Note Reichweite und Detailniveau

Übernachtungshafen Lobith

provincie Gelderland

Rijnwaarden schafft Schiffern den Raum!

November 2012

Die „Note Reichweite und Detailniveau" liegt vom 20. Dezember 2012 bis einschließlich dem 30. Januar 2013 zur Einsichtnahme aus. Am 17. Januar 2013 wird ein offener Gesprächsabend organisiert.

Inhalt

1. EINFÜHRUNG 4

1.1 WARUM EIN NEUER, GRÖßERER ÜBERNACHTUNGSHAFEN BEI LOBITH? 4
1.2 EINE NEUE UNTERSUCHUNG ZUM ÜBERNACHTUNGSHAFEN BEI LOBITH 4
1.3 KOMMUNIKATION UND PARTIZIPATION 6
1.4 UVP-PFLICHT 6
1.5 LESEHINWEISE 7

2. WARUM EIN ÜBERNACHTUNGSHAFEN BEI LOBITH? 8

2.1 NUTZEN UND NOTWENDIGKEIT EINES ÜBERNACHTUNGSHAFENS BEI LOBITH 8
2.2 EIN ÜBERNACHTUNGSHAFENS BEI LOBITH 8
2.3 KAPAZITÄT ÜBERNACHTUNGSHAFEN 9

3. WELCHE STANDORTE WERDEN UNTERSUCHT? 11

3.1 ALLGEMEINES 11
3.2 FUNKTIONALE ANFORDERUNGEN AN DEN ÜBERNACHTUNGSHAFEN 11
3.2.1 Kapazität des Hafens 11
3.2.2 *Ein* Hafen 11
3.2.3 Manövriermöglichkeit im Hafen 12
3.2.4 Zugänglichkeit für Großschiffe und Sicherheit 12
3.2.5 Schiffe mit Gefahrgut 12
3.2.6 Worst Case als Ausgangspunkt 12
3.3 BESCHREIBUNG DER IST-SITUATION DER POTENTIELLEN STANDORTE 13
3.4 AUTONOME ENTWICKLUNGEN IM SUCHGEBIET 15
3.5 PROZESS-UVP UND STANDORTWAHL 16

4. DIE UNTERSUCHUNG ZU DEN EFFEKTEN 17

4.1 EINFÜHRUNG 17
4.2 BESCHREIBUNG DER EFFEKTE 18
4.3 BEURTEILUNGSRAHMEN 22

5. VERFAHREN UND ENTSCHEIDUNGSFINDUNG 24

5.1 SCHRITTWEISE ENTSCHEIDUNGSFINDUNG 24
5.2 FORMALES ENTSCHEIDUNGSFINDUNGSVERFAHREN 24
5.3 ZUSTÄNDIGE BEHÖRDE 25
5.4 REAKTIONEN AUF DIESE NOTE REICHWEITE UND DETAILNIVEAU 25

LITERATURANGABEN 27

1. Einführung

1.1 Warum ein neuer, größerer Übernachtungshafen bei Lobith?

Die niederländischen Flussläufe *Boven-Rijn** und *Waal* gehören in den Niederlanden zu den meist befahrenen Wasserstraßen. Jährlich passieren etwa 140.000 Schiffe die Grenze nach Deutschland. Der Umfang des Güterverkehrs auf dem Wasser nimmt jährlich noch weiter zu. In der Schifffahrt vollzieht sich außerdem eine schrittweise Maßstabsausweiterung, d.h., die eingesetzten Schiffe werden zunehmend größer.

Um die Sicherheit der Schifffahrt zu gewährleisten, wurde gesetzlich festgelegt, dass Schiffsführer zu festgelegten Zeiten Ruhezeiten einhalten müssen. Es ist nicht wünschenswert, dass Schiffe zu diesem Zweck auf dem Fluss vor Anker gehen. Dies geht zu Lasten der Sicherheit auf dem Fluss, vor allem wegen der Gefahr von Havarien passierender mit ankernden Schiffen. Um solche Zusammenstöße zu verhindern, müssen die fahrenden Schiffe ihr Tempo reduzieren. Dies steht einer schnellen Verkehrsabwicklung im Wege. Um Schiffern ausreichend Gelegenheit zur Einhaltung der Ruhezeiten zu bieten, ohne auf dem Fluss vor Anker gehen zu müssen, legt die niederländische Oberste Wasserbehörde *Rijskwaterstaat* entlang der Hauptschifffahrtsrouten Übernachtungshäfen an.

Um eine ausreichende Auslastung zu schaffen, müssen die Übernachtungshäfen in Abständen von zwei Stunden, beziehungsweise 30 km voneinander entfernt, liegen. Im Laufe der Zeit sind an unterschiedlichen Standorten entlang der Waal Übernachtungshäfen angelegt worden: Bei Haaften, bei IJzendoorn und bei Lobith. Auch wurden Pläne erarbeitet, längerfristig einen neuen Hafen in Weurt anzulegen.

Der jetzige Übernachtungshafen bei Lobith, Tuindorp, ist nur für Schiffe der CEMT-Klasse IV mit einer Höchstlänge von 85 Metern zugänglich. Durch die weitere Intensivierung und Maßstabsausweiterung in der Schifffahrt besteht Bedarf an zusätzlichen Liegeplätzen und an Raum für größere Schiffe. Es geht entsprechend um Schiffe der CEMT-Klasse V. Im Umfeld von Lobith möchte das niederländische Ministerium für Infrastruktur und Umwelt die Anzahl der Liegeplätze vergrößern und für größere Schiffe Liegeplätze schaffen. Dies bedeutet, dass ein neuer Übernachtungshafen angelegt werden muss, der den jetzigen Übernachtungshafen Tuindorp ersetzt.

Das Projekt Übernachtungshafen Lobith (Teil der sogenannten „Zukunftsvision Waal" – *Toekomstvisie Waal*) im „Mehrjahresplan für Infrastruktur, Raum und Transport" (nachfolgend: MIRT) kennt eine lange Vorgeschichte. Im Jahre 1985 veröffentlichte der damalige Minister für Verkehr und Wasserwirtschaft das Planungsvorhaben, in der Nähe von Lobith einen Übernachtungshafen zu schaffen („Note Übernachtungshäfen" (*Notitie overnachtingshavens (HW/N 20616)*).

Im Jahre 1993 wurde hierüber eine Anfangsnote zur Einsichtnahme vorgelegt, die im Jahre 1996 in eine „Projektnote Umweltverträglichkeitsprüfung" (einen sog. „UVP-Bericht") mündete, wobei zwei Standorte untersucht wurden: Die Gebiete „Bijland" und „de Beijenwaard". *De Beijenwaard* wurde im Jahre 1999 durch Planfeststellungsbeschluss als priorisierter Standort ausgewählt. In den heutigen Begrifflichkeiten war dies seitens des Ministers eine sog. „MIRT 2 –Entscheidung". Aber es standen seinerzeit für die Umsetzung nur in unzureichendem Umfang Mittel zur Verfügung, was zur Konsequenz hatte, dass das Projekt nach ca. fünf Jahren stillgelegt wurde. Die priorisierte Wahl wurde darum auch nicht in einem Flächennutzungsplan festgelegt. Wohl hat die Provinzverwaltung Gelderland das Gebiet *de Beijenwaard* als Standort für den Übernachtungshafen in den Gebietsentwicklungsplan für Gelderland (*streekplan Gelderland 2005*) aufgenommen.

1.2 Eine neue Untersuchung zum Übernachtungshafen bei Lobith

Im Jahre 2007, beim Neustart des Projektes, verfolgte der Minister die Absicht, mit einem verkürzten Verfahren schnell zur Umsetzung zu gelangen. Infolge der Einführung des „Naturschutzgesetzes" (*Natuurbeschermingswet*; Nb-wet) im Jahre 1998 sowie infolge der Implementierung der „Natura 2000"-Richtlinien der europäischen Kommission in diesem Gesetz galten jedoch zusätzliche UVP-Richtlinien. Der Standort *de Beijenwaard*, gelegen im Natura 2000-Gebiet *Gelderse Poort*, konnte hierdurch nicht ohne Weiteres als bevorzugter Standort in einem Flächennutzungsplan festgeschrieben werden.

* Anm. des Übersetzers: Im Deutschen als Rhein, bzw. Niederrhein, bezeichnet; ab der deutsch-niederländischen Staatsgrenze bei Spijk ändert sich der Name von Rhein in Boven-Rijn (nicht etwa mit dem Oberrhein zu verwechseln).

Natura 2000-Gebiet *Gelderse Poort*

Das Gebiet „De Gelderse Poort" ist der Name einer ausgedehnten Flusslandschaft östlich von Nimwegen und Arnheim in den Einzugsgebieten von Waal, Rhein und Oude Rijn. Das Gebiet liegt eingebettet zwischen den Moränenhügeln von Nimwegen im Süden und Montferland im Norden. Es umfasst sowohl Auenlandschaften als auch hinter den Deichen gelegenes Marschland. Der Wechsel zwischen offenen Gewässern, Sümpfen, Schlickufern, Gestrüpp, Weidenbüschen und unterschiedlichen Arten von Wiesenböden, worunter das Stromtalgrünland auf höher gelegenen Rücken und Deichen zählt, führt zu einer Vielzahl von Habitattypen und -arten. Es ist ein wichtiges Brutrevier für Sumpfvögel und Vögel wasserreicher Gebiete und von Feuchtgrasländern und auch wichtig als Ruhe- und Nahrungsgebiet für Enten und Gänse.

Das Natura 2000-Gebiet *Gelderse Poort* umfasst grob vier Teilgebiete.

1 Das Gebiet *Boven-Rijn* (der Bijlandse Kanal), auf der Nordseite mit dem Vorland *Lobberdense Waard* und mit dem großen Baggersee *De Bijland*;
2 das Strömungsgebiet der Waal von Millingen aan de Rijn bis nach Nimwegen;
3 das Strömungsgebiet des *Nederrijn* ab der Gabelung von der Waal bis hin nach Arnheim (der Pannerdensche Kanal);
4 das Gebiet *de Rijnstrangen* des *Oude Rijn* zwischen Elten (in Deutschland) und dem Dörfchen Loo südöstlich von Anrheim.

Im deutschen Teil des Einzugsgebietes liegt in der Nähe das deutsche Natura 2000-Gebiet *Unterer Niederrhein*.

Ein Übernachtungshafen lässt sich ausschließlich im Gebiet *de Beijenwaard* anlegen, wenn aufgezeigt wird, dass dies keine ernsthaften, "signifikant-negativen" Effekte auf die Naturwerte im Gebiet mit sich bringt. Es geht dann um diese Naturwerte, die in der Anleitung *Natura 2000 Gelderse Poort* festgeschrieben wurden. Im Auftrag des niederländischen Ministeriums für Infrastruktur und Umwelt wurde eingehender untersucht, was für Effekte die Schaffung eines Übernachtungshafens für die Naturwerte mit sich bringt. Auf der Grundlage dieser Untersuchung wurde festgestellt, dass bezüglich der Naturwerte bei der beabsichtigten Einrichtung des Hafens signifikant-negative Effekte nicht auszuschließen sind.

Ende 2010 wurde darum im Gebiet eine Standortuntersuchung durchgeführt, bei welcher Standorte in und außerhalb der Gemeinde Rijnwaarden sowie Standorte auf deutschem Hoheitsgebiet untersucht wurden. Die deutschen staatlichen Stellen haben deutlich gemacht, an der Entwicklung eines Übernachtungshafens auf deutschem Hoheitsgebiet nicht mitarbeiten zu wollen. Standorte in den Nachbargemeinden Millingen aan de Rijn und in Lingewaard haben sich aus schifffahrtstechnischen und gesetzlichen Beschränkungen heraus als ungeeignet erwiesen. So blieben in der Gemeinde Rijnwaarden drei potentielle Standorte übrig: *Bijland, de Beijenwaard* und *Oude Waal*.

Im Auftragsbrief vom 02. Juli 2012 erteilt der Minister dem Kabinett der Provinzregierung, dem sog. „Provinzialausschuss" (*college van Deputierten Staten van de provincie*) Gelderland den Auftrag, in gemeinsamer Verantwortung von Reich, Provinz und Gemeinde für das Projekt Übernachtungshafen Lobith die „bevorzugte Standortwahl" (*voorkeurslocatie*; MIRT 2) vorzubereiten. Für diesen priorisierten Standort muss ein technisch durchführbarer und überschaubarer Plan erstellt werden. Dieser Plan muss planerisch-rechtlich in einem „Provinz-Eingliederungsplan" (*provinciaal inpassingsplan*; MIRT 3) festgelegt werden.

Die Informationen aus der im Jahre 1996 erschienenen „Projektnote UVP-Studie" (*Projectnota-MER*) sind nicht ausreichend aktuell, um hinsichtlich der Umwelteffekte eine Standortwahl zu begründen, keinesfalls im Hinblick auf die Anforderungen, welche die aktuelle Naturgesetzgebung stellt. Es wird also ein neue Untersuchung, bzw. Studie, zur Umweltverträglichkeit, im Folgenden als UVP-Bericht* bezeichnet (im Niederländischen kurz: *MER*), erstellt, in welchem die Effekte eines Übernachtungshafens bei den drei potentiellen Standorten untersucht werden. Es geht entsprechend um unterschiedliche Umwelteffekte wie Lärm- und Luftbelastung. Es werden die Funktionen im Umfeld wie Wohnen und Natur untersucht. Die Untersuchung zur Umweltverträglichkeit untersucht ebenfalls, ob mögliche Negativeffekte eingedämmt, gemildert (mitigiert) oder verhindert werden können. Dies geschieht u.a durch eine Optimierung der Platzierung des Hafens im Suchgebiet. In der Untersuchung zur Umweltverträglichkeit gilt als Ausgangspunkt, dass die Funktion des bestehenden Übernachtungshafens Tuindorp entfällt.

* Anm. des Übersetzers: Im Deutschen wird hier ergänzend zwischen Umweltverträglichkeitsuntersuchung (UVU) und Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) differenziert.

1.3 Kommunikation und Partizipation

Die Note Reichweite und Detailniveau stellt die Umsetzung des Vorhabens dar, für den zukünftigen Übernachtungshafen bei Lobith eine Prüfung zur Umweltverträglichkeit (UVP) zu erstellen. Diese Note wird zusammen mit diesem Vorhaben veröffentlicht und die Note wird zur Einsichtnahme ausgelegt. Dies bietet jedem die Möglichkeit, bezüglich der beabsichtigten UVP zu reagieren.

Die direkten Nachbarn des Königreichs der Niederlande werden auch informiert. Der sog. „UVP-Ausschuss" (*commissie MER*) wird bezüglich der Note Reichweite und Detailniveau um eine empfehlung gebeten.

Die UVP, einschließlich der Beurteilung der Effekte bei Schaffung eines Übernachtungshafens auf das Umfeld, bildet einen Teil der Grundlagen, die erarbeitet werden, um eine Auswahl für den Standort vornehmen zu können. In dieser Abwägung der Standorte werden auch weitere Aspekte wie etwa Kosten und Vergabemöglichkeiten behandelt. Die Standortwahl, beziehungsweise die MIRT-2-Entscheidung, wird seitens des Ministers Mitte 2014 gefällt. Die zusammenarbeitenden Partner legen anschließend den bevorzugten Standort auch in einem Vertrag über Zusammenarbeit fest.

Nach Festlegung des definitiven Standortes wird die räumliche Eingliederung des Hafens zur Begründung des Provinz-Eingliederungsplans in der UVP eingehender untersucht. Dieser *procinciaal inpassingsplan* ermöglicht die planerische Umsetzung des Übernachtungshafens. Der UVP-Bericht wird Mitte 2015, gemeinsam mit einem Entwurf-Eingliederungsplan für den Übernachtungshafen, zur Einsichtnahme ausgelegt. Zu dem Zeitpunkt ist es dann möglich, mittels einer Sichtweise auf den Eingliederungsplan sowie auf die Begründung der UVP zu reagieren. Neben diesen formalen Schritten im Verfahren werden auch Informationsabende für Interessierte organisiert.

1.4 UVP-Pflicht

Darlegung der Abkürzung UVP sowie UVU und UVS

Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) bezieht sich auf den Prozess der Inventarisierung von Umweltfolgen einer Entscheidung. Die Untersuchungsresultate werden in einer Umweltverträglichkeitsuntersuchung (UVU) erarbeitet und in dem Bericht hierüber, der Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) veröffentlicht (im Niederländischen: *milieueffectrapport - MER*). Nachfolgend wird dieses Dokument als „UVP-Bericht" bezeichnet.

Beabsichtigte Maßnahmen

Für die beabsichtigten Maßnahmen zur Schaffung des Hafens gilt eine Verpflichtung, eine Umweltverträglichkeitsprüfung vorzunehmen. Diese Verpflichtung ergibt sich aus der „UVP-Entscheidung" (*Besluit m.e.r.*) und aus dem „Naturschutzgesetz 1998" (*Natuurbeschermingswet 1998*). Nachfolgend eine Darlegung hierzu.

Die UVP-Entscheidung

Die beabsichtigte Schaffung eines Übernachtungshafens und/oder die Nutzungsänderung fällt unter die Liste UVP-pflichtiger Maßnahmen. Folgende Maßnahme, wie sie in der Kategorie C4 der UVP-Entscheidung beschrieben wird, ist hier anzuwenden: „Die Schaffung, Änderung oder Erweiterung eines Hafens für die Binnenschifffahrt, welcher für Schiffe mit einem Ladevermögen von 1.350 Tonnen oder mehr befahrbar ist". Die Entscheidung, bei welcher die UVP erforderlich ist, ist ein Flächennutzungsplan oder ein Eingliederungsplan. Es wird hier der Einsatz eines "provinzialen Eingliederungsplans" (*provinciaal inpassingsplan*) gewählt, wodurch die Provinz Gelderland zur zuständigen staatlichen Instanz wird.

Zur Schaffung des Hafens ist hier möglicherweise von einer Deichverlegung auszugehen (Standort *de Beijenwaard*). Hierfür gilt eine UVP-Beurteilungspflicht. Diese Maßnahme wird in der Kategorie D3.2 der UVP-Entscheidung beschrieben: „Die Schaffung, Änderung oder Ausweitung von Arbeiten zwecks Kanalisierung oder zur Einschränkung von Überschwemmungen unter Einbeziehung primärer Hochwasserschutzanlagen und Flussdeiche". Diese Maßnahme ist in den

Eingliederungsplan (Art 3.6 Wro) aufzunehmen, wodurch im Rahmen des niederländischen „Wassergesetzes" (*Waterwet*) kein gesonderter Projektplan erstellt werden muss. Bei einem der Standorte (Oude-Waal) könnte die Verlegung einer Erdgas-Transportleitung geboten sein. Eine solche Maßnahme ist ebenso UVP-beurteilungspflichtig (D8.1 / D8.2).

Das Naturschutzgesetz 1998
Für die Schaffung eines Übernachtungshafens ist eine Änderung im Flächennutzungsplan notwendig. Die avisierten Standorte sind teilweise als Natura 2000-Gebiet begrenzt. Möglicherweise ist für die Schaffung eines Übernachtungshafens eine Genehmigung auf der Grundlage des *Natuurbeschermingswet 1998* notwendig. Zum jetzigen Zeitpunkt lässt sich nicht ausschließen, dass die Schaffung eines Übernachtungshafens signifikant-negative Effekte auf die Naturwerte und -zielsetzungen hat. Um den Ernst bezüglich geschützter Werte im Rahmen des Naturschutzgesetzes 1998 zu untersuchen, wird eine passende Beurteilung durchgeführt. Für eine „passende Beurteilung" ist die Durchführung einer sog. „Plan-UVP" (plan-MER) Pflicht. Die passende Beurteilung ist eine Anlage zum UVP-Bericht. Gemeinsam bilden die Dokumente eine Anlage zum Entwurf-Eingliederungsplan.

Kombiniertes UVP-Verfahren
Für den Übernachtungshafen muss für die MIRT-2-Entscheidung (Standortwahl) eine „Plan-UVP" durchgeführt werden. Für die MIRT-3-Entscheidung (Festlegung des Eingliederungsplans) ist eine „Projekt-UVP" Pflicht. Die sog. „Plan-UVP" (*plan-MER*) und die „Projekt-UVP" (project-MER) werden in einer kombinierten UVP durchgeführt, die in ihrer Gesamtheit die Grundlage für den Eingliederungsplan bildet.
Das UVP-Verfahren beginnt mit dieser Note *Reikwijdte en Detailniveau*, in welcher festgelegt wird, welche Standorte wir untersuchen und, wie wir dies tun. Die Untersuchungen stellen wir in einem UVP-Bericht dar, dies ist die Plan-UVP. Diese Plan-UVP bildet - zusammen mit einer Reihe weiterer Dokumente, in denen andere Aspekte ausgearbeitet sind (Kosten, Umsetzbarkeit) - die Grundlage, aufgrund derer die Standortwahl getroffen wird (MIRT 2).
Die UVP wird anschließend eingehender für den definitiven Standort ausgearbeitet; dies leistet die Projekt-UVP. Hierzu bereiten wir parallel den Eingliederungsplan vor. Die kombinierte Plan- und Projekt-Umweltverträglichkeitsstudie (Plan- u. Projekt-UVS) legen wir zusammen mit dem Entwurf-Eingliederungsplan zur Einsichtnahme aus und beide Dokumente werden zur Empfehlung dem UVP-Ausschuss vorgelegt. In dem definitiven UVP-Bericht sind sowohl eine Ausarbeitung der drei potentiellen Standorte in Form einer Plan-UVS, als auch eine Projekt-Umweltverträglichkeits-studie für den definitiven Standort aufgenommen.

1.5 Lesehinweise

Diese Note beschreibt, wie die Provinz Gelderland, Rijkswaterstaat und die Gemeinde Rijnwaarden die Untersuchung zur Umweltverträglichkeitsprüfung konzipieren wollen (im deutschen Kontext die Umweltverträglichkeitsuntersuchung (USU)) und wer hierzu hinzugezogen wird. Sie werden eingeladen, hierauf zu reagieren. Das 5. Kapitel beschreibt darum, wie das Entscheidungsfindungsverfahren aussieht und auf welche Punkte aus der Note Sie reagieren können.

Vorangestellt werden im 2. Kapitel die Beschreibung des Problems als auch die Zielsetzung der Untersuchung. Das 3. Kapitel leistet die Untermauerung für die drei Standorte, welche die UVP untersucht. Die zu untersuchenden Effekte des Übernachtungshafens auf das Umfeld werden im 4. Kapitel näher beschrieben. Auch wird dort der Beurteilungsrahmen dargelegt.

2. Warum ein Übernachtungshafen bei Lobith?

2.1 Nutzen und Notwendigkeit eines Übernachtungshafens

Die Flüsse *Boven-Rijn* und *Waal* gehören zu den am meisten befahrenen Wasserstraße in den Niederlanden. Jährlich passieren bei Lobith ungefähr 140.000 Schiffe die Grenze nach Deutschland. Die sog. „Strukturvision Infrastruktur und Raum" (*structuurvisie intrastructuur en ruimte*) hat die Flüsse *Boven-Rijn* und *Waal* als Haupt-Transportachse ausgewiesen. Es gibt unterschiedliche Gesetze und Regelungen, um eine sichere und schnelle Schifffahrt auf dem Hauptfahrtwegenetz zu fördern.

Sichere und zügige Schifffahrt

Das niederländische „Binnenschifffahrtsgesetz" (*Binnenvaartwet*) legt fest, dass ein Schiffsführer zu festen Zeiten Ruhezeiten einlegen muss. Die Tages- und halbkontinuierliche Fahrt mit eingeschränkter Besatzung fährt darum nicht über Nacht. Wenn es keine Übernachtungshäfen gibt oder diese vollständig belegt sind, gehen diese Schiffe auf dem Fluss vor Anker. Dies stellt jedoch eine Einschränkung für eine zügige und sichere Schifffahrt dar und ist darum nicht wünschenswert.

Die vorbeifahrenden Schiffe sorgen für eine fortwährende Geräuschbelästigung und für Bewegungen, welche der Ruhe der Schiffer nicht zugute kommen. Außerdem kann sich der Anker der ankernden Schiffe infolge der passierenden Schiffe lösen („schrappen"), wodurch das Schiff einige oder sogar bis zu hundert Meter stromabwärts verschoben werden kann. Im schlimmsten Falle erfolgt eine Havarie mit anderen vor Anker liegenden oder passierenden Schiffe. Durch den Verbleib auf dem Strom müssen Schiffe, welche die ankernden Schiffe passieren, ihre Geschwindigkeit drosseln. Dies ist entsprechend im „Polizeistatut für die Rheinschifffahrt" (*Rijnvaartpolitiereglement*) festgelegt.

Diese Problematik bleibt weiterhin aktuell. Der schiffsgebundene Transport nimmt weiter zu und der Anteil größerer Schiffe hierbei steigt stetig an. Diese Schiffe fahren relativ häufig im Dauerbetrieb. Großschiffe verdrängen mehr Wasser und müssen viel langsamer fahren, um die Behinderung für vor Anker liegende Schiffe zu begrenzen. Das Risiko sich lösender Anker nimmt durch die zunehmende Nachtschifffahrt zu.

Hinzu kommt außerdem, dass bei Schiffen, die bei der Mindest-Pegeltiefe außerhalb der Fahrrinne gelöscht haben, keinen geeigneten Ankerplatz finden können, weil das Wasser dort eine nicht ausreichende Tiefe aufweist. Ein Schiff, das in der Fahrrinne vor Anker liegt, unterliegt einer größeren Gefahr, angefahren zu werden.

Alles in allem führt das Ankern von Schiffen auf dem Fluss zu einer deutlichen Abnahme der Sicherheit und Schnelligkeit der Schifffahrt auf dem Fluss.

Übernachtungshäfen sind notwendig

Um eine sichere und flotte Schifffahrt auf dem Hauptfahrtwegenetz zu fördern, richten sich die Planungen darauf, entlang der Hauptfahrstraße eine ausreichende Anzahl an Liegeplätzen zu schaffen. Dies ist in der „Note für Mobilität" (*Nota Mobiliteit*) festgelegt, die integral in die „Strukturvision Infrastruktur und Raum - 2011" (*Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte - 2011*) aufgenommen wurde. Die „Richtlinie Fahrstraßen 2011" (*Richtlijn Vaarwegen 2011*) geht davon aus, dass dank der Übernachtungshäfen Schiffe nicht länger auf dem Fluss vor Anker gehen brauchen, was die Sicherheit vergrößert. Auch im aus dem Jahre 2008 stammenden „Liegeplätzeplan" (*Ligplaatsenbeleidsplan*) der Oberbehörde Rijkswaterstaat Oost-Nederland ist aufgenommen, dass zur Sicherheit und zu der Rolle des Flusses als Schnellstraße die Einschränkung und/oder das Verbot des Ankerns auf dem Fluss einen Beitrag leisten. In das Polizeistatut, das *Rijnvaartpolitiereglement,* ist seit dem 01. April 2007 ein integrales Liegeplatzverbot aufgenommen. Jedoch wurde in Abstimmung mit dem niederländischen Schifffahrtsverband *Koninklijke Schuttevaer*, der Interessenvertretung für die Berufsbinnenschifffahrt, entschieden, die Nutzung einer beschränkten Anzahl von Ankerplätzen zu gestatten, bis in Übernachtungshäfen eine ausreichende Anzahl an Liegeplätzen zur Verfügung stehen.

2.2 Ein Übernachtungshafen bei Lobith

Der jetzige Übernachtungshafen Tuindorp ist für Schiffe bis zur CEMT-Klasse IV (d.h. mit einer Höchstlänge von 85 Metern) zugänglich und ist für größere Schiffe ungeeignet. Die größeren Schiffe ankern darum entlang der Fahrstraße. Im „Liegeplätzeplan" von Rijkswaterstaat Oost-Nederland wird

aufgezeigt, dass ein Mangel an Liegeplätzen existiert und dass der Bedarf dafür vorliegt, die Anzahl auszuweiten. Es gibt unterschiedliche Gründe, warum Lobith hierfür ein geeigneter Standort ist.

Lobith liegt günstig entlang des *Boven-Rijn* (des Bijlandschen Kanals)

Der jetzige Übernachtungshafen Tuindorp passt in die Planung für Übernachtungsmöglichkeiten, dies ist festgelegt in der „Note Übernachtungshäfen" (*Notitie Overnachtingshavens)* aus dem Jahre 1985. Der Ausgangspunkt ist, dass die Übernachtungsmöglichkeiten vorzugsweise nicht länger als ungefähr auf 2 Stunden Fahrdistanz, das heißt, nicht weiter als in einem Abstand von 30 Kilometern auseinanderliegen. Dies ist in der „Richtlinie Fahrstraßen (*Richtlijn Vaarwegen*) aus dem Jahre 2011 übernommen worden. Lobith liegt auch im Hinblick auf den Gabelungspunkt beim Pannerdenschen Kopf günstig.

Entlang der Waal und des Boven-Rijn befinden sich drei Übernachtungshäfen, und zwar bei Haaften, bei IJzendoorn und bei Lobith. Die Distanz zwischen IJzendoorn und Lobith ist zu groß, um der „Richtlinie Fahrstraßen" zu genügen. Darum geht die Absicht dahin, mittelfristig in der Nähe von Weurt, ungefähr auf einer Distanz von 20 Kilometern von IJzendoorn entfernt, ebenso einen Übernachtungshafen zu schaffen. Lobith liegt ungefähr auf 24 Kilometern Abstand von Weurt. Diese Zwischendistanz erfüllt die *Richtlijn Vaarwegen.*

Auch auf dem Fluss IJssel ist es auf Grundlage des „Polizeistatutes" (*Binnenvaartpolitiereglement)* seit 2004 verboten, vor Anker zu gehen. In der Umgebung von Doesburg ist die Schaffung von Übernachtungsplätzen geregelt. Doesburg liegt circa 27 Kilometer von Lobith entfernt. Auch aus diesem Grunde schließt der Standort Lobith gut an die landesweiten Planungen an. Ein größerer Übernachtungshafen muss, um in diese Planung hineinzupassen, im gleichen Gebiet verwirklicht werden, wo der heutige Hafen liegt.

Das Ministerium für Infrastruktur und Umwelt hat in der zweiten Jahreshälfte des Jahres 2010 mit den deutschen staatlichen Stellen Beratungen durchgeführt. Hierbei wurde erkundet, inwieweit es realistisch wäre, auf deutschem Hoheitsgebiet einen Übernachtungshafen anzulegen. Die zuständigen deutschen Stellen haben aufgezeigt, hieran nicht mitzuarbeiten. Deutschland schafft zwischen Wesel und der Grenze zwei Übernachtungshäfen (Ossenberg und Niedermörmter) und geht davon aus, dass die Niederlande ihre Anlage - in Übereinstimmung mit der festgelegten Planung - in der Nähe von Lobith verwirklichen werden. Mögliche deutsche Standorte werden darum nicht weiter in die Untersuchung einbezogen.

Lobith liegt günstig entlang der niederländischen-deutschen Grenze

Im „Verwaltungs- und Entwicklungsplan für die Gewässer des Reiches – 2010-2015" (*Beheer- en Ontwikkelplan voor de Rijkswateren - 2010-2015*) wird die Absicht formuliert, ein nachhaltiges und robustes System zu schaffen, in welchem normabweichende Umstände wie etwa Hochwasser Berücksichtigung finden. Die Oberste Wasserbehörde Rijkswaterstaat berücksichtigt diese Vorgabe möglichst umfassend, beispielsweise bei der Schaffung von Übernachtungshäfen.

In Hochwasserlagen, speziell bei einem Pegelstand der Marke II, sprechen die deutschen staatlichen Stellen ein Fahrverbort aus. Dieser Hochwasserpegel kann einige Zeit fortbestehen. Ein robustes und nachhaltiges Wassersystem berücksichtigt solche abweichenden Umstände, indem man eine ausreichende Anzahl an Einrichtungen vorhält. Die Grenzlage eines Hafens bei Lobith macht es für die Schiffer möglich, in den Niederlanden an Land zu gehen und sicher zu ankern, sollte dies notwendig werden. Hiermit trägt ein Hafen bei Lobith zu der Einrichtung eines nachhaltigen und robusten Wassersystems bei.

2.3 Kapazität Übernachtungshafen

Die Anzahl der Liegeplätze im neuen Übernachtungshafen muss der Nachfrage an Liegeplätzen im Jahre 2040 genügen. Diese Nachfrage wurde vom Ministerium auf 70 Schiffe festgelegt. Hierfür sind 40 Hektar notwendig.

Indem man weitere Liegeplätze für größere Schiffe bei Lobith schafft, können die Ankerplätze entlang der Fahrstraße abgeschafft werden. Ein Übernachtungshafen in der Nähe von Lobith trägt

somit zur Erreichung der Zielsetzungen bei, die in der „Strukturvision Infrastruktur und Raum" aufgenommen sind. Der Übernachtungshafen in der Nähe von Lobith wurde aus diesem Grund als ein notwendiges Element der Hauptransportachse benannt.

3. Welche Standorte werden untersucht?

3.1 Allgemeines

In diesem Kapitel wird beschrieben, welche Standorte untersucht werden. Hierbei bildet die „Strategische Abwägungsnote Übernachtungshafen Lobith" (*Strategische Afwegingsnotitie Overnachtingshaven Lobith*; Rijkswaterstaat - Dienst Oost-Nederland, 2010) den Ausgangspunkt. Im Abschnitt 3.2 wird ausgearbeitet, welchen Anforderungen der Hafen genügen muss. Diese Anforderungen bilden die Grundlage der Untersuchungen zu den Effekten des Übernachtungshafens in der Umweltverträglichkeitsstudie (UVS), im Niederländischen und nachfolgend dem „UVP-Bericht".

In Abschnitt 3.3 wird dargelegt, wie vor dem Hintergrund der Anforderungen an den Übernachtungshafen und angesichts der Planung für den Standort des Übernachtungshafens ein Suchgebiet definiert wurde, innerhalb dessen sich der Standort eines neuen Übernachtungshafens befinden muss. Anschließend wurden die Anforderungen, die hinsichtlich des Suchgebietes formuliert werden, aufgeführt (Abschnitt 3.3). Durch die Verknüpfung dieser Anforderungen wird ersichtlich, wo potentielle Standorte für den Übernachtungshafen liegen können (Abschnitt 3.4). Diese werden im Folgeabschnitt näher untersucht. Die Art und Weise, wie dies geschieht, wird in Abschnitt 3.5 dargelegt.

3.2 Funktionale Anforderungen an den Übernachtungshafen

3.2.1 Kapazität des Hafens

Die benötigte Kapazität des Hafens wird auf der Grundlage des (zukünftigen) Umfangs des Verkehrsstroms sowie der charakteristischen Abmessungen der Flotte bestimmt. Der Hafen muss folgende Anforderungen erfüllen:

- Ein (zukunftssicherer) Hafen, der in jedem Falle folgende Gegebenheiten aufweisen muss: 10 Schiffsanleger für insgesamt 60 Klasse-Va-Schiffe (das Bemessungsschiff hat 135 m Länge und 11,4 m Breite). Die Verteilung der Stege über die Klassen ist ein noch zu untersuchendes Thema;
- 1 langer Steg für 2 Koppelverbände bis 190 m. oder für 4 Schiffe;
- 1 Pollerreihe für 2 Koppelverbände bis 190 m. oder für 4 Schiffe;
- 1 Landungssteg mit Versorgungseinrichtungen;
- 1 Autoumlade-Steg;
- 1 Rijkswaterstaat-Schiffsanleger für die Unterbringung der behördlichen Fahrzeuge;
- nur 1 und 2 Pegelliegeplätze, wobei die genaue Anzahl noch Thema von Untersuchungen ist.

Um einen vollwertigen Übernachtungshafen zu verwiklichen, müssen auch eine Vielzahl von Versorgungseinrichtungen berücksichtigt werden:

- Strom und Beleuchtung;
- Radar;
- Wasser;
- Parkmöglichkeiten;
- Abfall.

Es ist eine Stromleitung vorzuhalten, wie dies jedoch bewerkstelligt werden soll, ist noch nicht mit Sicherheit zu bestimmen. Für den Strom am Kai reservieren wir Raum, aber in der Umweltverträglichkeitsuntersuchung wird vom denkbar schlimmsten Fall ausgegangen, das heißt, es wird von den Effekten ohne landseitig zur Verfügung gestellem Strom ausgegangen. Der gesamte bebaute Raum liegt bei ca. 40 Hektar.

3.2.2 Ein *Hafen*

Der jetzige Nachthafen bei Tuindorp bietet Raum für 23 Schiffe mit einer Höchstlänge von 85 Metern (CEMT-Klasse IV) sowie zwei 1-Kegelschiff-Liegeplätze. Es wurde die Möglichkeit untersucht, den jetzigen Hafen zu verbessern und einen zweiten, kleineren Hafen im Gebiet *de Beijenwaard* anzulegen, welcher entsprechend in ausreichendem Umfang Liegeplätze für Schiffe mit einer Länge von 135 Metern bieten müsste. Die benötigte Oberfläche dieses zweiten Hafens wird jedoch zu einem Großteil vom Wendekreis des Bemessungsschiffs bestimmt. Ein zweiter

Hafen in Ergänzung zum jetzigen Hafen wäre somit nicht viel kleiner als ein neuer Hafen. Außerdem sind die Verwaltungs- und Instandhaltungskosten im Falle von zwei Häfen viel höher als bei *einem* Hafen.
Die Effekte eines zweiten Hafens auf das Umfeld sind unverhältnismäßig groß, wenn man diese zur Anzahl der Liegeplätze in Beziehung setzt. Darum wird nach Standorten mit *einen* Übernachtungshafen gesucht, der entsprechend die vollständige Nachfrage nach Liegeplätzen abdecken kann.

3.2.3 Manövrierfähigkeit im Hafen
Der Hafen muss nicht nur ausreichend Schiffe aufnehmen können, diese müssen auch hierin manövrieren können. Hierzu bietet die „Richtlinie Fahrstraße 2011" (*Richtlijn Vaarwegen 2011*) Ausgangspunkte. Es ist wichtig, dass es im Hafen keine Strömungen gibt. Die Größe des Manövriergebietes wird bestimmt von der Schwenkmöglichkeit, welche die Schiffe im Hafen benötigen. Die Schwenkmöglichkeit besteht dann, wenn ein freier Kreis mit einem Durchmesser von 1,2 Mal der Länge des Bemessungsschiffes durchführbar ist. In diesem Kreis muss die Tiefe mit der Tiefe der Fahrstraße oder des Vorhafens übereinstimmen. Die Länge des Bemessungsschiffes, welches einen Übernachtungshafen bei Lobith aufsucht, beträgt 135 Meter. Das Manövriergebiet hat somit einen Mindest-Kreisumfang mit einem Durchmesser von 162 Metern.

3.2.4 Zugänglichkeit für große Schiffe und Sicherheit
Angesichts der benötigten Kapazität des Hafens spricht es für sich, dass der Hafen für alle Arten von Schiffen zugänglich sein muss, für die der Hafen angelegt wird. Auf der Fahrstraße, an welcher die Hafeneinfahrt liegt, muss darum ausreichend Raum für das Drehen und Wenden der Schiffe sein. Der Pannerdensche Kanal bietet nur in unzureichendem Maße Raum für Schiffe mit einer Länge von 135 Metern und auf gar keinen Fall für Koppelverbände mit einer Länge von 190 Metern. Die Hafeneinfahrt kann darum nur an der Haupt-Transportachse *Boven-Rijn /Waal* liegen. Auch ist es nicht wünschenswert, eine Hafeneinfahrt in oder in der Nähe einer engen Flussbiegung einzurichten. Dies bedeutet, dass sich aus nautischer Perspektive eine Einfahrt eines Übernachtungshafens im Bereich von *de Millingerwaard* als ungeeignet erweist.
Oberstrom des Gabelungspunktes *Pannerdensche kop* ist die Fahrstraßenbreite größer, sodass in der Fahrstraße für das Einfahren in den und das Ausfahren aus dem Hafen genügend Raum besteht.
Für alle Standorte gilt, dass die Sicherheit beim Gabelungspunkt (*Pannerdensche kop*) und bei den Flussbiegungen gewährleistet sein muss. Der fahrende Fahrverkehr muss ausreichend Zeit zur Reaktion auf aus dem Hafen kommenden Fahrverkehr und den umringenden Verkehr haben und umgekehrt. Bei einer geschäftigen Kreuzung oder Gabelung ist diese Möglichkeit nur eingeschränkt gegeben. In der *Richtlijn Vaarwegen 2011* sind Richtlinien für eine freie Sicht auf gefährliche Punkte enthalten. Diese können auf die Situation beim Gabelungspunkt am *Pannerdenschen Kopf* übersetzt werden. Dies führt zu der Schlussfolgerung, dass die Hafeneinfahrt sich auf mindestens 5 Mal die Länge eines entlangfahrenden Schiffes, gerechnet ausgehend vom Gabelungspunkt, befinden muss. Die Länge des Bemessungsschiffes auf der Fahrstraße beträgt 270 Meter. Der Mindestabstand der Hafeneinfahrt bis zum Gabelungspunkt beläuft sich entsprechend auf 1.350 Meter.

3.2.5 Schiffe mit Gefahrgut
Der Hafen muss auch Schiffe aufnehmen können, die Gefahrgut transportieren. Für diese Kegelschiffe müssen gesonderte Liegeplätze in der Form geschaffen werden, dass der gesetzlich vorgeschriebene Abstand zu Objekten und anderen Schiffen berücksichtigt wird. Für den Übernachtungshafen wird untersucht, ob 6 oder 12 Liegeplätze für 1-Kegelschiffe und *ein* Liegeplatz für ein 2-Kegelschiff geschaffen werden können. Im Entwurf des Hafens werden die gesetzlichen Anforderungen berücksichtigt, die im Hinblick auf den Transport von Gefahrgut gelten.

3.2.6 Worst case *als Ausgangspunkt*
Auf der Grundlage der definierten Kapazität, der Anforderungen an die Manövriermöglichkeit und die erforderlichen Abstände für Kegelschiffe hat der Übernachtungshafen einen Raumbedarf von ca. 40 Hektar. In der Untersuchung wird von dieser Oberfläche ausgegangen, um die Effekte auf der Grundlage eines *worst-case*-Szenarios zu erfassen. Der Ausgangspunkt für die Prüfung dieser

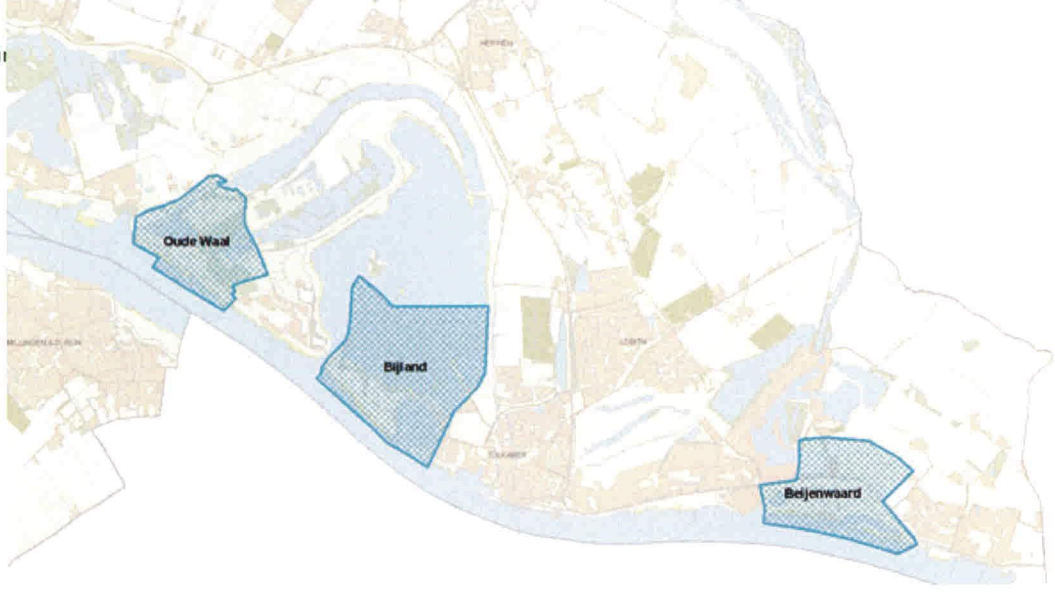
Effekte hat zum Ziel, für die Einrichtung des Hafens möglichst große Flexibilität in der existierenden Gesetzgebung zu suchen. Auf der Grundlage eines *worst-case*-Szenarios für jeden Standort muss untersucht werden, wie der Übernachtungshafen in der Bau- und Nutzungsphase innerhalb des Suchgebietes möglichst geringe Auswirkungen auf das Umfeld hat. Es wird von einem möglichen Hafen kein detaillierter Entwurf erstellt, sodass das beauftragte Unternehmen bei der Umsetzung die maximale (Entwurfs-)Freiheit bekommt, um sich für eine optimale Lösung zu entscheiden.

3.3 Beschreibung der Ist-Situation der potentiellen Standorte

Die potentiellen Standorte für den Übernachtungshafen sind der Bereich *De Oude Waal, de Bijland* und *de Bijenwaard*. Sie sind grundsätzlich geeignet, einen neuen Übernachtungshafen zu schaffen. In Bild 1 sind die Standorte auf der Karte eingezeichnet. Für jeden Standort ist ein Fleck wiedergegeben, der eine größere Oberfläche als die notwendigen 40 Hektar umfasst, um den Übernachtungshafen zu schaffen. Auf den angegebenen Flächen wird der Hafen optimal platziert.

In allen Fällen liegt der Übernachtungshafen (zum Teil) im Natura 2000-Gebiet *de Gelderse Poort*. Dies bedeutet, dass untersucht werden muss, worin die sich hieraus ergebenden Effekte für dieses Gebiet bestehen. Erwartungsgemäß ist eine Genehmigung aufgrund des „Naturschutzgesetzes" (*Natuurbeschermingswet 1998*) notwendig. Nachfolgend werden diese Standorte kurz dargelegt.

Bild 1
Potentielle Standorte für den Übernachtungshafen



De Beijenwaard

Der Standort *de Beijenwaard* umfasst das Auengebiet *de Beijenwaard* und einen Teil des im Deichkreis befindlichen Gebietes zwischen dem Ort *Spijk* und einem Gewerbepark am *Spijkse Dijk*. Das Gebiet hat eine landwirtschaftliche Funktion und wird als Heuwiese genutzt. Beim *Ameidse Dam* stehen Wohnungen und im Gebiet befindet sich eine Wohnung eines landwirtschaftlichen Betriebes. Bild 2 zeigt hierzu eine Übersicht.
Für den Gewerbepark *Spijksedijk* wird an einem Masterplan gearbeitet. Ein Abschnitt dessen besteht darin, den Lade- und Löschkai, der an die Westseite des Hafenstandortes grenzt, aufzuwerten.
Wichtige Natura 2000-Werte, die im Gebiet erwartet werden, sind Gänse-Nahrungsgebiet, Stromtal-Grünland, Glatthaferheuwiesen sowie ein Altarm mit schlammigen Flussufern.

Bild 2
Luftaufnahme des Bereichs *de Beijenwaard*

Bijland

De Bijland ist ein früherer Sandbaggerbetrieb, direkt stromabwärts bei den Dörfern Tolkamer und Lobith. Der hierdurch entstandene See wird als Erholungssee genutzt und beherbergt unter anderem einen Campingplatz und einen Yachthafen. Der jetzige Übernachtungshafen Tuindorp liegt neben dem Bereich *de Bijland*, genauso wie das Dorf Tuindorp. Bild 3 zeigt dies. Es wird für das Projekt *Rijnwaardense Uiterwaarden* (Auenlandschaft Rijnwaarden) eine Neueinrichtung des Gebietes vorbereitet. Die Zielsetzung besteht darin, Naturentwicklung und Sicherheit vor dem Wasser zu schaffen, dies in Verbindung mit anderen Funktionen wie Erholung und Arbeit. Südlich des *Bijlandseweg* werden wertvolle Naturqualitäten erwartet. Das Gebiet *de Bijland* ist wichtig als Schlafstätte für überwinternde Gänse.

Bild 3
Luftaufnahme des Gebietes *de Bijland*

Alte Waal

Genau stromabwärts von *de Bijland* liegt der Bereich *Oude Waal*, ein alter Flussarm, der für seine landschaftliche Schönheit und Naturwerte bekannt ist. Bild 4 zeigt ein Luftbild des Bereiches *Oude Waal*. Der Hafen kann in seiner Gesamtheit im Außendeichbereich angelegt werden, wodurch die primären Hochwasserschutzanlagen intakt bleiben. Es gibt unterschiedliche Naturwerte im Gebiet,

u.a. einen großen und alten Weichholzwaldbestand, einen Weichholzwald zwischen den Bunen und es kommen einige Brutvogelarten vor. Auch finden im Umfeld des Gebietes in Form eines Campingplatzes und einer Klinkerfabrik wirtschaftliche Aktivitäten statt.

Bild 4
Luftaufnahme des Bereichs *de Oude Waal*

3.4 Autonome Entwicklungen im Gebiet um die drei Standorte herum

Für die Beurteilung der Effekte in der UVP ist neben der Referenzlage die autonome Entwicklung relevant. Diese Entwicklung betrifft Aktivitäten, welche - unabhängig von den Plänen (also auch, wenn es diese nicht gibt) – im Suchgebiet für den neuen Übernachtungshafen auftreten. Dies infolge festgelegter staatlicher Planung oder aufgrund von Entwicklungen, die (noch) nicht in Planungen festgelegt wurden, aber welche aller Wahrscheinlichkeit nach in der entsprechenden Periode umgesetzt werden. Die autonome Entwicklung wird in der Ausarbeitung der UVP beschrieben.

Die meisten Entwicklungen ergeben sich aus dem Einrichtungsplan für die *Rijnwaardense Uiterwaarden,* welcher im Jahre 2001 festgelegt wurde und als autonome Entwicklung in die sogenannte „Planerische Kernentscheidung Raum für den Fluss" (*Planologische Kern Beslissing Ruimte voor de Rivier*) aufgenommen wurde. Der Plan sieht eine Aufarbeitung der *Rijnwaardense Uiterwaarden* mit dem Ziel der Beibehaltung des heutigen Sicherheitsniveau bei einem erhöhten Bemessungsabfluss und einer gleichzeitigen Naturentwicklung vor. In diesem Plan sind sechs Teilprojekte formuliert:

1. Grüner Fluss Pannerden;
2. Lobberdense Waard;
3. Uferrinne Boven-Rijn;
4. Geitenwaard;
5. Bijlandse Waard;
6. Erholungssee de Bijland.

Unterschiedliche staatliche Stellen und Marktpartner arbeiten in der Durchführung dieser Teilprojekte zusammen, welche im Jahre 2015 abgeschlossen sein müssen, wobei gemeinsam 11 cm Wasserstandsenkung (im Verhältnis zum Bemessungshochwasser) geschaffen werden.

Insbesondere bei den Teilprojekten *Oevergeul Boven-Rijn, Bijlandse Waard* und *Recreatieplas de Bijland* gibt es physische Berührungsflächen mit den potentiellen Standorten des Übernachtungshafens.

Das Teilprojekt *Oevergeul Boven-Rijn* sieht die Ausgrabung einer Uferrinne von 1 km Länge und die Schaffung eines Streckdammes vor. Das Projekt ist weit fortgeschritten. Wenn der Übernachtungshafen am Standort *Oude Waal* angelegt wird, entsteht eine physische Überlappung beider Projekte. Rijkswaterstaat (Dienst Oost-Nederland) ist Initiator des 3. Teilprojektes *Oevergeul Boven-Rijn* und nimmt am Projekt Übernachtungshafen Lobith teil.
Rijkswaterstaat ist darum mit der Aufgabe der Abstimmung in der Realisierung beider Projekte betraut und sucht die Realisierbarkeit einer Zusammenführung beider Projekte an *einem* Standort bei gleichzeitigem Erhalt beider Zielsetzungen in der UVP.
Das 5. Teilprojekt *Bijlandse Waard* besteht aus Sandabbau, um zusätzliche Wasserflächen zu schaffen sowie aus einer Deichsenkung. Die Absenkung des Deiches zwischen *de Bijland* und *Bijlandse Waard* vergrößert den

Durchfluss von *de Bijland* über de *Bijlandse Waard* hin zum Bereich *Oude Waal*. Hier geht es um ein Abbaugebiet von 35 bis 40 ha. Die Initiative für dieses Teilprojekt liegt in Händen verschiedener Marktpartner.

Das Teilprojekt „Erholungssee de Bijland" (*Recreatieplas de Bijland)* sieht Eingriffe wie eine Vergrößerung des Yachthafens und Sandabbau vor. Sollte der Übernachtungshafen im Gebiet *de Bijland* umgesetzt werden, erfordert dies eine Abstimmung mit den Intiatoren dieser Eingriffe. Vor allem die Effekte für die Erholung müssen untersucht werden, weil die Gemeinde dem rekreativen Potential des Sees großen Wert beimisst.

Auch das Teilprojekt *Lobberdense Waard* besteht aus Mineraliengewinnung für das Vergrößern des Flussbereichs und für Naturentwicklung. In diesem Projekt werden mindestens 68 ha tiefes, offenes Gewässer geschaffen. Auch dieses Teilprojekt betrifft eine Kooperation privater Initiatoren.

Das Projekt *Regelwerk Pannerden* ist bereits fertiggestellt und richtete sich auf die Regulierung der Abflussverteilung der Rheinarme.

Neben den Teilprojekten des Einrichtungsplans für die *Rijnwaardense Uiterwaarden* und das Projekt *Regelwerk Pannerden* wird in dem Bereich *de Tengnagelerwaard* ein Sandabbauprojekt durchgeführt. Dieses Projekt ist nahezu abgeschlossen. Es werden dort ca. 28 ha offenes Gewässer geschaffen. Im direkten Umfeld dieses Projektes ist eine neuer Sandabbau aufgenommen worden, *Carvium Novem*.
Die Sohlstabilisierung Spijk (*Beddingstabilisatie Spijk*) ist ein niederländisch-deutscher Zusammenarbeitsverbund mit dem Ziel, die Erosion des Flussbodens zu stoppen. Das langsame Wegschwemmen des Materials auf der Flusssohle sorgt dafür, dass der Fluss sich immer weiter in sein Flussbett eingräbt und dass der Wasserspiegel absinkt. Mit zwei bautechnischen Maßnahmen, der „Sohlstabilisierung Spijk" (*bodemstabilistie*) und der späteren „Geschiebezugabe" (*Sedimentsuppletie*), muss dieser Bodenerosion nachhaltig begegnet werden. An diesen Tätigkeiten nehmen die Wasserstraßeverwaltungen beider Länder teil. In den Niederlanden ist dies Rijkswaterstaat und in Deutschland die Bundesbehörde Wasser- und Schifffahrtsverwaltung (WSV).

Neben diesen Projekten entwickeln sich die bestehenden Funktionen in diesem Gebiet in den kommenden Jahren weiter. Es geht hierbei um Erholung in und um den Bereich *de Bijland*, bestehende betriebliche Aktivitäten an Standorten wie der Klinkerfabrik Wienerberger sowie im Gewerbepark *Spijksedijk*.

3.5 Prozess UVP-Bericht und Standortwahl

Im Abschnitt 3.3 steht, dass es drei potentielle Standorte für den Übernachtungshafen gibt: *Beijenwaard, Bijland* und *Oude Waal*. Die Untersuchung bezüglich dieser Standorte erfolgt in Schritten.

Zunächst werden die Umweltwirkungen der drei Standorte näher untersucht. Im Prozess zur Feststellung der potentiellen Standorte, wie dies obenstehend beschrieben wurde, wurden ausschließlich Standorte berücksichtigt, die sich vom Betrachtungswinkel der Schifffahrt her als Problem lösend erweisen. Die Realisierbarkeit ausgehend von der Naturgesetzgebung beispielsweise ist noch nicht untersucht worden und auch andere schwerwiegende Effekte für die Eingliederung in das Umfeld wurden nicht berücksichtigt. In dieser ersten Phase wird je Standort bestimmt, ob ein Hafen rechtlich realistisch ist, bevor man über eine weitere Einrichtung des Hafens nachdenkt. Für die drei potentiellen Standorte wird an einem größeren Gebiet gearbeitet, innerhalb dessen dann eine optimierte Positionierung eines Hafens mit einer Oberfläche von 40 ha möglich wird.

Auf der Grundlage einer Untersuchung im UVP-Bericht und aufgrund der anderen Aspekte der Standorte, die betrachtet wurden, wird ein bevorzugter Standort festgelegt, den wir in einer Vereinbarung über eine Zusammenarbeit zwischen der Provinz Gelderland, der Gemeinde Rijnwaarden und dem Ministerium für Infrastruktur und Milieu festlegen. Diese Vereinbarung bildet die Grundlage für den letzten Entwurfsschritt, in dem der Standort detailliert dargestellt wird. Hierbei wird die weitere Eingliederung des Hafens zu behandeln sein.
Letztlich wird dieser Standort planerisch in einem „Provinz-Eingliederungsplan" (*provinciaal inpassingsplan*) festgelegt. Das Entscheidungsfindungsverfahren und der Partizipationsprozess werden im 5. Kapitel näher erörtert.

4. Die Untersuchung zu den Effekten

4.1 Einführung

Arbeitsweise
Im letzten Kapitel wurde aufgezeigt, dass die Untersuchung des Standortes und die Eingliederung des Hafens in Schritten erfolgt. Zu jedem Schritt gehört eine Beschreibung der Effekte. Diese Wirkungsbeschreibung wird in einem UVP-Bericht beschrieben. Der UVP-Bericht stellt die Effekte mit dem Übernachtungshafen an den drei potentiellen Standorten dar, indem die Situation mit einer Referenzlage verglichen wird, mit anderen Worten, ohne einen Übernachtungshafen. Die Effekte werden für das Jahr 2040 extrapoliert.

Das Abstraktionsniveau der Effektbeschreibung schließt an die Schritte an, die in der Untersuchung zu den drei Standorten sowie in der stärker detaillierten planerischen Ausarbeitung des Übernachtungshafens durchlaufen werden. Die Effektbeschreibung zur Untersuchung der Realisierbarkeit des Hafens an den drei potentiellen Standorten ist auch von relativ hohem Abstraktionsniveau. Diese Effektbeschreibung ist vor allem qualitativer Art und weist den Charakter einer „Plan-UVP" (*plan-MER*) auf. Die Beschreibung der Effekte konzentriert sich vor allem auf die Umwelteffekte, hinsichtlich derer sich die Standorte voneinander unterscheiden. Die Effektbeschreibung der bevorzugten Alternative, bzw. des gewählten Standortes für den Übernachtungshafen, ist auf der Ebene der sog. „Projekt-UVP" (*project-MER*) detaillierter sowie auch stärker quantitativer Natur als die Effektbeschreibung auf der Ebene der Plan-UVP. Alle Informationen werden letztlich in *einem* Bericht - dem „UVP-Bericht" (im Niederländischen: MER (mit Großbuchstaben)) – zusammengeführt.

Die Lage und der Umfang des Gebietes, innerhalb dessen sich die Effekte ergeben, hängt von dem spezifischen Effekt ab. Der UVP-Bericht stellt das Effektgebiet für jeden der Effekte heraus. Möglicherweise ergeben sich die Effekte nicht nur für die Niederlande, sondern auch für das deutsche Hoheitsgebiet. Auch diese Effekte werden dargestellt. In der Effektbeschreibung liegt der Schwerpunkt bei fortdauernden Effekten des Übernachtungshafens. Sollte sich zeigen, dass diese möglicherweise abzumildern (zu mitigieren) sind, wird ebenso geprüft, worin die Effekte nach der Mitigation bestehen. Die endgültige Effektbeschreibung im UVP-Bericht geht von den Entwürfen unter Einbeziehung dieser mitigierenden Maßnahmen aus.

Anforderungen an den UVP-Bericht
Der UVP-Bericht geht auf die folgenden Themen ein:

- Die Problemanalyse und die Zielsetzungen der Studie;
- die Beziehung zu anderen Erkundungen oder Plänen, die bei den möglichen Standorten für den Hafen eine Rolle spielen;
- die Referenzlage; dies ist die Verknüpfung des vorliegenden Zustandes der Umwelt mit den zu erwartenden Entwicklungen bis zum Jahre 2040;
- eine übersichtliche und kontrollierbare Beschreibung der (Umwelt-)Effekte des Hafens an den drei potentiellen Standorten sowie die nähere Ausarbeitung des bevorzugten Standortes. Hierbei muss speziell auf die möglichen Folgen für Natura-2000-Gebiete eingegangen werden;
- eine Beschreibung möglicher kumulativer und synergetischer Effekte. Hierbei werden in jedem Fall die Teilprojekte berücksichtigt, die im Rahmen des Einrichtungsplans *Rijnwaardense Uiterwaarden* sowie bei dem im letzten Kapitel beschriebenen Projekt im Bereich *de Tengnagelerwaard* eine Rolle spielen;
- eine Beurteilung der beschriebenen Effekte anhand eines vorher erstellten Beurteilungsrahmens;
- ein Vorschlag mitigierender Maßnahmen im Falle einer Überschreitung der gesetzlichen Normen;
- eine Übersicht zu Lücken infolge von Wissens- oder Informationsmängeln.

Da die Informationen im UVP-Bericht technischer Natur sind, werden manche Fachausdrücke nötig sein; in den UVP-Bericht wird eine öffentlichkeitsfreundliche Zusammenfassung aufgenommen.

4.2 Effektbeschreibung

Dieses Kapitel beschreibt, welche (Umwelt-)Effekte im UVP-Bericht behandelt werden.

Schifffahrt
Die drei Standorte erfüllen die von der Schifffahrt verlangten Mindestanforderungen. Dennoch unterscheiden sie sich voneinander durch ihre Lage, ihre Form und letztlich auch in der Einrichtung in nautischer Hinsicht. Darum werden die Alternativen hinsichtlich ihrer nautischen Charakteristika beurteilt. Hierbei geht es um folgende Kriterien:

- Der Manövrierraum im Hafen, der bestimmt wird von den Abmessungen des Hafens und der Möglichkeit, getrennte Verkehrsströme zu schaffen;
- die Anlegesituation, die die Zugänglichkeit der Stege vom Wasser und vom Lande aus kennzeichnet. Diese wird u.a. beeinflusst durch Strömungen. Starke Strömung beeinflusst den Komfort und die Sicherheit während des Anlegens. Die Zugänglichkeit vom Lande aus wird vor allem durch das Konzept der Landungsbrücken und durch die Höhenlage der Erschließungswege im Verhältnis zu den Pegelständen bestimmt;
- die Sicherheit der Aus-/Einfahrt. Die in den Hafen ein- und aus diesem ausfahrenden Schiffe müssen sich in den laufenden Verkehr innerhalb der Fahrrinne einfügen. Bei der Beurteilung werden die Lage und die Breite der Fahrrinne im Hinblick auf die Hafeneinfahrt berücksichtigt.

Lebensumfeld
Lärm
Das „Lärmgesetz" (*Wet geluidhinder*) richtet sich darauf, die Anzahl der Lärmgeschädigten zu verkleinern. Das Gesetz legt im Hinblick hierauf für die Lärmbelästigung an den Fassaden der lärmempfindlichen Orte wie etwa bei Wohnungen, Erholungsfunktionen und Schulen einen bevorzugten Grenzwert und einen zugelassenen Höchstwert fest. Der Grad für diese Lärmbelästigung ist das sog. „LDEN"- Maß: level – day – evening – night. Dieses Maß weist ein durchschnittliches Lärmniveau für die Tagesperiode zwischen 7 und 19 Uhr, für den Abend zwischen 19 und 23 Uhr und für die Nacht von 23 bis 7 Uhr aus. Das Maß wird in dB ausgedrückt. Bei dem Übernachtungshafen spielt der Lärm des Schifffahrtsverkehrs eine Rolle. Hierfür sind keine Normen festgelegt. Darum hat man sich bezüglich des Hafenlärms an der Normierung orientiert, welche für Industrielärm gilt. Die Gemeinde Rijnwaarden hat dies in ihrer Lärmplanung (*geluidsbeleid*) näher ausgearbeitet. Es gibt im Gebiet auch noch weitere Lärmquellen. Dies sind der Straßenverkehr sowie die Industrie. Auch hierfür gibt die Lärmplanung einen Prüfungsrahmen vor. Um zu überprüfen, ob die Lärmbelastung des Übernachtungshafens in diese Planung hineinpasst, inventarisiert dieser UVP-Plan die Lärmkonturen im Zusammenhang mit den Übernachtungshäfen und stellt auf dieser Grundlage Folgendes fest:

- Die Anzahl an (Freizeit-)Wohnungen und empfindlichen Objekten, in denen die Lärmbelästigung des Übernachtungshafens die angestrebten Werte für das auf lange Zeit gemittelte Beurteilungsniveau überscheitet;
- Die Anzahl an (Freizeit-)Wohnungen und empfindlichen Objekten mit einer Überschreitung des Grenzwertes für das höchste Lärmniveau;
- Die Anzahl an (Freizeit-)Wohnungen und empfindlichen Objekten mit einer kumulativen Lärmbelastung von über 53 dB(A).

Hierbei verwendet der UVP-Bericht im ersten Schritt einen *worst-case*-Ansatz, wobei für diese Beurteilung einer der Aspekte darin liegt, dass davon ausgegangen wird, dass die Schiffe vom Land her keinen Strom nutzen. Die Situation mit landseitigem Strom wird in erster Linie qualitativ eingeschätzt. Wenn die Standortwahl getroffen worden ist, wird die Lage der Lärmkonturen mit und ohne landseitige Einrichtungen ermittelt.

Luftqualität
Der Einsatz von Infrastruktur hat Effekte im Blick auf die Luftqualität. Im „Luftqualitätsgesetz" (*Wet luchtkwaliteit*) sind Grenzwerte enthalten, denen die Qualität der Frischluft genügen muss. In einem Gebiet, in dem die Grenzwerte bereits überschritten werden, darf ein neuer Plan nicht zu einer weiteren Zunahme dieser Überschreitung führen. In solch einem Falle sind Ausgleichsmaßnahmen notwendig.
Der UVP-Plan beschreibt die Effekte des Übernachtungshafens auf die Konzentrationen (Emissionen) an Feinstaub (PM_{10}) und Stickstoff (NO_2). Hierbei wird im UVP-Bericht genau wie bei der Beschreibung der Lärmeffekte von einem *worst-case*-Ansatz ausgegangen.

Der UVP-Bericht zeigt auf, ob die Effekte den Anforderungen genügen, die das Gesetz gegenüber Frischluft formuliert und, ob es möglich ist, mitigierende Maßnahmen zu ergreifen.

Gesundheit

Der Übernachtungshafen hat möglicherweise Effekte auf die Gesundheit. Dies wird bestimmt von Effekten der Lärm- und Luftqualität.

Lärm hat einen nachweislich schädlichen Effekt auf die Gesundheit; dies gilt nicht nur bei Überschreitungen der bevorzugten Grenzwerte. Auch unterhalb der Grenzwerte besteht eine Wahrscheinlichkeit auf Effekte. Der Grad, bis zu dem die Belästigung durch Lärm erlebt wird, hängt u.a. von der Art des Lärms ab, von der Dauer der Überschreitungen, dem Grad der Überschreitungen sowie von der aktuellen Tageszeit. Allgemein gilt, je höher die Belastung, desto ernsthafter die Gesundheitseffekte. Für die Beurteilung lärminduzierten Gesundheitseffekten wird das Ausmass betrachtet, bis zu welchem sich von ernsthaften Lärmbehinderungen sowie von Zahlen schlafgestörter Menschen sprechen lässt. Für die Luftqualität wird untersucht, welche empfindlichen Zweckbindungen vom Rand des Hafens aus gerechnet innerhalb von 100 Metern liegen, und wie hoch die Bevölkerungsdichte um den Standort herum ist.

Externe Sicherheit

Der Transport von Gefahrgut birgt bestimmte Risiken. Hierbei wird unterschieden zwischen ortsgebundenen und Gruppenrisiken.

Bei einem ortsgebundenen Risiko geht es um die Wahrscheinlichkeit, dass innerhalb eines Jahres an einem bestimmten Ort bei einem angenommenen Unfall durch die entsprechende Aktivität eine Person zu Tode kommt. In der Berechnung wird davon ausgegangen, dass die Person rund um die Uhr über das ganze Jahr hinweg an dem genannten Ort anwesend ist. Das ortsgebundene Risiko wird anhand der sogenannten „Zirkulären Risikonormierung Transport von Gefahrgütern" (*„Circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen"*) gemessen. Hierfür gilt für das ortsgebundene Risiko, dass die Wahrscheinlichkeit, dass die Personen in den Niederlanden infolge der entsprechenden Risikoquelle versterben nicht höher als 10^{-6} pro Jahr sein darf. Darum stellt der UVP-Bericht die Lage der 10^{-6} Kontur dar.

Das Gruppenrisiko stellt die Beziehung zwischen der Wahrscheinlichkeit einer Katastrophe und der Anzahl möglicher Opfer her. Hierzu wird bestimmt, wie viele Menschen in der Nachbarschaft der Risikoquelle zugegen sind und welche Unfälle für die entsprechende Risikoquelle maßgeblich sind. Indem man diese Daten mit der Wahrscheinlichkeit dieser Unfälle innerhalb eines Zeitraumes eines Jahres verbindet, wird das Gruppenrisiko ermittelt. Für das Gruppenrisiko gibt es keine harte gesetzliche Norm, aber einen Orientierungswert. Die „zirkuläre Risikonormierung Transport von Gefahrgütern" zeigt auf, dass die zuständige Behörde unter Angabe von Gründen von dem Orientierungswert abweichen darf. In dem UVP-Bericht wird aufgezeigt, ob dieser orientierende Wert überschritten wird.

Natur

Der UVP-Bericht beschreibt die Effekte des Übernachtungshafens für wichtige Naturwerte und Arten der Roten Liste (geschützte Pflanzen- und Tierarten). Hierbei wird speziell jenen Naturwerten Aufmerksamkeit geschenkt, die auf der Grundlage der Gesetzgebung und Planung einen besonderen Schutz genießen.

Naturschutzgesetz 1998 - Natura 2000

Die drei zu untersuchenden Standorte liegen sämtlich im Natura 2000-Gebiet *De Gelderse Poort*. In kurzer Entfernung liegt das deutsche Natura 2000-Gebiet *Unterer Niederrhein*. Für diese Gebiete wurden unterschiedliche Habitate und Arten ausgewiesen. Die Effekte auf Natura 2000 spielen eine wesentliche Rolle in der Standortwahl des Übernachtungshafens. Für jeden dieser drei Standorte werden die relevanten Effekte untersucht. Wenn dies notwendig ist, wird für die bevorzugte Alternative im Rahmen des *Natuurbeschermingswet 1998* eine passende Beurteilung erstellt.

Flora- und Faunagesetz

Das *Flora- en faunawet* regelt den Schutz bestimmter Arten. Das Gesetz zeigt für das Suchgebiet auf, welche Arten geschützt sind. Wenn der Übernachtungshafen diese Arten negativ beeinflusst, kann es notwendig sein, eine Aufnahmegenehmigung zu beantragen. In der Untersuchung werden darum die Effekte auf diese Arten untersucht. Es kann um positive Effekte gehen, etwa durch eine

Ausweitung des Lebensraumes. Wenn die Effekte negativer Art sind, wird untersucht, ob mitigierende Maßnahmen getroffen werden können. Auch betrachten wir, ob eine Ausnahmegenehmigung notwendig ist. Bei der Effektbeschreibung berücksichtigen wir die Anwendung des sog. „Vorsorgegrundsatzes" (*voorzorgsbeginsel*) und, dass in den richtigen Perioden gearbeitet wird.

Ökologische Hauptstruktur (*EHS*)

Die unterschiedlichen Alternativen liegen zum Teil in der *Ecologische Hoofdstructuur,* abgekürzt*:* EHS (vgl. im Deutschen mit „großräumigem Biotopverbund"). Dies ist ein zusammenhängendes Netz existierender und noch zu entwickelnder Naturgebiete in den Niederlanden. Die ökologische Hauptstruktur ist aufgebaut aus Kerngebieten, Naturentwicklungsräumen und Verbindungszonen, die die Kern- und Naturentwicklungsräume sozusagen aneinanderknüpfen. Für die EHS werden Kernqualitäten formuliert, priorisierte Naturziel-Typen sowie Umfeldbedingungen. Die Folgen für die EHS werden an den möglichen drei Standorten bei der Entwicklung des Übernachtungshafens dargestellt.

Boden und Wasser

Hydraulische Effekte

Die Schaffung des Hafens führt möglicherweise zu Hydraulikeffekten. Es geht hierbei u.a. beim Bemessungshochwasser und bei niedrigeren Pegelständen um einen möglichen Einfluss auf Pegelstände der Flüsse. Es ist nicht wünschenswert, dass die Hochwasserpegel höher ausfallen, bei niedrigeren Abflüssen dürfen sich keine Behinderungen oder Schäden infolge des Übernachtungshafens ergeben. Darum wird der Einfluss des Übernachtungshafens auf die Pegelstände dargestellt. Auch betrachten wir, ob es Effekte für die Abflussverteilung am Pannerdenschen Kopf gibt: Denn diese sind genauso wenig wünschenswert. Der Übernachtungshafen kann auch Einfluss nehmen auf die Strömungsgeschwindigkeiten auf dem Fluss, darum werden diese dargestellt. Hierfür existieren keine harten Kriterien oder Normen, aber der Sicherheit der Schifffahrt ist durch niedrigere Strömungsgeschwindigkeiten gedient.

Bodenlage und Morphologie

Das Sommerbett des Flusses ist in Bewegung. Es ist nicht wünschenswert, dass die Schaffung eines neuen Hafens die Morphologie des Sommerbettes beeinflusst. Darum werden die morphologischen Konsequenzen des Übernachtungshafens für das Sommerbett untersucht.

Beim Ein- und Ausfahren am Hafen gelangen bestimmte Mengen an Schlick in den Hafen, die sich in der Hafeneinfahrt oder im Hafen selber ablagern. Je stärker dies der Fall ist, desto häufiger müssen Baggerungen zur Instandhaltung durchgeführt werden. Um dies einschätzen zu können, wird der UVP-Bericht diese Menge erfassen.

(Wasser-)Bodenqualität und Bodenverschiebung

Bei der Schaffung des Hafens wird ein Teil des (Wasser-)Bodens entfernt. Ein Teil des freiwerdenden Materials kann in den Entwurf eingearbeitet werden, ein weiterer Teil des Bodens muss entfernt werden. Für die unterschiedlichen Alternativen wird eine Bodenbilanz erarbeitet. Vom Gesichtspunkt der Nachhaltigkeit und der Verhinderung von Belästigungen her gesehen ist es positiv zu nennen, wenn die Bodenbilanz möglichst geschlossen ist und ein minimaler Transport sowie eine Minimierung des CO2-Ausstoßes erreicht werden. Die Effekte auf die Bodenqualität der Eingriffe werden ausgearbeitet.

Wasserqualität

Bei der Wasserqualität gilt die europäische Wasserrahmenrichtlinie. Diese Richtlinie unterscheidet zwischen dem „Guten Chemischen Zustand" (GCZ) und dem „Guten Ökologische Zustand" (GÖZ). Hierzu wird jedem Wasserkörper aufgrund hydrologischer Merkmale wie Größe, Tiefe, strömendes oder still stehendes Wasser, salzig oder süß und Bodenzusammenstellung ein bestimmter Wasser-Typus zugeschrieben. Der Wasser-Typus eines Wasserkörpers ist wichtig für die Beurteilung des chemischen oder ökologischen Zustandes des Wassers.
Der UVP-Bericht erfasst den Einfluss der Alternativen auf die Wasserqualität und die Arten entsprechend der europäischen Wasserrahmenrichtlinie. Hierbei werden der Typus des Wasserkörpers, das Verhältnis zwischen der Größe des Eingriffs und des Wasserkörpers sowie die

Möglichkeit zum Ausgleich verringerter ökologischer Wasserqualität infolge geplanter Aktivitäten und Gestaltung berücksichtigt.
Ernsthaft verunreinigter Wasserboden hat negativen Einfluss auf die chemische Wasserqualität. Wenn die Kontaktoberfläche des verunreinigten Wasserbodens zum Wasser zu- oder abnimmt, führt dies zu einer negativen oder positiven Beurteilung in dem UVP-Bericht.

Grundwasser

Die Anwesenheit eines neuen Übernachtungshafens kann Einfluss auf das Grundwasser haben. Darum wird die Anstiegshöhe erfasst, die aufzeigt, ob der Grundwasserpegel steigt oder sinkt. Auch wird die Flussdichte (*flux density*) dargestellt. Dies ist die vertikale Strömung von Grundwasser aus der Oberschicht des Bodens bis hin zur ersten wasserführenden Schicht. Veränderungen in der Anstiegshöhe und in der Flussdichte sind nicht grundsätzlich negativ oder positiv. Sowohl ein Anstieg als auch eine Absenkung können negative oder positive Folgen haben, abhängig von den nahegelegenen Räumen. Für einen austrocknungsempfindlichen Raum kann sich ein Anstieg vorteilhaft auswirken, andererseits kann dieser Anstieg für bestimmte landwirtschaftliche Maßnahmen Negativfolgen haben. Aus diesem Grunde ist in der Effektbeurteilung für beide Kriterien untersucht worden, welche möglichen positiven oder negativen Effekte im Gebiet erfolgen können.
Der Fluss hat hier für den dahinterliegenden Raum Abflusswirkung. Darum hat die Anlage eines Übernachtungshafens für die Qualität des Grundwassers keine negativen Folgen. Diese Effekte werden darum nicht näher untersucht.

Landschaft, Kulturgeschichte, Archäologie und Raumqualität

Landschaft

Das Flusseinzugsgebiet ist geprägt von der Dynamik des Flusses und vom Kampf des Menschen hiergegen. In der Umgebung der Alternativen lassen sich die Bereiche *de Rijnstrangen*, ein Dörfersaum und die Rheinauen unterscheiden. Die Anwesenheit eines Hafens mit dazugehörigen Einrichtungen und Bepflanzungen haben auf das Landschaftsbild und die Raumqualität sowie den Aufbau des Raums bleibenden Einfluss. Die Anlage des Hafens kann auch positive Effekte auf das Landschaftsbild ausüben, sodass neue Orientierungspunkte in der Landschaft entstehen können.

Um den Einfluss des Hafens auf das Landschaftsbild beschreiben zu können, braucht man Einsicht in die optisch-räumlichen Qualitäten (Identität) der Landschaft, welche man beeinflusst. Die charakteristischen Eigenschaften und der Zusammenhang bestimmen die (Raum-)Qualität der Landschaft. Menschen machen sich anhand fester Bildmerkmale von der Landschaft ein Bild: Richtungen, Ränder, Knotenpunkte und auffällige Elemente. Die Ordnung dieser Bildmerkmale ist gebietsspezifisch und bestimmt die Identität des Gebietes. In der Untersuchung zum Einfluss des Hafens auf die Identität werden folgende Kriterien unterschieden:

- Kennzeichnung; dies bezieht sich insbesondere auf den Landschaftstyp, d.h. die naturräumliche Gliederung;
- Orientierung; hierbei geht es um Elemente in der Landschaft, die als Wiedererkennungspunkte (als Marken) fungieren;
- Struktur; dies ist ein zusammenhängendes und ordnendes Muster, wovon die Elemente Teile bilden. In einem Flusseinzugsgebiet wird das zusammenhängende und ordnende Muster bestimmt vom Fluss, den Flussauen, Deichen, niedrig gelegenen Lößböden und den höher gelegenen Stromrücken;
- Unversehrtheit; hierbei geht es um die Frage, ob ein Element schön ist und hierdurch klar erkennbar.

Kulturgeschichte

Die Aspekte Kulturgeschichte und Landschaft werden durch ein intensives Wechselspiel gekennzeichnet. Diese Wechselbeziehung wird bestimmt von der Anwesenheit wertvoller unvollendeter Grundstücksformen, der Bodennutzung, der Ackerlandbegrünung, des Siedlungsmusters und der Wasserläufe in der heutigen Landschaft. Es wird untersucht, ob kulturhistorisch wertvolle Objekte durchschnitten oder umgegraben werden.

Archäologie

Unter der Oberfläche kann sich ein wertvolles Bodenarchiv befinden. Dies wird tangiert, wenn der Hafen an einem Standort angelegt wird, an dem Funde gemacht wurden oder zu erwarten sind. Die Schaffung des Hafens kann zu unumkehrbaren Effekten führen, wenn das Bodenarchiv angegriffen wird. Auf Provinz- und Landesebene wird eine Einschätzung vorgenommen, wo sich Gebiete mit einer hohen Trefferwahrscheinlichkeit für archäologische Werte befinden. Hieraus ergibt sich, dass im Hinblick auf archäologische Funde die unterschiedlichen Standorte für den Hafen nicht in solch einem Bereich mit hoher Trefferwahrscheinlichkeit liegen. Jedoch sind im Bereich d*e Bijland* in früheren Zeiten unterschiedliche Funde aus der Römerzeit getätigt worden. Die Wahrscheinlichkeit eines Angriffs auf das archäologische Bodenarchiv wird erfasst.

Räumliche Aspekte

Der UVP-Bericht stellt dar, inwieweit die Schaffung des Übernachtungshafens Wirkung auf räumliche Aspekte hat. Hierbei werden zwei Aspekte betrachtet.

Infrastruktur

Im Gebiet gibt es örtliche Erschließungsstraßen und Erholung schaffende Verbindungen, wie etwa Radfernwege. Infolge der Schaffung des Übernachtungshafens müssen diese möglicherweise umgelenkt werden. Der UVP-Bericht zeigt auf, ob dies der Fall ist und beschreibt alternative Abschnitte für diese Infrastruktur.

Soziale Sicherheit

Bei sozialer Sicherheit geht es um den Schutz (objektive Sicherheit) oder das Gefühl von Schutz (subjektive Sicherheit) gegenüber der Gefahr, die im öffentlichen Raum durch menschliches Handeln verursacht wird oder droht. In dieser Studie betrifft dies einerseits die Sicherheit gegenüber langsamem Verkehr hin zum, kommend vom oder entlang des Übernachtungshafen(s). Die Sicherheit wird beeinflusst durch die Präsenz von Wohnungen, von optischen Behinderungen sowie von Passanten. Ein zweiter Aspekt sozialer Sicherheit betrifft die Erreichbarkeit des Übernachtungshafens für Hilfsdienste. Die soziale Sicherheit wird durch die Einrichtung des Übernachtungshafens und dessen Eingliederung in das Umfeld in starkem Umfang beeinflusst. Dieser Aspekt wird darum in dem UVP-Bericht weiter ausgearbeitet.

4.3 Beurteilungsrahmen

Der UVP-Bericht beschreibt nicht nur die Effekte der Alternativen, sondern beurteilt diese auch. Hierbei verwenden wir ein Kontinuum mit fünf möglichen Werten. Dies bedeutet, dass für jeden Effekt aufgezeigt wird, ob die Effekte der Alternativen und Varianten im Hinblick auf die Referenzlage „sehr positiv" (++), „positiv" (+), „neutral" (0), „negativ" (-) oder „sehr negativ" (--) beurteilt werden. Zu diesem Zwecke findet man im UVP-Bericht für jedes Thema, jeden Aspekt und jedes Kriterium diese Beurteilungssystematik. Diese gründet auf dem gültigen gesetzlichen Rahmen sowie auf dem Planungsrahmen. Die Bewertung möglicher Alternativen wird in einer Beschreibung sowie in einer Bewertungstabelle verständlich gemacht. Hierbei nehmen wir, wo dies möglich ist, absolute Werte auf.

Beurteilungsrahmen

Thema	Aspekt	Kriterien
Schifffahrt	Schifffahrtssicherheit	Manövierraum im Hafen
		Situation beim Anlegen
		Sicherheit beim Ein- und Ausfahren im Hafen
Lebensumfeld	Lärm	Effekt auf die Anzahl der lärmbelästigten (Freizeit-)Wohnungen und empfindlichen Objekte
		Anzahl ha innerhalb der Konturen der Lärmbelastung
		Anzahl ha Lärmbelastung innerhalb des Natura 2000-Gebietes
	Luftqualität	Jahresdurchschnitt Konzentration NO2
		Überschreitung Jahresdurchschnitt Konzentration NO2
		Stundenmittel Grenzwert NO2
		Überschreitung Stundenmittel Grenzwert NO2
		Jahresdurchschnitt Konzentration PM10
		Überschreitung Jahresdurchschnitt Konzentration PM10
		Stundenmittel Grenzwert PM10
		Überschreitung 24-Stundenmittel Grenzwert PM10
	Gesundheit	Ernste Lärmbehinderung und Zahl der schlafgestörten Personen
		Bevölkerungsdichte und empfindliche Funktionen innerhalb von 100 Metern, gerechnet vom Rand des Hafens
	Externe Sicherheit	Ortsgebundenes Risiko
		Gruppenrisiko
Natur	Natura 2000-Gebiet	Effekte für die benannten Arten und Habitate gemäß [niederländischem] „Naturschutzgesetz 1989“
	EHS/Biotopverbund	Effekte auf wesentliche Merkmale und EHS-Werte
	FF-Gesetz	Effekte auf Flora- und Faunaarten
Boden und Wasser	Hydraulische Effekte	Effekt Pegelstände
		Effekt auf Abflussverteilung beim Pannerdenschen Kopf
		Effekt auf Strömungsgeschwindigkeiten
	Sollage und Morphologie	Effekt auf Morphologie des Sommerbettes
	(Wasser-)Bodenqualität und Bodenverschiebung	Effekt auf Bodenqualität
		Effekt auf Grundbilanz (Nachhaltigkeit)
	Wasserqualität	Effekt auf den Chemischen Zustand
		Effekt auf den ökologischen Zustand
	Grundwasser	Effekt auf Anstiegshöhe
		Effekt auf vertikale Strömung des Wassers (Flussdichte)
Landschaft, Kulturgeschichte, Archäologie und räumliche Qualität	Landschaft	Beeinträchtigung oder Verlust von wertvollen landschaftlichen Elementen, Verläufen oder Räumen
		Angriff oder Verlust geologischer Werte
	Kulturgeschichte	Beeinträchtigung oder Verlust von wertvollen kulturgeschichtlichen Elementen, Verläufen oder Räumen
		Chancen für die Stärkung oder Rückführung wertvoller kulturgeschichtlicher Elemente, Verläufe oder Räume
	Archäologie	Beeinträchtigung von Gebieten mit archäologischem Erwartungswert
Räumliche Aspekte	Infrastruktur	Effekt auf örtliche Erschließungstraßen
	Soziale Sicherheit	Einrichtung des Hafens
		Eingliederung des Hafens in das Umfeld

5. Verfahren und Entscheidungsfindung

5.1 Schrittweise Entscheidungsfindung

Die Schaffung einer neuen Infrastruktur macht einen umsichtigen Prozess der Entscheidungsfindung notwendig. Die Ankündigung der Absicht, für einen neuen Übernachtungshafen einen Eingliederungsplan zu erstellen und einen UVP-Bericht abzufassen, muss durch die zuständige Behörde (Provinz Gelderland) veröffentlicht werden. In diesem Projekt wird die Ankündigung der Absicht um die Note Reichweite und Detailniveau ergänzt. Diese Note wird in Abstimmung zwischen den drei beteiligten Partnern, der Gemeinde Rijnwaarden, Rijkswaterstaat Oost-Nederland sowie der Provinzverwaltung Gelderland, erarbeitet. Durch die Publikation besteht für jeden die Möglichkeit, Sichtweisen gegen diese Absicht einzureichen. Auch konsultiert die zuständige Behörde die relevanten staatlichen Stellen, Berater und den UVP-Ausschuss.

Die Note beschreibt das Suchgebiet mit den drei zu untersuchenden Standorten sowie den Beurteilungsansatz zur Umweltverträglichkeit. Durch die Erstellung dieser Note mit der inhaltlichen Abgrenzung zu Beginn des UVP-Verfahrens und die Offenheit für Empfehlungen und Ratschläge kann bezüglich des UVP-Berichtes auf effektive Weise vorsortiert werden. Die Note und die Empfehlungen hierzu bilden die Grundlage für den zu erstellenden UVP-Bericht. Zur der Veröffentlichung der Note passt ein Informationstreffen für die Vorbereitung des UVP-Prozesses.

In der Vorbereitung der Entscheidungsfindung zur Standortwahl werden neben den Aspekten, die im UVP-Bericht untersucht werden, auch weitere Aspekte betrachtet, die für die Umsetzbarkeit mit bestimmend sind. Hierbei lässt sich an finanzielle Umsetzbarkeit, räumliche Anpassung und gesellschaftliche Unterstützung denken. Diese Aspekte gemeinsam bilden die Grundlage, um eine Entscheidung über den Standort für den neuen Übernachtungshafen (MIRT 2) fällen zu können.

Nachfolgend wird für den gewählten Standort die UVP weiter ausgearbeitet und können wir auch die funktionalen Anforderungen an den Hafen für den entsprechenden Standort näher präzisieren. Hierbei werden neben den staatlichen Stellen und den Interessenverbänden Bürger und Anwohner zum Mitdenken über die Einrichtung des Hafens eingeladen. Dies kann zu unterschiedlichen Einrichtungsvarianten führen. Erneut wird eine Entscheidung gefällt, jetzt eine Wahl bezüglich der speziellen Eingliederung und Einrichtung. Diese Einrichtungsvarianten werden in dem UVP-Bericht hinsichtlich des Beurteilungsrahmens eingehender untersucht.

5.2 Das formale Entscheidungsfindungsverfahren

Der niederländische Minister für Infrastruktur und Umwelt hat die Provinzverwaltung gebeten, als zuständige Behörde aufzutreten. Die Provinz hat dieser Bitte entsprochen. Der eingerichtete Zusammenarbeitsverbund, bestehend aus der Provinzverwaltung Gelderland, Rijkswaterstaat und der Gemeinde Rijnwaarden, legt in einem Vertrag über Zusammenarbeit den bevorzugten Standort fest. Dieser bevorzugte Standort wird anschließend näher ausgearbeitet und planerisch in einem Provinz-Eingliederungsplan (*provinciaal inpassingsplan*) festgelegt.

Es wurde entschieden, die sog. „Plan-UVP" und die „Projekt-UVP" (plan-MER, bzw. *project-MER*) in *einem* Report zu verknüpfen: Dem UVP-Bericht. Der Minister für Infrastruktur und Umwelt, der Deputierte der Provinz und der Beigeordnete der Gemeinde sind gemeinsam für das Durchlaufen des Verfahrens sowie des UVP-Berichtes verantwortlich.

Die Entscheidungsfindung zum Standort, zur Einrichtung sowie zur Schaffung des Übernachtungshafens ist somit in Händen des Ministers für Infrastruktur und Umwelt, des Deputierten der Provinz Gelderland als auch des Beigeordneten der Gemeinde Rijnwaarden. Die Festlegung des Provinz-Eingliederungsplans liegt in der Verantwortung der "Provinzialen Staaten von Gelderland" (d.h. der geldrischen Provinzialvertretung). Gleichzeitig mit der Festlegung des Eingliederungsplans durch die Provinzialvertretung Gelderland fasst der Minister für Infrastruktur

und Umwelt den MIRT-3-Beschluss und schließt mit der Provinz und der Gemeinde einen Umsetzungsvertrag ab.

Möglicherweise muss eine Genehmigung im Rahmen des „Naturschutzgesetzes 1998" beantragt werden. Die zuständige Behörde für diese Genehmigung ist der Minister für Wirtschaft, Landwirtschaft und Innovation.

Der UVP-Bericht wird zusammen mit dem Entwurfstext des Provinz-Eingliederungsplans und der möglichen Entwurfsgenehmigung im Rahmen des *Natuurbeschermingswet 199*8 veröffentlicht. Zu diesen Dokumenten können dann Sichtweisen eingebracht werden. Auch wird der „UVP-Ausschuss" (*Commissie voor de milieueffectrapportage, Commissie m.e.r.*) gebeten, über den UVP-Bericht eine Empfehlung auszusprechen.

Die Sichtweisen zum UVP-Bericht und zum Entwurf-Eingliederungsplan werden nach Möglichkeit und Wunsch in den definitiven Provinz-Eingliederungsplan eingearbeitet. Der Eingliederungsplan wird von der Provinzialvertretung Gelderland festgelegt. Gegen diesen definitiven Plan kann man vor dem „Hohen Rat" (*Raad van State*), dem niederländischen Staatsrat, in Berufung gehen. Die Planung geht davon aus, dass der Eingliederungsplan für den Übernachtungshafen Ende 2015 angenommen wird. Auch bezüglich der Genehmigungen, die für die Umsetzung des Hafens erteilt werden, gibt es eine Möglichkeit, Einspruch zu erheben.

5.3 Zuständige Behörde

Im Abschnitt 5.2 wurde dargelegt, welche staatlichen Stellen die zuständigen Behörden sind:

Zuständige Behörde für den UVP-Bericht und für den Provinz-Eingliederungsplan sind die „Provinzialen Staaten" (Provinzialvertretung) der Provinz Gelderland.

Zuständige Behörde für die Genehmigung im Rahmen des "Naturschutzgesetzes 1998" ist der Minister für Wirtschaft, Landwirtschaft und Innovation.

5.4 Reaktionen auf diese Note Reichweite und Detailniveau

Sie werden eingeladen, in der Periode zwischen dem 20. Dezember 2012 bis einschließlich dem 30. Januar 2013 auf diese *notitie Reikwijdte en Detailniveau* zu reagieren. Sie haben in diesem Zeitabschnitt die Möglichkeit, Ihre Sichtweise zu folgenden Punkten einzubringen:

1. Zu Alternativen, die in dieser Note aufgenommen sind;
2. zu Aspekten, bezüglich derer die Alternativen im UVP-Verfahren untersucht werden;
3. zu Beurteilungskriterien für die Untersuchung.

Sie können diese Note von der Website des folgenden Projektes herunterladen:
www.Gelderland.nl/overnachtingshaven

Die Note liegt auch in der Gemeinde Rijnwaarden in der Bürger-Infostelle (*Gemeentewinkel)* an der Anschrift Markt 5 in Lobith sowie in Arnheim bei der Provinzverwaltung Gelderland im „Haus der Provinz", Markt 11, zur Einsichtnahme aus. Die Note wird auch an drei Standorten in Deutschland zur Einsichtnahme ausgelegt, und zwar im Emmericher Rathaus, dem Rathaus in Kleve und bei der Bezirksregierung in Düsseldorf.

Sie können schriftlich auf folgende Arten Ihre Sichtweise einreichen:

- Per Brief an: Vorstand der Deputierten Staaten der Provinz Gelderland, Postfach 9090, 6800 GX ARNHEIM;
- per Fax: 0031 - 26 3599480
- per E-Mail: post@gelderland.nl,

dies unter Nennung von: „Sichtweise Note Reichweite und Detailniveau Übernachtungshafen Lobith", verbunden mit der Verfahrens-Nummer: 2011-019286.

Die zusammenarbeitenden Partner beurteilen die Reaktionen (Sichtweisen) und berücksichtigen sie bei der Erstellung der definitiven Note Reichweite und Detailniveau.

Auch der UVP-Ausschuss (*Commissie m.e.r.*) wird um eine Empfehlung bezüglich der Note Reichweite und Detailniveau und die eingebrachten Sichtweisen um eine Empfehlung gebeten.

Literaturangaben

Notitie Overnachtingshaven, Rijkswaterstaat Directie Boven- en Benedenrivieren, 1985

Projectnota-MER Uitwijkhaven Lobith, Rijkswaterstaat Directie Oost-Nederland, 1996

Planvaststelling Projectnota-MER Uitwijkhaven Lobith, Staatscourant nr 89, 1999

Binnenvaartpolitiereglement, 2004

Rijnvaartpolitiereglement, 2007

Ligplaatsenbeleidsplan, Rijkswaterstaat Dienst Oost-Nederland, 2008

Alternatieven voor een overnachtingshaven nabij Lobith, Rijkswaterstaat Dienst OostNederland, 2010

Strategische Afwegingsnotitie overnachtingshaven Lobith, Rijkswaterstaat Dienst OostNederland, 2010

Richtlijn Vaarwegen, ministerie van Verkeer en Waterstaat, 2011

Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte, 2012

Brief minister aan GS, juli 2012

www.synbiosys.alterra.nl/natura2000/gebiedendatabase