

Stadt Dinslaken Die Bürgermeisterin	
<b>Beschlussvorlage Nr. 1614</b>	
Beratungsfolge	TOP
Planungs-, Umweltschutz- und Grünflächenausschuss	10.09.2009
Hauptausschuss	15.09.2009
Stadtrat	22.09.2009
für <b>öffentliche</b> Sitzung	Datum: 17.08.2009 bearbeitet von: Stefan Weinert Planungsamt
<b>Betreff:</b> <b>66. Änderung des Regionalplanes für den Regierungsbezirk Düsseldorf auf dem Gebiet der Stadt Voerde (Südhafen Voerde)</b>	
Finanzielle Auswirkungen: nein Mittel stehen zur Verfügung:	

Beschlussvorschlag

Der PUGA/HA/Rat empfiehlt/beschließt die Stellungnahme zur 66. Änderung des Regionalplanes für den Regierungsbezirk Düsseldorf auf dem Gebiet der Stadt Voerde (Südhafen Voerde).

In Vertretung

Sabine Weiss

Haverkämper  
Erster Beigeordneter

## **I. Sachliche Darstellung**

### **a) Anlass**

Zur Umsetzung des Planvorhabens Südhafen Voerde wurde durch die Evonik Steag AG bei der Bezirksregierung ein Antrag auf Änderung des Regionalplans (GEP 99) für den Planbereich des Kohlehafens gestellt. Der Bereich des geplanten Hafenbeckens ist bisher als Freiraum- und Agrarbereich, Bereich für den Schutz der Landschaft und der landschaftsorientierten Erholung, Regionaler Grünzug, Überschwemmungsbereich sowie als Hauptluftaustauschgebiet dargestellt. Der gültige FNP der Stadt Voerde sieht für diese Fläche eine gewerbliche Nutzung vor. Nach der Änderung des Regionalplans soll das Gebiet als Bereich für gewerbliche und industrielle Nutzungen (GIB) für zweckgebundene Nutzungen, Sondergebiet Kohlehafen sowie in Teilbereichen als Überschwemmungsbereich Emschermündung dargestellt werden (s. Anlage 1).

Der Regionalrat hat nun in seiner 35. Sitzung am 18.06.2009 über die 66. Änderung des Regionalplans beraten und einen Erarbeitungsbeschluss gefasst. Auf Antrag wurde dabei die Frist zur Stellungnahme sowie der Auslegungszeitraum auf drei Monate verlängert. Durch ein Schreiben vom 24.06.2009 wurde die Stadt Dinslaken damit aufgerufen bis zum 30.09.2009 zum Änderungsentwurf Stellung zu nehmen. Der Umweltbericht zur Änderung des Regionalplans (Stand 08.05.2009) stellt dar, dass keine Auswirkungen auf die Wohnsiedlungsbereiche Eppinghoven und Stapp zu erwarten sind. Weiterhin soll es im Bezug auf Schwebstaub und Geräuschmissionen nur Auswirkungen auf den landwirtschaftlich genutzten Nahbereich geben.

Zur frühzeitigen Information wurden die Ratsfraktionen durch ein Schreiben des Planungsamtes vom 06.07.2009 umfassend über den Änderungsantrag in Kenntnis gesetzt und gebeten bis zum 17.08.2009 ihre Stellungnahme abzugeben (Abgegebene Stellungnahmen sind in der Anlage enthalten).

Als Grund für das Planvorhaben wird vom Betreiber der Rückgang der deutschen Steinkohleförderung angegeben. Bisher wurde das Kraftwerk per Bahn mit deutscher Kohle beliefert, nun besteht vermehrt die Notwendigkeit Importkohle zur wirtschaftlich vertretbaren Energieerzeugung einzusetzen. Diese Importkohle wird an Seehäfen in Belgien oder den Niederlanden auf Binnenschiffe umgeladen und weiter transportiert. Durch den Bau einer Hafenanlage (insgesamt ca. 10ha, inkl. Lagerflächen) soll es möglich sein, den Standort Voerde direkt mit diesen Binnenschiffen anzufahren und somit eine schnelle, konkurrenzfähige und von der Bahn unabhängige Transportmöglichkeit zu schaffen. Um im Falle eines Rheinhochwassers, bei dem keine Schifflieferung mehr möglich ist, weiterhin mit Brennstoff versorgt zu sein, ist zusätzlich ein Passivlager von ca. 6ha vorgesehen (bisherige Lagerflächen rund 4,5ha). Das Passivlager bietet die Möglichkeit eine Kohlereiserve anzulegen und diese im seltenen Bedarfsfall mit Hilfe eines Baggers abzutragen (Anlage 2). Von der Fläche des Hafens soll die Kohle dann über eine eingehauste Gurtförderanlage zum Kraftwerk transportiert werden. Die bestehende Straße L 396 (Frankfurter Straße) wird dabei unterquert. Im Anschluss daran wird die Förderanlage oberirdisch parallel zur Bahnlinie geführt. Eine Staubbelastung der Umgebung beim Entladevorgang soll durch das Besprühen der Kohle mit Wasser verhindert werden, die Oberflächen des Lagers können mit einem Bindemittel versiegelt werden, so dass keine Abwehungen stattfinden. Durch die Einhaltung eines Abstands zur nächstgelegenen Bebauung sowie dem Einsatz leiserer Maschinen soll einer möglichen Lärmimmission begegnet werden.

Bereits im Konsultationsverfahren (Scoping) zum Antrag wurde die Stadt Dinslaken durch ein Schreiben vom 12.03.2009 als beteiligte Kommune aufgefordert bis zum 09.04.2009 zum Gegenstand und Umfang des Umweltberichts sowie zu sonstigen erheblichen Fragen der Durchführung der Umweltprüfung Stellung zu nehmen. Im Antwortschreiben vom 02.04.2009 stellt die Stadt Dinslaken dar, dass es beim Bau und Betrieb des Kohlehafens auf keinen Fall zu einer weiteren Feinstaubbelastung der Dinslakener Bevölkerung kommen darf und mögliche Auswirkungen noch genauer untersucht werden müssen. Außerdem wird eine eingehendere Prüfung der Standortalternativen verlangt, um die Belastung der Bevölkerung geringer zu halten und den unmittelbar angrenzenden naturnahen Umbau der Emschermündung nicht zu konterkarieren.

## **b) Bisheriger Ablauf der Planung**

Im Vorlauf zum aktuellen Antrag auf Änderung des Regionalplans hat die Evonik Steag AG bereits im Jahr 2006 bei der Bezirksregierung Düsseldorf einen Antrag auf Durchführung eines Planfeststellungsverfahrens gemäß § 31 Wasserhaushaltsgesetz zum Bau eines Kohlehafens mit Umschlaganlage, Passivlager und Gurtförderanlage gestellt. In einem Schreiben der Bezirksregierung vom 22.03.2006 wurde die Stadt Dinslaken als Träger öffentlicher Belange zum Scopingtermin im Rahmen der UVP am 05.04.2006 in den Kraftwerksbetrieb Voerde eingeladen. Im Zuge der Vorhabenbeschreibung, die zur Unterrichtung nach dem UVPG erstellt werden muss, wurde dargestellt, dass von einem sehr geringen Schwebstaub- und Feinstaubeintrag (PM 10) in die Umgebungsluft ausgegangen wird und der gesamte Staubausstoß (mit weniger als 1%) keinen relevanten Beitrag zur Immissionssituation vor Ort leistet. Weiterhin wird von einer maximalen Lärmbelastung von 60 dB(A) an der Heerstraße (Nr. 381) und 55 dB(A) in Eppinghoven während der Betriebszeiten montags bis freitags von 6:00 bis 22:00 ausgegangen. An Samstagen ist nur in Ausnahmefällen ein Betrieb geplant. Sonntags findet kein Betrieb statt.

Als Ergebnis des Scopingtermins 2006 wurde festgehalten, dass auch eine Verträglichkeitsstudie gemäß der FFH-RL sowie der Vogelschutz-RL anzufertigen ist. Aufgrund der schon bestehenden Belastung der Dinslakener Bevölkerung mit Luftschadstoffen wird eine Immissionsprognose verlangt. Ferner sind Varianten des Errichtungsstandortes sowie die Null-Variante genauer zu prüfen.

Als Alternativstandorte zum Neubau südlich des Kraftwerks (jetziges Plangebiet) wurden zwei weitere Baustandorte in unmittelbarer Nähe zum Werk (Neuer Nordhafen und Parallelhafen) sowie die Mitbenutzung drei bestehender Hafenanlagen (Nordhafen Walsum, Hafen Orsoy und Hafen Emmelsum) überprüft. Dabei sieht die Variante Nordhafen den Neubau nordwestlich, parallel zum Kraftwerkserweiterungsgelände entlang dem Verlauf der Ahrstraße vor. Ein möglicher Parallelhafen sollte sich entlang des Kraftwerks im schmalen Uferabschnitt des Rheines befinden. Bei der Mitbenutzung des Nordhafens Walsum, des Orsoyer Hafens und des Hafens Emmelsum sollte die Kohle dort umgeladen und per Bahn weiter transportiert werden.

Im Zuge dieser Alternativenprüfung wird von der Evonik Steag GmbH die Mitbenutzung des Nordhafens Walsum sowie des Hafens Orsoy aus mangelnder Kapazität ausgeschlossen. Im Falle des Orsoyer Hafens wird zusätzlich der Rhein als Barriere angeführt, somit würde dieser Standorte nicht der Vorgabe der unmittelbaren Nähe zum Werksgelände entsprechen. Beim Hafen in Emmelsum wird der nötige Umbau der Bahnverbindung als Ausschlusskriterium genannt. Die Nordhafenvariante scheidet aufgrund des starken Eingriffs in Natur und Landschaft sowie dem Abriss von Wohngebäuden aus. So werden nur die zwei Varianten Südhafen und Parallelhafen als realisierbar eingestuft, wobei letztlich die Möglichkeit des Parallelhafens aufgrund des starken Eingriffs in Natur und Landschaft sowie in die Raumordnung ebenfalls verworfen wird.

Nach Aussage der zuständigen Rhein-Lippe Hafengesellschaft wird im Zuge dieses Verfahrens eine eigene Stellungnahme zur Kapazität und zur Mitbenutzung bestehender Hafenanlagen abgegeben.

## **c) Stellungnahme der Stadt Dinslaken**

Obwohl sich der Bereich des geplanten Südhafens nicht auf dem Stadtgebiet Dinslakens befindet, werden dadurch Dinslakener Belange betroffen.

Unmittelbar in der Nähe zur Stadtgrenze mit Voerde bestehen auf Dinslakener Seite Wohngebiete deren Bevölkerung nicht durch unzumutbare Immissionen beeinträchtigt werden darf. Die gültigen Bebauungspläne mit den ausgewiesenen Nutzungen als WA (Heerstraße) und WR (Auf der Brey) geben Grenzwerte für die Lärmbelastung vor, die unbedingt eingehalten werden müssen.

Bereits im ersten Scopingtermin 2006 zur Planfeststellung nach § 31 WHG hat die Stadt Dinslaken Bedenken zur zusätzlichen Belastung der Dinslakener Bevölkerung durch Luftverunreinigungen geäußert. Eine genauere Untersuchung eines unabhängigen Gutachters bezüglich möglicher Abwehungen und daraus resultierendem Staubbiederschlag in weiter entfernten Gebieten hat es nicht gegeben. Unter Einbeziehung der bestehenden Hauptwindrichtung aus WSW stellt das Plangebiet bisher die Frischluftschneise für den Norden Dinslakens dar, zukünftig ist es durchaus vorstellbar, dass es bei starken Wind zu einem Staubbiederschlag in Dinslaken-Bruch kommen kann.

Die Hintergrundbelastung mit Luftschadstoffen ist bereits heute vorhanden und wird von einem Messcontainer ermittelt, so gab es in 2009 bisher 17 Überschreitungstage (Stand 20.08.2009) des Grenzwertes von  $50\mu\text{g}/\text{m}^3$  für PM10. Schon im Jahr 2008 sind starke Belastungen durch Feinstaub ermittelt worden, diese Messwerte sind aber aufgrund technischer Probleme der Anlage wieder verworfen worden.

Da schon eine geringfügige Mehrbelastung an Immissionen eine Verschlechterung der Luftqualität bewirken kann, ist die Aufstellung eines Luftreinhalteplans für Dinslaken von Seiten der zuständigen Bezirksregierung in Vorbereitung (die erste Projektgruppensitzung hat am 18.08. bei der Bezirksregierung Düsseldorf stattgefunden).

Bezüglich der Alternativen wird von der Stadt Dinslaken die ausführliche Darstellung der Abwägung aller Belange – insbesondere der Belastung der Bevölkerung – verlangt. So ist die Planung der neuen Emschermündung bei der Standortwahl zu beachten. Ferner ist es zu bedenken, dass bei der Mitbenutzung des Nordhafens Walsum und des Bahntransports über die bestehende Strecke, die das Stadtgebiet im Westen durchschneidet, ebenfalls von einer Belästigung der Bewohner Eppinghovens und der Siedlung Am Stapp auszugehen ist. Aus Gründen der Nachhaltigkeit ist eine weitere Prüfung der vorhandenen Hafenstandorte vorzunehmen und genauere Ausschlusskriterien der anderen Varianten sind anzuführen, bevor neuer Grund und Boden in Anspruch genommen wird, der bisher als Freiraum zugänglich ist. Wegen möglicher Auswirkungen auf die FFH-Gebiete in Walsum und Orsoy ist die Stellungnahme der zuständigen EU-Behörde einzuholen.

Während der Bauphase müssen Lärmgrenzwerte unbedingt eingehalten werden und die Belastung durch Baustellenverkehr ist so gering wie möglich zu halten. Eine Anlieferung des Baumaterials und ein Abtransport des Bodenmaterials per Schiff über den Rhein oder per Bahn über die bestehende Trasse könnte diese Belästigung reduzieren. Sollte es dennoch nötig sein Lastverkehr über die Straße abzuwickeln, ist eine Abschätzung des zusätzlichen Verkehrsaufkommens und die geplante Verkehrsführung vorzulegen.

Die Störung oder Unterbrechung der ausgeschilderten Rheinradwegs sowie der Rotbachroute ist zu vermeiden. Im Unterbrechungsfall und während der Bauphase ist eine Alternativroute auszuweisen und zu beschildern.

## **II. Finanzielle Auswirkungen**

Keine.