nordhafen wird auch beim Parallelhafen auf Grund der räumlichen Gegebenheiten weder ein Aktivkohlelager noch ein Passivkohlelager vorgesehen.

Der Parallelhafen ist auf Grund der neu durchgeführten Berechnungen des Büro Björnsen mit Blick auf die Belange des WSA Duisburg-Rhein realisierbar. Allerdings werden hier weit reichende Ausgleichsmaßnahmen und damit selbst Eingriffsmaßnahmen auf der linken Rheinseite erforderlich, die insbesondere die entsprechenden FFH- und Vogelschutzgebiete sowie Verfahren Dritter betreffen.

Bei Realisierung des Parallelhafens ergeben sich des Weiteren unmittelbar hohe Eingriffsintensitäten in Natur und Landschaft (LSG), Gewässer und Raumordnung im Wesentlichen hinsichtlich der folgenden - bereits bei der Variante Nordhafen ausführlich beschriebenen und weitgehend auch für den Parallelhafen zutreffender - Punkte:

- Regionalplanung

Im Regionalplan ist der für den Parallelhafen benötigte Bereich als Allgemeiner Freiraum- und Agrarbereich ausgewiesen. Darüber erstreckt sich eine Darstellung als Bereich für den Schutz der Landschaft und landschaftsorientierter Erholung. Darüber hinaus liegt der Bereich des geplanten Hafens im Regionalen Grünzug. Eine Ausweisung als Hafensfläche wird hier erforderlich.

- Möllener Leitgraben

Durch die Anordnung der Hafeneinfahrt muss der Mündungsbereich des Möllener Leitgrabens erneut überplant werden. Der damit einhergehende Eingriff in den Naturhaushalt und in die Wasserwirtschaft des Lippeverbandes ist von hoher Intensität, da für den Mündungsbereich des Möllener Leitgrabens inkl. des Pumpwerkes eine Verlegung erforderlich wird. Des Weiteren ist an geeigneter Stelle eine Ersatzmaßnahme für die Regenrückhaltung vorzusehen.

- Grundstücksinanspruchnahme

Dem Parallelhafen müssen auch die beiden öffentlichen Straßen (Sackgassen) „Eckernweg“ und „Böschungsweg“ weichen. Damit wird auch die Umsiedlung von fünf Einfamilienhäusern am Böschungsweg erforderlich.

- Straßen- und Wegerecht

Von der Notwendigkeit einer Verlegung sind beim Parallelhafen Bereiche der Dammstraße und der Ahrstraße betroffen, die eine Verlegung der L4 durch Umfahrung des Ortskerns von Götterswickerhamm erforderlich macht.

- Landschaftsschutz und Erholung

Durch den Parallelhafen wird der für die Naherholung nutzbare Bereich des Landschaftsschutzgebietes zerschnitten. Die Erholungseinschränkung ergibt sich vor allem auch durch die vom Vorhaben betroffenen Wege- und Straßennetze sowie die Überplanung der Mündung des Möllener Leitgrabens. Hierdurch wird auch die städtebauliche Funktion des Ortsteils Götterswickerhamm als Ausflugs- und Erholungsort beeinträchtigt.

Wie auch beim Nordhafen würden diese zuvor aufgezeigten nachteiligen Auswirkungen durch die Nutzung weiterer Flächen für ein Kohlelager zur betrieblichen Optimierung der Kohleversorgung erheblich verschärft werden, so dass auch im Falle des Parallelhafens im Sinne einer machbaren Lösung bereits auf eine Darstellung verzichtet wurde.

4.2.3 Südhafen mit vollautomatischem Kohlelager

Die Variante des Südhafens mit vollautomatischem Kohlelager beansprucht die gesamte landwirtschaftlich genutzte Fläche zwischen Rotbach und Emscher. Das Hafenbecken und das Kohlelager liegen parallel zum Rhein hintereinander.

Diese Variante ist seitens Evonik Steag GmbH als die günstigste Variante ermittelt worden, da ein neues vollautomatisches Kohlelager hinsichtlich der Aspekte Versorgungssicherheit, Vergleichmäßigung der angelieferten Kohlequalitäten und Betriebsoptimierung der Kohleversorgung des gesamten Standortes offenkundig Vorteile gegenüber einer Nutzung der bestehenden Kohlelager des Standortes bietet. Vorteilhaft ist auch, dass der Hafen vollständig auf eigenen Flächen der Evonik errichtet werden kann. Des Weiteren werden die benötigten Flächen landwirtschaftlich genutzt und sind im Flächennutzungsplan der Stadt Voerde als Gewerbegebiet ausgewiesen. Insoweit sind die ökologischen Auswirkungen als gering einzustufen. Allerdings wird durch diese Planung eine Verlegung der Emschermündung entsprechend dem Entwurf des Masterplan emscher:zukunfft weitgehend ausgeschlossen. In Folge der Abstimmungen mit der Emschergenossenschaft unter Beteiligung des MUNLV wurde, um eine Verlegung der Emschermündung zu ermöglichen, diese Variante nicht weiter verfolgt. Im Rahmen der Verständigung mit der Emschergenossenschaft ist der Verzicht auf ein vollautomatisches Kohlelager von Evonik Steag GmbH erklärt worden.

4.2.4 Nordhafen Walsum

Der Nordhafen Walsum dient heute der Entsorgung der Blöcke 7 und 9 des HKW Walsum, dem Abtransport des Produktes PCC der am Standort Walsum ansässigen Firma Specialty Minerals GmbH sowie dem Betrieb der Zeche Walsum. Im Anschluss an den Betrieb der Zeche Walsum soll der entsprechende Hafenbereich zusätzlich der Ver- und Entsorgung des zurzeit im Bau befindlichen Blocks 10 des HKW Walsum dienen. Damit ist die Kapazität des Nordhafen Walsum auch zukünftig ausgeschöpft. Ein Ausbau des Hafens nach Norden ist wegen der angrenzenden Wohnbebauung praktisch nicht möglich. Insoweit ist die Kohleversorgung des Standortes Voerde unter Nutzung des Nordhafen Walsum auszuschließen.

4.2.5 Hafen Orsoy

Der "Parallelhafen" Orsoy liegt im Rheinstrom. Es stehen nicht genügend Liegestellen zur Verfügung, so dass die Schiffe in vorgesehenen Zonen im Rhein vor Anker gehen müssen, was im Hinblick auf die Umschlagslogistik als nachteilig einzustufen ist. Die Hafenanlagen sind zurzeit nicht ausreichend dimensioniert, um den Standort Voerde vollständig mit Kohle versorgen zu können. Auch bei einer möglichen Erweiterung der vorhandenen Umschlagkapazitäten könnten die Versorgung des Standortes Voerde allenthalben zu ca. 50 % der benötigten Mengen sichergestellt werden.

Darüber hinaus ist über die in Orsoy zur Verfügung stehenden bahntechnischen Einrichtungen eine vollständige Versorgung des Standortes Voerde ebenfalls aus Kapazitätsgründen nicht möglich. Der weiterhin gebrochene Transport sowie die Notwendigkeit des Transports über den Rhein hinweg sind als nachteilig zu bewerten.

Dies berücksichtigt, ist die Kohleversorgung des Standortes Voerde unter Nutzung des Hafens Orsoy auszuschließen.

4.2.6 Hafen Emmelsum

Bereits im Jahre 1997 wurde der Hafen Emmelsum in Rahmen einer Konzeptstudie zur Versorgung des Standortes Voerde mit Kohle näher betrachtet. Seinerzeit wurde unterstellt, dass das bestehende Hafenbecken von Evonik Steag GmbH für ihre Belange ertüchtigt werden kann und die Kohle per Bahn zum Kraftwerk transportiert wird. Diese Variante war jedoch nur die zweitbeste Lösung. Die Errichtung eines eigenen Hafens am Standort Voerde war eindeutig wirtschaftlicher.

Die Kosten einschließlich der Einrichtungen für den Umschlag der Kohle dürften im Hafen Emmelsum nicht anders sein als im Fall des Südhafens Voerde. Große Unterschiede gibt es jedoch für den Transport vom Hafen zum Kohlelager des Kraftwerkes Voerde. Seinerzeit wurde ein Bahntransport gewählt. Während damals nur die Gleisanlagen zu erweitern waren, muss nun eine komplett neue Anbindung erstellt werden. Darüber hinaus ist die 6,5 km lange Gleisstrecke bis zum Kraftwerk zu ertüchtigen, da sie sich in einem schlechten Zustand befindet. Dies trifft heute umso mehr zu, da auf Grund geänderter Umschlagszahlen statt 15 nunmehr 24 Züge pro Tag erforderlich werden. Hinzu kommt, dass die bestehende Zugentladung am Standort Voerde nicht in der Lage ist, diese höhere Anzahl Züge zu entladen und durch den gebrochenen Transport deutlich höhere Kosten entstehen.

Die Alternative Gurtförderanlage scheitert an den Kosten (ca. 20 Mio. Euro) und den Eingriffen in Natur und Landschaft (Streckenverlauf weitgehend durch Natur- und Vogelschutzgebiete).

Somit ist die Lösung eines neuen Hafens Emmelsum unwirtschaftlicher und ökologisch mit sehr viel höheren Beeinträchtigungen zu bewerten als die ursprüngliche Variante des Südhafens.

4.2.7 Südhafen mit Emscherverlegung

Die Variante des in Richtung des Kraftwerks verschobenen Südhafens ermöglicht gleichzeitig eine ökologische Verlegung der Emschermündung. Die Vorteile dieser Südhafenvariante gegenüber dem Parallelhafen entsprechen denen der ursprünglich betrachteten Variante des Südhafens jedoch ohne automatisches Kohlelager und ohne eine stark Flächen beanspruchenden Hafeneinfahrt, so dass diese Flächen für die Verlegung der Emschermündung zur Verfügung stehen. Das vorgesehene Passivlager ist im Vergleich zu einem Aktivlager hinsichtlich betrieblicher Belange grundsätzlich nachteilig zu bewerten. Hinsichtlich der betrieblichen Belange Versorgungssicherheit des Standortes und Vergleichmäßigung von Kohlequalitäten bietet es jedoch ausreichende Möglichkeiten zur Optimierung, um eine weitgehende Unabhängigkeit von der vorhandenen Bahnanlieferung zu ermöglichen.

Die Errichtung der Hafenanlage ist unmittelbar südlich der Rotbachmündung (Beginn Hafeneinfahrt) zwischen Kraftwerk Voerde und Emschermündung geplant. Die benötigte Fläche liegt zwischen Rheindeich im Westen, Rotbach im Norden, Frankfurter Straße L 396 und Bahndamm als östliche Begrenzung sowie Emscher weiter im Süden und ist geprägt von landwirtschaftlichen Nutzflächen (Acker), die durch 3 Feldgehölzstreifen entlang von Feldwegen gegliedert werden. Diese Fläche stellt damit eine bedingt gut gegliederte landwirtschaftliche Fläche zwischen stark ausgebildeten Begrenzungsstrukturen (Bahndamm, Deich, Straße Hochspannungsfreileitungen) dar. Außer den 3 Feldhecken ist kein Bewuchs vorhanden. Die Fläche hat durch die Deiche/Bahndamm keinen Anschluss an den typischen Landschaftsraum Niederrhein, sondern stellt eine gekammerte Insel dar.

Insoweit ist davon auszugehen, dass der Südhafen aus naturschutzrechtlicher Sicht geringe nachteilige Auswirkungen auf das Gebiet haben wird. Im Wesentlichen sind folgende Punkte von Belang:

Im Regionalplan ist der für den Südhafen benötigte Bereich als Allgemeiner Freiraum- und Agrarbereich ausgewiesen. Darüber erstreckt sich eine Darstellung als Bereich für den Schutz der Landschaft und landschaftsorientierter Erholung. Darüber hinaus liegt der Bereich des geplanten Hafens im Regionalen Grünzug. Eine Ausweisung als Hafensfläche wird hier erforderlich.

Der Hafenstandort „Südhafen“ liegt in einem Gebiet, das im Landschaftsplan Raum Dinslaken/Voerde des Kreises Wesel in den Entwicklungsräumen 1.2 und 1.18 erfasst ist. Der Entwicklungsraum 1.2 mit insgesamt ca. 450 ha umfasst das Rheinvorland und den Rhein bis zur Strommitte. Der Entwicklungsraum wird lediglich durch die Hafeneinfahrt direkt betroffen. Der Entwicklungsraum 1.18 ist

ca. 117 ha groß und erstreckt sich nördlich der Emscher und beiderseits der Bundesbahnstrecke in Eppinghoven. Hier wird der Bereich westlich der Bundesbahnstrecke durch das eigentliche Hafenbecken mit den zugehörigen Umschlaganlagen betroffen.

Das Landschaftsschutzgebiet Nr. 2.4.3 "Unteremmelsum, Mehr, Löhnen, Mehrum, Götterswickerhamm, Haus Ahr und Kalbeckshof" des Landschaftsplanes für den Raum Dinslaken-Voerde, mit einer Flächengröße von 988 ha, verläuft setzt sich über das Rheinvorland am Kraftwerksstandort vorbei, über die Rotbachmündung und den gesamten Deichbereich entlang des vorgesehenen Standortes fort. Das Gebiet liegt außerhalb des Hafenstandortes; begrenzt den Standort aber zum Rhein hin. Für die Hafeneinfahrt wird lediglich ein kleiner Teil dieses Landschaftsschutzgebietes eingenommen, wenngleich der schmale Streifen entlang des Rheins hierdurch unterbrochen wird. Das Landschaftsschutzgebiet Nr. 2.4.5 "Möllen, Wohnungswald und Eppinghoven", mit einer Flächengröße von 486 ha, begrenzt den Standort des Südhafens in östlicher Richtung. Eine Inanspruchnahme von Flächen ist hier allerdings nicht erforderlich.

Durch die Hafeneinfahrt wird des Weiteren der für die Naherholung nutzbare Bereich des Landschaftsschutzgebietes beeinträchtigt. Die Erholungseinschränkung ergibt sich im Wesentlichen durch den vom Vorhaben betroffenen Rad- und Wanderweg, der entlang des Rheinuferes auf einer Dammkrone verläuft und weite Blickbeziehungen auf den Rhein (Schiffsverkehr), das gegenüber liegende Rheinufer und das Rheinvorland im Orsoyer Rheinbogen erlaubt. Dieser Rad- und Wanderweg wird durch die geplante Hafeneinfahrt beeinträchtigt (Unterbrechung / Umleitung des Radwanderweges auf dem Deich).

4.2.8 Zusammenfassung

Unter Berücksichtigung der obigen Gründe ergibt sich, dass von den verschiedenen Hafenvarianten grundsätzlich lediglich die Südhafenvarianten sowie der Parallelhafen realisierbar sind. Die optimale Variante Südhafen mit automatischem Kohlelager würde einer Verlegung der Emschermündung im Wege stehen und ist somit nicht realisierbar. Dem gegenüber ist der Südhafen mit einem Passivlager zur Absicherung der Versorgung bei Ausfall der Zustellung mit den Schutzziele für Natur und Landschaft sowie den raumordnerischen Zielen grundsätzlich vereinbar. Insbesondere kann hier auch eine Verlegung der Emschermündung in Verbindung mit den hieraus erwachsenden ökologischen Potenzialen erfolgen. Im direkten Vergleich ist bei der Variante Parallelhafen - auch ohne ein Kohlelager - die Eingriffsintensität in Natur und Landschaft und Raumordnung als hoch einzustufen. Im Ergebnis stellt sich damit der Südhafen mit Passivlager als die zu favorisierende Variante dar.

5 Vermeidungs- und Kompensationsmaßnahmen

5.1 Maßnahmen zur Vermeidung, Verminderung und zum Ausgleich erheblicher negativer Umweltauswirkungen

Die Festlegung von Maßnahmen zur Vermeidung und Verminderung von Auswirkungen sowie von Ausgleichsmaßnahmen bei einzelnen Schutzgütern wird auf Grundlage der konkreten Anlagentechnik beurteilt und im durchzuführenden Planfeststellungsverfahren nach WHG geregelt werden.

6 Monitoring

6.1 Geplante Maßnahmen zur Überwachung gemäß Artikel 10 der Richtlinie 2001/42/EG

Es ist gewährleistet, dass die raumbedeutsamen Tatbestände und Entwicklungen von der Bezirksregierung Düsseldorf fortlaufend erfasst, bewertet und überwacht werden. Darüber hinaus werden die Auswirkungen der Regionalplan-Festsetzungen auch bei der Beteiligung der höheren Landesplanungsbehörde bei konkreten Einzelmaßnahmen in den nachfolgenden Genehmigungsverfahren erneut überprüft und gewürdigt.

Dabei werden dann auch eventuell erforderliche Festlegungen zur Vermeidung oder Minderung nachteiliger Umweltauswirkungen getroffen. Die weitere Überwachung der Umweltauswirkungen bei und nach der Realisierung eines konkreten Projektes findet aber auch auf der Ebene nachfolgender Planungen und der für die Zulassungen, Genehmigungen und Gestattungen zuständigen Behörden statt, die die Normen des Regionalplans zu beachten bzw. zu berücksichtigen haben.

7 Zusammenfassung

7.1 Nichttechnische Zusammenfassung der beschriebenen Informationen

Ziel der Änderung des Regionalplans ist, Hafentflächen für den Kraftwerkstandort Voerde auszuweisen, um damit die Kohleversorgung des Standortes bei zu erwartendem zunehmenden Einsatz von Importkohle auf Grund der aktuellen Situation des deutschen Steinkohlebergbaus zukünftig über Schiff sicherstellen zu können.

Flächen im weiteren Umfeld sind auch unter Berücksichtigung des damit verbundenen gebrochenen Transportes zur Ausweisung wenig geeignet bzw. sind mit größeren Eingriffen in Natur und Landschaft verbunden. Hinsichtlich der im Nahbereich möglichen Varianten sind bei einer Nutzung der Teilfläche zwischen Rotbach und Emscher die zu erwartenden Auswirkungen im Vergleich gesehen am geringsten, da diese Flächen zurzeit im Wesentlichen agrarwirtschaftlich genutzt werden und nur ein geringes Entwicklungspotential besitzen.

Relevante Auswirkungen auf die grundsätzlichen Ziele der Regionalplanung können allein auf Grund von Art und Umfang des Vorhabens ausgeschlossen werden. Die konkreten Auswirkungen der Anlage werden im Rahmen des durchzuführenden Planfeststellungsverfahrens nach § 31 WHG anhand der konkreten Anlagentechnik zu bewerten und die erforderlichen Ausgleichsmaßnahmen festzulegen sein. Diesbezüglich sind Versagungsgründe nach heutiger Kenntnis nicht erkennbar.

8 Literatur- und Quellenverzeichnis

[BImSchG] - Gesetz zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Luftverunreinigungen, Geräusche, Erschütterungen und ähnliche Vorgänge (Bundes-Immissionsschutzgesetz – BImSchG) vom 26. September 2002 (BGBl. I S. 3830), zuletzt geändert durch Gesetz vom 23. Oktober 2007 (BGBl. I vom 29.10.2007 S. 2470)

Biotopkataster NRW

Richtlinie 2006/44/EG des Europäischen Parlaments und des Rates über die Qualität von Süßwasser, das schutz- oder verbesserungsbedürftig ist, um das Leben von Fischen zu erhalten vom 6. September 2006 (ABl. EU vom 25.09.2006 Nr. L 264 S. 20)

[FischgewV] - Verordnung zur Umsetzung der Richtlinie 78/659/EWG des Rates vom 18. Juli 1978 über die Qualität von Süßwasser, das schutz- oder verbesserungsbedürftig ist, um das Leben von Fischen zu erhalten - ABl. EG Nr. L 222 S. 1 - (Fischgewässerqualitätsverordnung - FischgewV) vom 27. August 1997 (GV.NW. Nr. 41 vom 08.09.1997, S. 286), zuletzt geändert am 10. Februar 2006

[LEPro] - Gesetz zur Landesentwicklung (Landesentwicklungsprogramm - LEPro) vom 5. Oktober 1989, geändert (GV. NRW. S. 485, ber. S. 648, geändert durch Gesetz vom 09.05.2000, GV. NRW. S. 403 und durch Gesetz vom 05.04.2005, GV. NRW. S. 306)

[LPIG] - Landesplanungsgesetz (LPIG) vom 3. Mai 2005 (GV. NRW. 2005 S. 430), zuletzt geändert durch Artikel 7 des Gesetzes vom 24. Juni 2008 (GV. NRW. 2008 S. 514)

[Plan-Verordnung] - Verordnung über die Abgrenzung des Kreises der Beteiligten und das Verfahren der Beteiligung bei der Erarbeitung der Raumordnungspläne und Gegenstand, Form und für die Vergleichbarkeit bedeutsamen Merkmale der Festlegungen in Raumordnungsplänen, einschließlich zu verwendender Planzeichen und ihrer Bedeutung und das Verfahren der Umweltprüfung (Plan-Verordnung) vom 10. Mai 2005

Regionalplan für den Regierungsbezirk Düsseldorf (GEP99)

Flächennutzungsplan der Stadt Dinslaken vom 20.02.1980

Landschaftsplan Kreis Wesel, Räume Dinslaken/Voerde, Alpen/Rheinberg und Wesel, zur Zeit noch in Aufstellung befindlich

Richtlinie 79/409/EWG der Kommission über die Erhaltung der wildlebenden Vogelarten vom 2. April 1979 (ABl. EG vom 25.04.1979 Nr. L 103 S. 1), zuletzt geändert am 20. November 2006 durch Artikel 1 (Anhang Umwelt A Naturschutz Abs. 1) der Richtlinie 2006/105/EG des Rates vom 20. November 2006

Richtlinie 92/43/EWG des Rates zur Erhaltung der natürlichen Lebensräume sowie der wildlebenden Tiere und Pflanzen (RL 92/43/EWG: Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie) vom 21. Mai 1992 (ABl. EG vom 22.07.1992 Nr. L 206 S. 7), zuletzt geändert am 21. März 2007 durch Berichtigung der Richtlinie 2006/105/EG des Rates vom 20. November 2006

[ROG] - Raumordnungsgesetz (ROG) vom 18. August 1997 (BGBl. I Nr. 59 vom 25.08.1997 S. 2081, 2102), zuletzt geändert am 9. Dezember 2006

[TA Lärm 1998] - Sechste Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Bundes- Immissionsschutzgesetz (Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm - TA Lärm) vom 26. August 1998 (GMBl. Nr. 26, S. 503)

[TA Luft 2002] - Erste Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Bundes-Immissionsschutzgesetz (Technische Anleitung zur Reinhaltung der Luft – TA Luft) vom 24. Juli 2002 (GMBl. Nr. 25 — 29 S. 511)

[UVP] - Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP-Gesetz - UVP) in der Fassung der Bekanntmachung vom 25. Juni 2005 (BGBl. I Nr. 37 vom 28.06.2005 S. 1757), zuletzt geändert am 23. Oktober 2007

[LFoG] - Landesforstgesetz für das Land Nordrhein-Westfalen, in der Fassung der Bekanntmachung der Neufassung vom 24. April 1980 (GV.NW. S. 546), zuletzt geändert am 11.12.2007 (GV.NRW. S. 662).

Beteiligtenliste

66. Änderung des Regionalplanes für den Regierungsbezirk Düsseldorf (GEP 99) im Gebiet der Stadt Voerde (Südhafen Voerde)

Hinweis:

Die Nummerierung der Beteiligten bezieht sich auf die
Gesamtbeteiligtenliste für Regionalplan-Verfahren

- | | | | |
|------|---|------|--|
| 101. | Oberbürgermeister der
Stadt Duisburg
47049 Duisburg | 170. | Landrat des
Kreises Wesel
Postfach 10 11 60
46471 Wesel |
| 172. | Bürgermeisterin der
Stadt Dinslaken
Postfach 10 05 40
46525 Dinslaken | 178. | Bürgermeister der
Stadt Rheinberg
47493 Rheinberg |
| 181. | Bürgermeister der
Stadt Voerde
Postfach 10 11 52
46549 Voerde | 200. | Landesamt für Natur, Umwelt und
Verbraucherschutz NRW
(LANUV)
Leibnizstr. 10
45659 Recklinghausen |
| 201. | NFN - NaturFreizeitverbund
Niederrhein GmbH
Klever-Tor-Platz 1
46483 Wesel | 205. | Landesbüro der
Naturschutzverbände NRW
Koordinationsstelle für BUND,
NABU und LNU
Ripshorster Str. 306
46117 Oberhausen |

- | | | | |
|------|---|------|--|
| 210. | Direktor der
Landwirtschaftskammer
NRW als Landesbeauftragter
Siebengebirgsstraße 200
53229 Bonn | 211. | Landesbetrieb Wald und Holz
NRW
-Zentrale-
Albrecht-Thaer-Str. 34
48147 Münster |
| 211c | Regionalforstamt Niederrhein
Am Nordglacis 18
46483 Wesel | 212. | Landwirtschaftskammer NRW
Siebengebirgsstraße 200
53229 Bonn |
| 214. | Rheinischer Landwirtschafts-
Verband e.V.
Rochusstraße 18
53123 Bonn | 216. | Landwirtschaftskammer NRW
Bezirksstelle für Agrarstruktur
Düsseldorf
Gereonstraße 80
41747 Viersen |
| 217. | Rheinfischereigenossenschaft
NRW
Petrusstraße 20
53639 Königswinter | 223. | Niederrheinische Gas- und
Wasser-
werke GmbH
Duisburger Strasse 161-167
47166 Duisburg |
| 230. | Linksniederrheinische
Entwässerungs-
genossenschaft
Friedrich-Heinrich-Allee 64
47475 Kamp-Lintfort | 231. | Emschergenossenschaft und
Lippeverband
Kronprinzenstraße 24
45128 Essen |

- | | | | |
|------|--|------|---|
| 261. | Stadtwerke Duisburg AG
Bungertstraße 27
47053 Duisburg | 264. | Niederrheinische Versorgung
und Verkehr AG
NVV AG
Odenkirchener Straße 201
41236 Mönchengladbach |
| 292. | Stadtwerke Dinslaken GmbH
Gerhard-Malina-Straße 1
46535 Dinslaken | 300. | Landschaftsverband Rheinland
Rheinisches Amt für
Bodendenkmalpflege
Denkmalschutz/Prakt., Bodendenk-
malpflege
Herrn Knieps
Endenicher Str. 133
53115 Bonn |
| 320. | Wasser- und Schifffahrtsdirektion
West
Cheruskerring 11
48147 Münster | 321. | Wasser- und Schifffahrtsamt
Duisburg-Rhein
Königstraße 84
47198 Duisburg |
| 322. | Wasser- und Schifffahrtsamt
Duisburg-Meiderich
Emmericher Straße 201
47138 Duisburg | 323. | Duisburger Hafen AG
Alte Ruhrorter Straße 42 - 52
47119 Duisburg |
| 324. | Bundesverband öffentlicher
Binnenhäfen e.V.
Ernst-Reuter-Haus
Straße des 17. Juni 114
10623 Berlin | 326. | Rhein-Lippe-Hafen Wesel GmbH
Reeser Landstr. 31
46483 Wesel |

- | | | | |
|------|---|------|---|
| 347. | Bundesnetzagentur für
Elektrizität, Gas,
Telekommunikation, Post und
Eisenbahnen
Tulpenfeld 4
53113 Bonn | 352. | RWE Rhein-Ruhr Netzservice GmbH
Hamborner Str. 229
47166 Duisburg |
| 421. | Niederrheinische Industrie- und
Handelskammer
Duisburg – Wesel – Kleve
Mercatorstraße 22-24
47051 Duisburg | 431. | Bezirksregierung Arnsberg
Abt. 8 Bergbau und Energie in NRW
Goebenstr. 25
44135 Dortmund |
| 703. | Regionalverband Ruhr
Kronprinzenstr. 35
45128 Essen | | Evonik Steag GmbH
Postfach 10 32 62
45117 Essen |