Der Oberbürgermeister
Dezernat für Stadtentwicklung, Mobilität und Sport
V · Stadtverwaltung Duisburg · 47049 Duisburg

DUISBURG am Rhein

[redacted]
Team Siedlungs- und Freiraumentwicklung
Referat Regionalplanung
Kronprinzenstraße 6
45128 Essen

Ihre Nachricht vom	Ihr Zeichen	Mein Zeichen	Auskunft erteilt
23.09.2026	[redacted]	[redacted]	[redacted]
Zimmer	**Telefon**	**Telefax**	**E-Mail**
[redacted]	0203/283-[redacted]	0203/283-[redacted]	[redacted]@stadt-duisburg.de

Betreff: Raumverträglichkeitsprüfung für die Transportleitung „Delta Rhine Corridor – DRC“ für Kohlendioxid (CO2) von Gelsenkirchen und Köln/Wesseling über Duisburg nach Venlo

Hier: Gesamtstädtische Stellungnahme

Sehr [redacted],

mit diesem Schreiben nimmt die Stadt Duisburg zum o.g. Verfahren Stellung.

Übergeordnete Bewertung der Stadt Duisburg

Die Stadt Duisburg erkennt die klima- und industriepolitische Bedeutung einer leistungsfähigen Kohlendioxid-Transportinfrastruktur grundsätzlich an. Ebenso wird das gesetzlich festgestellte öffentliche Interesse an der Errichtung entsprechender Leitungsinfrastrukturen zur Unterstützung der industriellen Transformation und der Dekarbonisierung energieintensiver Branchen anerkannt.

Gleichwohl ist bei der Trassenfindung den besonderen räumlichen Rahmenbedingungen des Duisburger Stadtgebiets Rechnung zu tragen. Duisburg ist bereits heute in hohem Maße durch Verkehrs-, Energie-, Industrie- und Leitungsinfrastrukturen vorbelastet. Zugleich verfügt die Stadt über vergleichsweise geringe Wald- und Freiraumanteile, die für den Natur- und Artenschutz, den Klimaschutz, die Klimaanpassung, den Hochwasserschutz, die Naherholung sowie die Gesundheitsvorsorge von herausragender Bedeutung sind.

Die Stadt Duisburg vertritt daher die Auffassung, dass die raumverträglichste Trassenführung unter besonderer Berücksichtigung der Belange des Wald-, Freiraum-, Boden-, Natur-, Klima- und Gesundheitsschutzes zu ermitteln ist. Hierbei sind bestehende Infrastrukturkorridore und bereits vorbelastete Räume grundsätzlich vorrangig zu prüfen. Der Bündelungsgrundsatz darf jedoch nicht schematisch angewendet werden. Eine Bündelung ist nur dann sachgerecht, wenn sie im konkreten Einzelfall tatsächlich zu einer Verringerung der Eingriffsintensität führt und nicht ihrerseits erhebliche zusätzliche Belastungen für besonders schutzwürdige Freiraum- und Waldbereiche verursacht.

Insbesondere die von der Antragstellerin bevorzugte Variante B (Vorzugsvariante) wird aus Sicht der Stadt Duisburg kritisch bewertet und abgelehnt, da sie in erheblichem Umfang in ökologisch besonders wertvolle Wald-, Freiraum- und Bodenstrukturen eingreift. Die Trasse würde auf rund 25 km Länge klimatisch bedeutsame Wald- und Freilandbereiche durchqueren und großräumig zusammenhängende Waldbestände sowie regionale Grünzüge im Südosten des Stadtgebiets zerschneiden. Besonders betroffen wären der Duisburger Stadtwald und der Duisburg-Mülheimer Wald, die als regional bedeutsame Bestandteile des Biotopverbundes, des Klimaschutzes, des Immissionsschutzes und der landschaftsbezogenen Erholung eine herausragende Funktion erfüllen.

Die Stadt Duisburg sieht die bisherige Variantenuntersuchung daher noch nicht als abschließend an. Nach derzeitigem Kenntnisstand weist insbesondere die Variante C gegenüber den Varianten A und B erhebliche Vorteile hinsichtlich der Betroffenheit von Wald- und Freiraumbereichen auf. Dies begründet jedoch keine abschließende Festlegung auf diese Variante. Vielmehr ist im weiteren Verfahren zu prüfen, ob zusätzliche oder modifizierte Korridorführungen, insbesondere entlang bereits vorbelasteter Räume und unter größtmöglicher Schonung von Wald-, Natur- und Siedlungsbereichen, zu einer insgesamt konfliktärmeren Lösung führen können.

Die nachfolgenden Stellungnahmen der beteiligten Fachbereiche bewerten das Vorhaben jeweils aus der Perspektive ihrer fachgesetzlichen Zuständigkeiten. Unterschiede in der Bewertung einzelner Variantenabschnitte ergeben sich aus den unterschiedlichen Schutzgütern und fachlichen Anforderungen und stehen der gemeinsamen Grundposition der Stadt Duisburg nicht entgegen.

Stadt- und Regionalentwicklung, Flächenmonitoring

Allgemeines

Die Stadt Duisburg erkennt die klima- und industriepolitische Bedeutung einer CO_2-Transportinfrastruktur grundsätzlich an. Ungeachtet dessen bestehen erhebliche Bedenken gegen den mittels Raumverträglichkeitsprüfung (RVP) ermittelten vorzugswürdigen Korridor durch das Duisburger Stadtgebiet:

Der vorgeschlagene Korridor führt zu einer Mehrbelastung eines bereits durch überregionale Verkehrs-, Energie- und Industrieinfrastruktur stark beanspruchten Verdichtungsraums sowie zur Inanspruchnahme bedeutender Wald- und Freiraumbereiche ohne erkennbaren Mehrwert für die Stadt Duisburg oder die Duisburger Industrie. Der ausgewählte Korridor führt u.a. zu einem vermeidbaren Waldeingriff.

Die Stadt Duisburg fordert daher eine Überarbeitung der Raumverträglichkeitsprüfung sowie die Untersuchung von weiteren Variantenvergleichen außerhalb sensibler Freiraum- und Siedlungsbereiche in Duisburg.

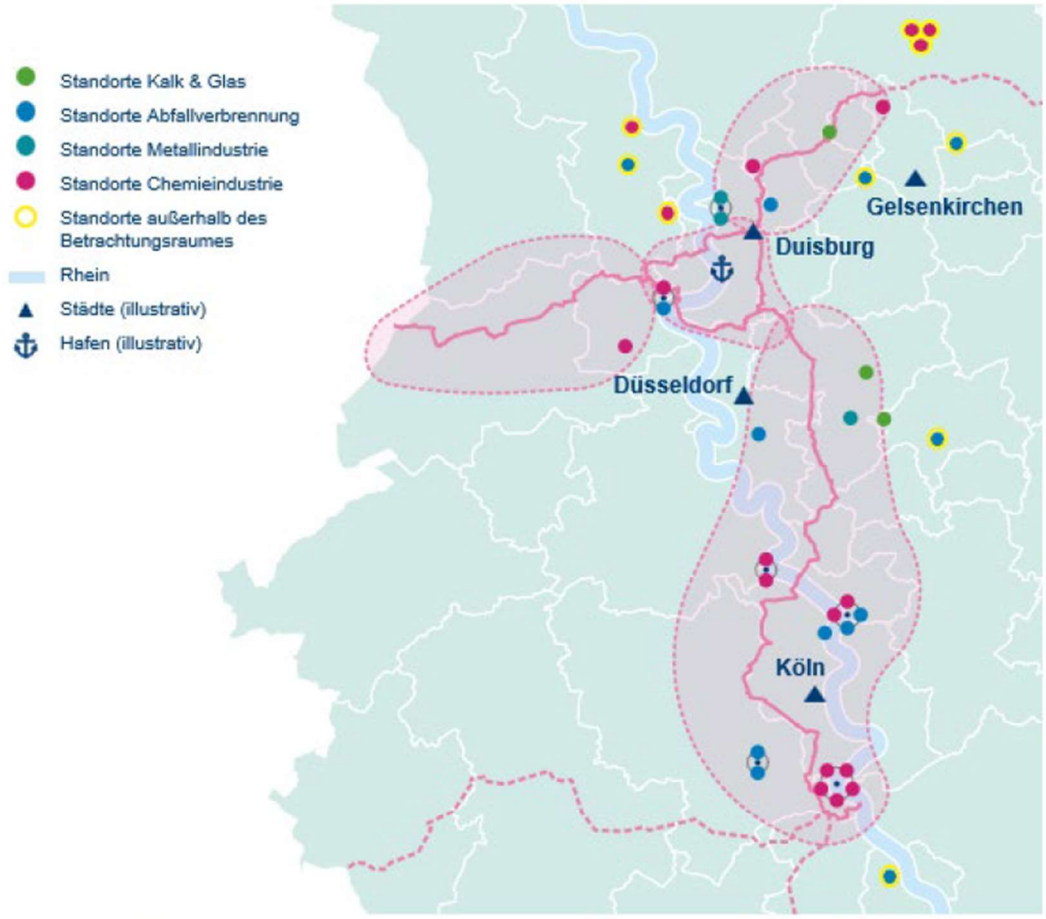
1. Prüfung eines weiteren Trassenkorridors

Im Erläuterungsbericht wird dargelegt, nach welchen Kriterien die in der RVP betrachteten Korridore entwickelt und bewertet wurden. Dabei kommt der räumlichen Verteilung der CO_2-Emittenten eine besondere Bedeutung zu (s. S. 74 Erläuterungsbericht RVP, Teil A): „Diese übt einen maßgeblichen Einfluss auf die Abgrenzung der Untersuchungsräume aus, da eine möglichst frühzeitige Annäherung des sich entwickelnden Startnetzes an potenzielle Einspeiser planerisch zu berücksichtigen ist."

Dementsprechend sind in einem früheren Planungsstadium drei zusätzliche Varianten auf der linksrheinischen Seit untersucht worden, die im weiteren Verfahren verworfen wurden (Erläuterungsbericht RVP, Teil A, Kapitel 8, u.a. Variante entlang Duisburg-Rheinhausen).

Es bleibt dennoch unklar, warum eine weitere großräumige Korridorvariante im Duisburger Norden, z.B. im Bereich der Autobahn A42, nicht untersucht wurde. Diese wäre aus Sicht der Stadt Duisburg – auch im Hinblick auf potenzielle Einspeiser aus dem Duisburger Stadtgebiet – sinnvoll.

In der Abbildung 16 aus dem Erläuterungsbericht zur RVP (Teil A) sind die potenziellen Einspeiser dargestellt. Im Duisburger Stadtgebiet sind der Duisburger Hafen und außerhalb der Untersuchungsräume die Standorte der Metallindustrie dargestellt.



Hinweis: Quelle: EU ETS & nEHS für Müllverbrennungsanlagen. Die angegebenen Ortsnamen dienen der Orientierung und erheben keinen Anspruch auf geographische Korrektheit

Abbildung 16: Überlagerung der Untersuchungsräume und potenziellen Einspeiser

Die Stahlindustrie und ihre dazugehörigen Anlagen gehören derzeit zu den größten CO_2-Emittenten in Duisburg. Mit der angestrebten Dekarbonisierung dieser Betriebe werden die CO_2-Emissionen deutlich sinken. Auch wenn die Umstellungsprozesse nicht kurzfristig erfolgen werden, ist der Bedarf der Duisburger Stahlindustrie an einer CO_2-Einspeisung rückläufig. Welche weiteren (Industrie-) Betriebe im Duisburger Stadtgebiet als potenzielle Einspeiser bei der Korridorfestlegung berücksichtigt wurden, bleibt jedoch unklar.

Zwischenfazit:

Vor dem Hintergrund der hohen Vorbelastung des Duisburger Stadtgebiets durch bestehende Infrastruktur- und Leitungstrassen sowie der erheblichen Betroffenheit einzelner Schutzgüter, insbesondere der Schutzgüter Wald, Freiraum und Mensch, sowie des ggf. bestehenden (zukünftigen) Einspeisebedarfes im Duisburger Stadtgebiet ist die RVP zu ergänzen und zu prüfen, ob weitere alternative Korridorvarianten im Duisburger Stadtgebiet bestehen, bevor eine Festlegung auf eine vorzugswürdige Korridorvariante erfolgt.

Die Erforderlichkeit eines Trassenverlaufs sowie die in der RVP getroffene Auswahl der Korridorvarianten über das Duisburger Stadtgebiet sind nachvollziehbar und belastbar zu begründen.

2. Vorliegende Variantenprüfung im Untersuchungsraum Delta Duisburg in Hinblick auf die Vorgaben des LEP NRW bzgl. Walderhalt

Im Regionalplan Ruhr von 2024, der auch gleichzeitig die Funktion eines forstlichen Rahmenplans hat, ist der Duisburger Stadtwald im Sinne eins Vorranggebiets gem. § 7 Abs. 3 Raumordnungsgesetz als Waldbereich festgelegt. Auch der GEP99 legt den Stadtwald als Waldbereich fest.

Mit Ziel 7.3-1 des geltenden LEP NRW „Walderhaltung und Waldinanspruchnahme“ ist der Schutz des Waldes vor nachteiligen Entwicklungen und die Waldentwicklung formuliert. Danach dürfen Waldbereiche nur dann ausnahmsweise in Anspruch für entgegenstehende Planungen und Maßnahmen genommen werden, wenn für die angestrebten Nutzungen ein Bedarf nachgewiesen ist, dieser nicht außerhalb des Waldes realisierbar ist und die Waldumwandlung auf das unbedingt erforderliche Maß beschränkt wird.

Gemäß LEP-Erläuterungen zu Ziel 7.3-1 schließt das Vorhandensein einer zumutbaren Alternative die Inanspruchnahme von Waldbereichen aus. Eine Alternative außerhalb des Waldes kann deshalb auch zumutbar sein, wenn sie mit höheren Kosten, z. B. für den Grunderwerb und für die Erschließung, oder einem höheren Aufwand aufgrund geänderter Betriebsabläufe verbunden ist.

Somit gilt gemäß den aktuellen Vorgaben des LEP NRW:

In der RVP wurde eine zumutbare Korridoralternative ermittelt, damit scheidet eine stärkere Inanspruchnahme von Wald – wie mit der vorzugswürdigen Variante B für den Untersuchungsraum Delta Duisburg vorgesehen – aus.

Die 3. Änderung des LEP NRW (die zum Zeitpunkt der Stellungnahme der Stadt Duisburg noch nicht in Kraft getreten ist) sieht vor, das aktuelle Ziel 7.3-1 in den Grundsatz „Walderhaltung“ umzuwandeln. Somit wird der Erhalt von Waldbereichen zukünftig der Abwägung im Rahmen von Planverfahren unterliegen.

Das neue Ziel 7.3-2 „Ausnahmsweise Inanspruchnahme von Waldbereichen“ benennt dann verbindlich die von der Landesplanung vorgesehenen Ausnahmen für eine Inanspruchnahme von Waldbereichen. Danach dürfen zukünftig Waldbereiche oder Teile davon für Ver- und Entsorgungstrassen in Anspruch genommen werden, die in einem gesetzlich geregelten überragenden Interesse liegen oder bei denen das öffentliche Interesse gesetzlich festgestellt wurde. Gemäß den Erläuterungen zu Ziel 7.3-2 zählen Kohlendioxidleitungen nach § 4 Abs. 1 KSpTG zu den Leitungstrassen mit gesetzlich festgestelltem öffentlichem Interesse.

Der neue Grundsatz 7.3-3 erfordert jedoch weiterhin, dass auch vor einer Inanspruchnahme von Waldbereichen nach Ziel 7.3-2 – im Rahmen einer RVP – geprüft werden muss, ob eine raumverträglichere Trassenalternative außerhalb der regionalplanerisch Waldbereiche gegeben ist. Grundsätzlich wird eine Waldinanspruchnahme nur dann als möglich angesehen, wenn die Bedeutung des betroffenen Waldbereichs dies auch zulässt. Zudem soll die ausnahmsweise Inanspruchnahme von Waldbereichen auf das unbedingt erforderliche Maß beschränkt werden. Als Ziel wird in den Erläuterungen zum Grundsatz 7.3-3 genannt, dass eine möglichst umweltfreundliche und naturschonende Planung erfolgt.

In dem Erläuterungsbericht zur Raumverträglichkeitsprüfung für die Transportleitung „Delta Rhine Corridor – DRC“ für Kohlendioxid von Gelsenkirchen und Köln/Wesseling über Duisburg nach Venlo (Teil A) wurden die Variantenvergleiche in den Überschneidungsbereichen der Untersuchungsräume dargelegt. Für den Untersuchungsraum Delta Duisburg setzt sich demnach die Variante B als vorzugswürdiger Korridor durch.

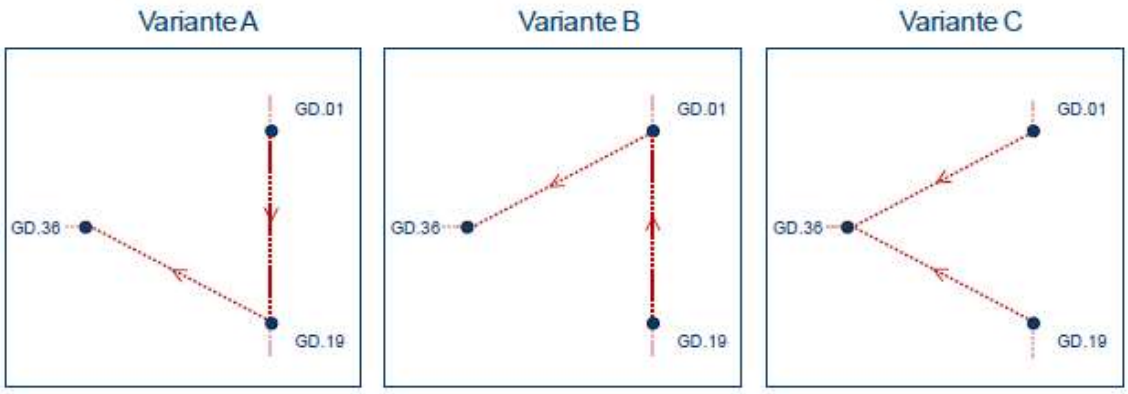


Abbildung 27: Korridorvarianten im Untersuchungsraum Delta

Begründet wird dies damit, dass dieser die beste technische Bewertung mit kürzester Leitungslänge verbindet und insgesamt das ausgewogenste Verhältnis zwischen technischen, umweltfachlichen, raumordnerischen und wirtschaftlichen Belangen aufweist.

Dies beruht auch auf einer zusätzlichen Gewichtung der Leitungslänge im Zuge der Gesamtabwägung des Variantenvergleichs TD.3.01 (s. S. 191 Erläuterungsbericht RVP, Teil A). Hier bleibt die RVP intransparent, da nicht erkennbar ist, in welcher Weise oder warum das Kriterium „Leitungslänge“ in der Gesamtabwägung zusätzlich gewichtet wird. So führt das Kriterium „Leitungslänge“ und damit ein wirtschaftlicher Aspekt mit dazu, dass die Variante B als vorzugswürdiger Korridor bewertet wird, obwohl die Variante B mit 9,1 km einen sehr hohen Waldeingriff aufweist und eine Korridorvariante in der RVP ermittelt wurde, die mit einer deutlich geringeren Waldbetroffenheit einhergeht.

Variante C führt mit 3,3 km zur geringsten Waldbetroffenheit unter den betrachteten Varianten und schneidet im schutzgutübergreifenden sowie raumordnerischen Vergleich am besten ab. Variante C wird jedoch in der RVP schlechter gewertet als Variante B, weil sie die mit Abstand längste Leitungslänge aufweist, die geringste Parallellage besitzt und deutlich höhere technische Herausforderungen mit sich bringt (u. a. doppelte Rheinquerung und hoher Anteil an Sonderbauabschnitten).

Hier ist aus Sicht der Stadtentwicklung im Hinblick auf die Vorgaben des LEP zur Waldinanspruchnahme eine andere Gewichtung heranzuziehen bzw. Abwägung vorzunehmen:

Mit Variante C wurde eine umweltfreundlichere und naturschonendere Planungsmöglichkeit und damit raumverträgliche Alternative im Rahmen der RVP ermittelt, so dass diese Variante C des Variantenvergleichs TD.3.01. (Delta Varianten Duisburg) eindeutig zu bevorzugen ist,

da hier die Waldbetroffenheit auf 3,3 km begrenzt und damit die Waldumwandlung auf das unbedingt erforderliche Maß gemäß LEP-Vorgaben begrenzt werden kann.

Zwischenfazit:

Eine Gewichtung der Bewertungskriterien vorrangig nach ihrer Relevanz für die technische und wirtschaftliche Bauausführung bzw. den Betrieb der Leitung (wie auf S. 106 des Erläuterungsberichts der RVP (Teil A) dargelegt) ist vor den dargelegten Zielen und Grundsätzen des LEP NRW nicht sachgerecht.

Zumutbare Alternativen sind nach den LEP-Erläuterungen zu Ziel 7.3-1 (aktuelle Fassung) auch solche, die mit höheren Kosten oder einem höheren Aufwand aufgrund geänderter Betriebsabläufe verbunden sind. Vor diesem Hintergrund sind die Bewertungskriterien für die Inanspruchnahme von Waldbereichen mindestens genauso hoch zu gewichten wie die Bewertungskriterien für Bauausführung und Betrieb (u.a. „Leitungslänge“, „Parallellage bestehender Rohrleitungen“). Zudem ist zu klären, ob die Bedeutung der betroffenen Waldbestände im Duisburger Stadtwald aufgrund ihres Alters und der Waldarmut des Duisburger Stadtgebiets die Anwendung der Ausnahmeregelung im geplanten neuen LEP-Ziel 7.3-2 überhaupt ermöglicht.

3. Bewertungskriterium „Parallellage zu Rohrleitungen“ ungeeignet für den Bereich des Duisburger Stadtwalds

Duisburg ist geprägt durch einen hohen Anteil an baulichen Strukturen, intensiv genutztem Freiraum, Waldarmut und einer Vielzahl an Infrastrukturtrassen, wie Autobahnen (A3, A40, A42, A59), Eisenbahntrassen, Frei- und Ferntransportleitungen. Vor diesem Hintergrund ist zu prüfen, ob das in der RVP angesetzte Bewertungskriterium „Parallellage zu Rohrleitungen“ zu einer tatsächlichen Minimierung der Eingriffsintensität beiträgt.

Eine Bündelung von Leitungstrassen wird zwar grundsätzlich befürwortet; vor dem Hintergrund der hohen Leitungsdichte auf dem Duisburger Stadtgebiet muss hier jedoch besonders sorgsam geprüft werden, inwieweit eine Parallelverlegung in bestehenden Trassenverläufen noch möglich ist und inwieweit dies zu einer Ausweitung bestehender Leitungstrassen mit entsprechenden Eingriffen in Natur und Landschaft führt.

Die zugrundeliegende Annahme des raumordnerischen „Bündelungsgebot“ (Grundsatz 8.2-1 LEP NRW), wonach lineare Infrastrukturen nach Möglichkeit auf bereits vorbelastete Räume konzentriert werden sollen, da damit eine geringere Eingriffsintensität verbunden sei, trifft

zumindest auf den in Duisburg betrachteten Korridorverlauf durch den Duisburger Stadtwald so nicht zu.

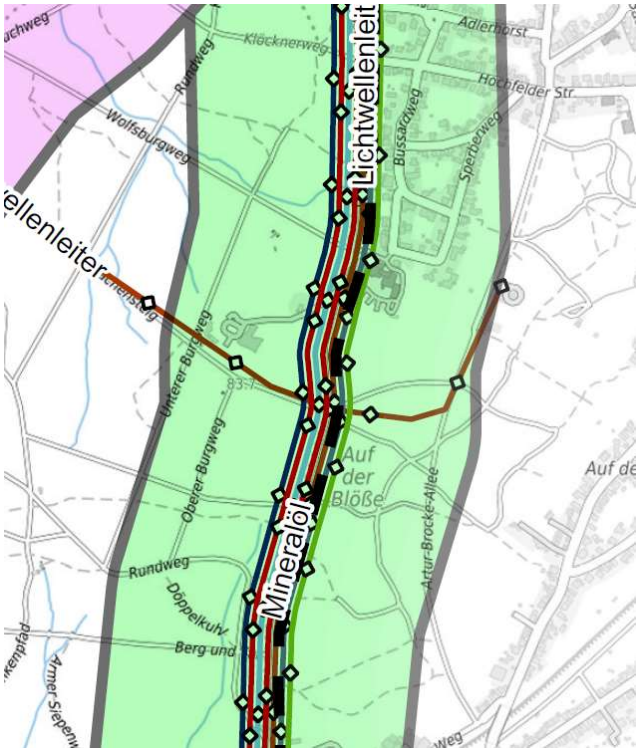
Hier ist zunächst zu hinterfragen und zu klären, ob die geplante CO_2-Ferntransportleitung noch in die bestehende - von Bewuchs ständig freizuhaltende - Leitungstrasse eingebaut werden kann. Es verlaufen hier bereits sieben Transportfernleitungen (s. Abbildung), so dass anzuzweifeln ist, dass innerhalb der vorhandenen Schneise die geplante CO_2-Transportleitungen mit einem von Gehölzen freizuhaltenden Schutzabstand von insgesamt 5,8 m Breite untergebracht werden kann, ohne die Schneise durch den Stadtwald entsprechend verbreitern und damit wertvolle Waldbestände entnehmen zu müssen.

Ist dies jedoch nicht möglich, wäre eine räumliche Konzentration von Leitungstrassen in diesem Bereich mit einer erheblichen zusätzlichen Inanspruchnahme von Wald verbunden und eine Bündelung daher im Duisburger Stadtwald nicht sinnvoll.

Auf S. 69 des Erläuterungsberichts zur RVP, Teil A, heißt es diesbezüglich: „Im Rahmen der Detailplanung (Planfeststellungsverfahren) soll bei der Achsfestlegung der geplanten Leitung im Bereich von Parallellagen grundsätzlich ein Achsabstand gewählt werden, bei dem der Schutzstreifen der neuen Leitung an den Schutzstreifen der Bestandsleitung angrenzt. Eine Überlappung von Schutzstreifen ist grundsätzlich nicht vorgesehen.“

Somit träfe die auf S. 100 des Erläuterungsberichts zur RVP, Teil A, getroffene Annahme, dass die Parallellage zu bestehenden Rohrleitungen regelmäßig geringere Trassenabstände ermöglicht, nicht zu. Insofern kann auch nicht auf eine reduzierte Flächeninanspruchnahme und eine Minimierung zusätzlicher Beeinträchtigungen angrenzender Nutzungen bei einer Bündelung von Leitungstrassen ausgegangen werden.

Hinzu kommt der in der Bauphase erforderliche Arbeitsstreifen, der auch in sensiblen Waldgebieten 27,5 m umfasst, und im Bereich des Duisburger Stadtwalds dazu führen kann, dass während des Leitungsbaus wertvolle Waldbestände in Anspruch genommen werden müssen. Auch ist fraglich, ob die bestehende Waldschneise ausreichend breit ist, damit keine größere Waldinanspruchnahme allein bei der Bauausführung entsteht.



Kartenausschnitt zu den Ferntransportleitungen gemäß FNP der Stadt Duisburg im Bereich Grenzweg/Duisburger Stadtwald, überlagert mit dem geprüften Korridor der RVP, eigene Darstellung

Zwischenfazit:

Das Bewertungskriterium „Parallellage zu Rohrleitungen“ ist – zumindest im Bereich des Duisburger Stadtwalds – ungeeignet, eine besonders raum- und umweltverträgliche Korridorvariante zu ermitteln. Entsprechend ist die vorgenommene Bewertung beim Variantenvergleich der 3. Tranche im Abschnitt Delta (TD.3.01) verzerrt, da der Parallellage zu bestehenden Rohrleitungen - ebenso wie der Leitungslänge - ein hohes Gewicht beigemessen wird (s. S. 106 Erläuterungsbericht) und damit die als vorzugswürdig bewertete Variante B mit 48 % Parallellage vergleichsweise gut gegenüber Variante C (nur 32 % Parallellage) abschneidet.

4. Hinweise auf Entwicklungsflächen gemäß FNP und Planungen der Stadt Duisburg

Der neue Flächennutzungsplan der Stadt Duisburg ist am 31.10.2025 in Kraft getreten. Dort werden Entwicklungsflächen für Wohnen und Gewerbe dargestellt, die derzeit noch nicht umgesetzt sind, aber für die angestrebte städtebauliche Entwicklung der Stadt Duisburg vorgesehen und vorzuhalten sind. Die in den betrachteten Korridoren liegenden Entwicklungsflächen sind somit für eine Bebauung freizuhalten. Die detaillierte Trassenplanung darf die im Folgenden aufgeführten Flächen nicht tangieren oder zerschneiden:

- Südlich des Gewerbegebiets Neumühl:
  geplantes Gewerbegebiet (ca. 8 ha, Entwicklungsfläche 244-17 gemäß Begründung zum FNP)

- Im Bereich Businesspark Asterlagen:
  geplanter Standort für ein Tierheim

- Im Bereich Autobahnkreuz Kaiserberg:
  geplante Sonderbaufläche für einen Autohof (ca. 3,5 ha, Entwicklungsfläche 541-04 gemäß Begründung zum FNP)

- Im Bereich Rahm:
  geplante Wohnbaufläche (ca. 3,3 ha, Entwicklungsfläche 762-02 gemäß Begründung zum FNP)

Umweltamt sowie Amt für Baurecht und betrieblichen Umweltschutz, Abteilung Umweltschutz

Umweltinformation und -planung (i. V. Untere Gesundheitsbehörde)

Allgemeine Vorbemerkungen

Duisburg ist als Bestandteil der Metropolregion Rhein-Ruhr eine stark urbanisierte Stadt, die durch jahrzehntelange industrielle Nutzung intensiv geprägt wurde. Das Stadtbild sowie die Flächennutzung werden maßgeblich von der Montan- und Stahlindustrie, dem weltweit größten Binnenhafen sowie großflächigen Logistikarealen bestimmt. Ergänzt wird diese Nutzung durch ein dichtes Netz an Straßen, Schienenwegen, Wasserstraßen und weiteren technischen Infrastrukturen. Insgesamt führt die räumliche Konzentration von Industrie, Gewerbe, Logistik und Verkehr zu einer hohen Flächeninanspruchnahme sowie vielfältigen Umwelt- und Gesundheitsbelastungen.

Die verbleibenden ungenutzten Freiräume und Waldflächen sind auf wenige, fragmentierte Teilbereiche des Stadtgebiets beschränkt. Im regionalen Vergleich gehört Duisburg zu den waldarmen Kommunen. Die Sicherung und Entwicklung bestehender Grün- und Freiräume sowie die Erschließung geeigneter Flächen für zusätzliche Begrünungen und Waldentwicklungen stellen daher wesentliche Aufgaben der Duisburger Stadtentwicklung dar.

Die Grün- und Freiräume sind von essenzieller Bedeutung für den Natur- und Landschaftsschutz, den Biotopverbund, die Klimaregulation, die Verbesserung der Luftqualität, den Klimaschutz und die Klimaanpassung. Darüber hinaus leisten sie einen wichtigen Beitrag zur wohnungsnahen und landschaftsbezogenen Erholung, zur Grünversorgung und insgesamt zur Gesundheit der in Duisburg und Umgebung lebenden Bevölkerung. Durch eine Sicherung und Entwicklung dieser Freiraumbereiche werden nicht nur ökologische und gesundheitliche Aspekte gefördert, sondern auch die Lebensumwelt der Menschen in der Metropole Ruhr qualitativ aufgewertet (vgl. Regionalplan Ruhr).

Eine weitergehende Inanspruchnahme dieser wertvollen Freiräume und unvorbelasteten Standorte durch das projektierte Vorhaben ist aus Sicht des Gesundheitsschutzes abzulehnen.

Es wird zur Kenntnis genommen, dass die Kohlenstoffspeicherung und die Errichtung der hierfür notwendigen Infrastrukturen inzwischen als „überragendes öffentliches Interesse“ eingestuft und als „besonders bedeutsame“ Vorhaben im Sinne des Klimaschutzes bewertet werden.

Dennoch darf diese politisch-strategische Bedeutung nicht dazu führen, dass Bestandteile des Naturhaushalts bzw. der natürlichen Ökosysteme, die in der fachlichen Bewertung essenzielle Funktionen bei der Minderung von Treibhausgasemissionen erfüllen (sog. natürliche CO_2-Senken), durch die erwähnten Projekte in ihrer Funktionalität beeinträchtigt oder zerstört werden.

Irreversible Eingriffe in funktionierende, natürliche und leistungsfähige Kohlenstoffsenken zugunsten einer künstlichen CO2-Infrastruktur sind aus Gründen des Klimaschutzes, der Klimaanpassung, der Nachhaltigkeit sowie des Gesundheitsschutzes ebenfalls abzulehnen.

Raumordnerische Belange

Das geplante Vorhaben des Delta-Rhine-Corridors ist aus dieser Perspektive, insbesondere im Duisburger Stadtgebiet, äußerst kritisch zu beurteilen. Mit der beantragten Vorzugsvariante (Variante B) soll innerhalb Duisburgs ein CO2-Transportleitungsnetz von etwa 25 Kilometern Länge realisiert werden, das in weiten Teilen seiner Korridorabschnitte in klimatisch wertvolle und leistungsfähige Wald- und Freilandbestände eingreifen würde und in hohem Maße schutzwürdige sowie natürliche und naturnahe Böden beanspruchen würde. Besondere Betroffenheiten liegen in folgenden Variantenabschnitten vor:

- Variantenabschnitt AD.02 in den Ruhrauenbereichen
- Variantenabschnitt AD.03 in der Styrumer Ruhraue, dem Duisburger Stadtwald, dem Broich-Speldorfer Wald und der Lintorfer Mark
- Variantenabschnitt AD.56 mit den Rheinauenbereichen Moerser Grinden, Schreckling, Rheinau
- Variantenabschnitt AD.60 mit dem Rheinauenbereich Werthauser und Rheinhauser Wardt
- Variantenabschnitte AD.61/.63 im Essenberger Bruch
- Variantenabschnitt A1.40 im Bereich Stalbergshof

Die geplanten drei Trassenabschnitte in Richtung Gelsenkirchen, Wesseling und Niederlande sowie deren Verknüpfung im Delta-Eckpunkt auf Duisburger Stadtgebiet verursachen im Stadtgebiet Duisburg mit Abstand den umfangreichsten Eingriff und die höchste Konfliktdichte im gesamten geplanten Korridornetz. Auch die geprüften Alternativkorridore greifen umfassend in weitere Freiland- und Waldbereiche ein.

Das Vorhaben verstößt damit erheblich gegen die Leitvorstellung einer nachhaltigen Raumentwicklung (§ 1 Abs. 2 ROG) und schränkt die gesundheitsbezogene Stadtentwicklung weiter ein. Mehrere Ziele und Grundsätze des Regionalplans Ruhr, insbesondere im Hinblick auf Freiraumentwicklung, Klimaschutz und Klimaanpassung, bleiben unbeachtet. Ebenso ist zu hinterfragen, ob die geplanten Trassenkorridore, die vielfach über bislang ungenutzte Flächen verlaufen, dem Grundsatz des Flächensparens (§ 2 Abs. 2 Nr. 2 ROG) entsprechen. Eine Ausrichtung des Vorhabens nach Gesichtspunkten des Flächen- und Freiraumschutzes, der Konzentration und Bündelung auf vorgenutzten Trassen und Standorten sowie der Sicherung großräumig zusammenhängender Landschaftsbereiche ist im vorliegenden Fall nicht ausreichend erfolgt.

Folgende Widersprüche zu den Zielen der Regionalplanung sind erkennbar:

Ziel 2.2-1: **Regionale Grünzüge erhalten und entwickeln**

➔ Durch die beabsichtigte Vorzugsvariante werden großräumig zusammenhängende Waldbestände und regionale Grünzüge im Südosten des Stadtgebiets fragmentiert, wodurch die Durchgängigkeit des Freiraumsystems im Duisburger Süden erheblich beeinträchtigt wird.

Ziel 2.2-2: **Regionale Grünzüge vor Inanspruchnahme schützen**

➔ Die Vorzugsvariante sieht eine weitreichende und intensive Inanspruchnahme des regionalen Grünzugs am östlichen Stadtrand Duisburgs vor.
Die Durchgängigkeit und Funktionsfähigkeit dieses Grünzugs werden dadurch voraussichtlich beeinträchtigt. Bei einer Zerschneidung durch eine 38,5 m breite temporäre Bautrasse (im Wald ggf. eingeschränkt auf 27,5 m) und des anschließend verbleibenden 10 m breiten, gehölzfreien Schutzstreifens ist mit Beeinträchtigungen des Freizeit- und Erholungswerts und der klimatisch-lufthygienischen Funktion zu rechnen. Das Vorhaben widerspricht damit dem Schutzgedanken des Ziels 2.2-2 des Regionalplans Ruhr.
Eine Notwendigkeit der Korridorführung durch die Grünzüge besteht nicht. Das Kohlendioxid-Speicherungs- und Transportgesetz (KSpTG) sowie das Störfallrecht sehen für CO2-Leitungen keine Sicherheitsabstände vor; eine Führung durch andere Bereiche, auch den allgemeinen Siedlungsbereich, ist möglich.

Ziel 2.2-5: Regionale Grünzüge ökologisch aufwerten

➔ Die geplanten Korridore zerschneiden die regionalen Grünzüge mehrfach. Eine ökologische Aufwertung, gezielte Entwicklung und weitergehende Vernetzung der Freiräume werden dadurch erschwert.

Ziel 2.3-1: Regionales Biotopverbundsystem aufbauen, entwickeln und erhalten

➔ Weite Teile der geplanten Trassenkorridore im östlichen Verlauf Duisburgs stellen Bereiche zum Schutz der Natur (BSN) dar und sind Bestandteile eines regionalen Biotopverbundes. Langwierige Bauarbeiten und die anschließende Zerschneidung

dieser Gebiete durch die Leitungstrassen wirken dem Schutz und der Entwicklung wertvoller Lebensräume und -gemeinschaften in den BSN zuwider.

Ziel 2.3-2: **Bereiche zum Schutz der Natur im Rahmen der nachfolgenden Fachplanung sichern und entwickeln**

➔ Die Realisierung eines CO2-Leitungsnetzes innerhalb der beabsichtigten Korridore behindert die Bestrebungen der kommunalen Landschaftsplanung, diese Kernbereiche des Biotopverbundes durch entsprechende Maßnahmen zu entwickeln und dauerhaft zu sichern.

Ziel 2.4-2: **Bereiche zum Schutz der Landschaft und landschaftsorientierten Erholung (BSLE) im Rahmen der nachfolgenden Fachplanung sichern und entwickeln**

➔ Der Vorzugskorridor verläuft in den Variantenabschnitten AD.54 und AD.56 im Ruhrverlauf Duisburgs weitgehend innerhalb der BSLE. Eine dort verlaufende Leitungstrasse würde die Bemühungen der kommunalen Landschaftsplanung beeinträchtigen, diese kleinteiligen Verbindungselemente und Trittsteine des regionalen Biotopverbundes durch entsprechende Maßnahmen zu entwickeln und dauerhaft zu sichern.

Ziel 2.7-1: **Waldbereiche erhalten und entwickeln**

➔ Der Vorzugskorridor verläuft insbesondere im Südosten Duisburgs auf einem Abschnitt von über neun Kilometern durch überwiegend ältere, ökologisch hochwertige, bodenständige Laubholzbestände. Diese Waldflächen besitzen eine sehr hohe Bedeutung hinsichtlich der Schutz- und Erholungsfunktion im industriell geprägten urbanen Ballungsraum. Ihr Erhalt ist durch die Realisierung eines zusätzlichen Leitungskorridors erheblich gestört und die weitere Entwicklung stark beeinträchtigt.

Aufgrund der Waldarmut in Duisburg erscheint eine ausnahmsweise Inanspruchnahme von Waldbereichen nicht vertretbar.

Darüber hinaus bestehen weitere Konflikte mit zahlreichen Grundsätzen des Regionalplans Ruhr, die ebenfalls die Raumverträglichkeit des Vorhabens einschränken. Hierzu zählen insbesondere die Grundsätze 2.1-5, 2.2-3, 2.3-4, 2.3-5, 2.4-1, 2.4-3, 2.7-2, 2.7-5, 2.8-1, 2.8-2, 2.8-3, 2.12-1, 4.1 und 4.3.

Aus Sicht des Gesundheitsschutzes ist das Vorhaben insbesondere im südlichen Vorzugstrassenkorridor (Delta-Eckpunkt in Richtung Süden) nicht raumverträglich und steht im Widerspruch zu den Bemühungen um Minderung gesundheitlicher Belastungen sowie der Schaffung eines gesunden Wohnumfelds. Der Vorhabenträger ist aufzufordern, weitere alternative Korridore zu prüfen, die außerhalb der wertvollen Duisburger Wald- und Freilandbestände, außerhalb naturschutzrechtlicher Schutzgebiete und außerhalb der regionalen Grünzüge verlaufen.

Weitergehende Gesichtspunkte

Im Rahmen der Prüfung der Raumverträglichkeit wird der Allgemeine Siedlungsbereich (ASB) generell der Raumwiderstandsklasse „außerordentlich hoch“ zugeordnet. Dieses Vorgehen gilt es kritisch zu hinterfragen. Weder das KSpTG noch das Störfallrecht (12. BImSchV) benennen Sicherheitsabstände für CO_2-Leitungen zu Siedlungsbereichen oder schutzwürdigen Nutzungen wie Wohngebäuden. Auch die technischen Regeln des DVGW-Regelwerks (DVGW G463) enthalten keine festen Mindestabstände zu Siedlungsbereichen, Wohngebieten oder Einzelgebäuden. Das Transportgut Kohlendioxid selbst weist nur unter bestimmten Umständen eine mäßige Gefährlichkeit auf. Relevant sind dabei vor allem die physikalische und physiologische Gefährdung durch Druckentspannung und Raumluftkonzentrationen (TRGS 407).

Die Sicherheit wird folglich vor allem durch ein umfassendes technisches Sicherheitskonzept gewährleistet. Das umfasst eine sorgfältige Trassenplanung, Rohrdimensionierung, Werkstoffwahl, Wanddickenbemessung, Überwachung, Korrosionsschutz und Betriebsführung.
Eine zwingende Führung der Trassenkorridore außerhalb von Siedlungsbereichen ergibt sich dadurch nicht.

Vor diesem Hintergrund ist die für den Allgemeinen Siedlungsbereich in der vorliegenden Raumverträglichkeitsprüfung vergebene Raumwiderstandsklasse zu überprüfen und gegebenenfalls abzustufen.

Dies eröffnet möglicherweise alternative Varianten zur Trassenführung, die näher am bzw. innerhalb des ASB verlaufen und Chancen zum Schutz wertvoller Natur- und Freiräume bieten. Die Trassenkorridore sollten in dieser Hinsicht einer Überprüfung und gegebenenfalls Optimierung unterzogen werden.

Methodische Kritik

In der schutzgutbezogenen Bewertung werden Wälder in der waldarmen Stadt Duisburg pauschal mit dem Raumwiderstand „hoch“ bis „sehr hoch“ bewertet und dadurch u. a. Industrie- und Gewerbeflächen oder technischen Infrastrukturen wie Aufschüttungen gleichgestellt. Vergleichbares gilt für hochwertige landschaftsrechtliche Schutzgebiete oder -bereiche, die ebenfalls der Raumwiderstandsklasse „sehr hoch“ zugeordnet wurden.

Im Gegensatz dazu wird der ASB pauschal mit dem Raumwiderstand „außerordentlich hoch“ belegt, was aufgrund des beschriebenen Gefährdungspotenzials von CO2-Leitungen und der anerkannten Waldarmut Duisburgs ein Wertungsungleichgewicht darstellt.

Darüber hinaus wird im Abschnitt GD.07-GD.03 die Konfliktschwere hinsichtlich der Waldflächen als „günstig“ bzw. „weniger günstig“ eingeschätzt, was die tatsächliche Situation unterschätzt.

Die Zuordnungen zu den Raumwiderstandsklassen und der Konfliktschwere sind im Hinblick auf die Waldflächen sowie im Verhältnis zum ASB zu überprüfen. In einer waldarmen Kommune wie Duisburg besitzen die verbliebenen Waldflächen eine besondere Bedeutung. Hier ist der Raumwiderstand bei einer Inanspruchnahme als „außerordentlich hoch“ und die Konfliktschwere als „sehr ungünstig“ anzusehen. Gemäß Grundsatz 2.7-5 des Regionalplans Ruhr soll in waldarmen Kommunen der Waldanteil erhöht und eine Vermehrung angestrebt werden. Nach Grundsatz 2.7-3 des Regionalplans Ruhr übernehmen diese Wälder als Trittsteine beziehungsweise Verbindungselemente eine zentrale Funktion als Lebensstätten und Biotope und sind somit wesentlich für den Biotopverbund.

Hochwasserschutz und Klimawandel

Der Hochwasserschutz sollte in der Raumverträglichkeitsprüfung des untersuchten Vorzugskorridors für den Delta-Rhine-Corridor an mehreren Stellen Betrachtung finden. In Duisburg

schützen die Hochwasserschutzanlagen mehr als 300.000 Einwohnende und ca. 40% des Stadtgebietes. Eine Beeinträchtigung des Hochwasserschutzes könnte massive Folgen bedeuten.

Deshalb ist herauszustellen, dass bei Planungen in Deichnähe den Belangen des Hochwasserschutzes besondere Bedeutung beigemessen werden sollte. Der Hochwasserschutz wird zwar durch das Kriterium "Bereiche für den Hochwasserschutz" in die Raumverträglichkeitsprüfung aufgenommen, allerdings nur als "mittleres Kriterium" und an keiner Stelle wird dieses Kriterium mit einem Wert besetzt.

Der Vorzugskorridor weist mehrere Berührungspunkte mit Hochwasserschutzanlagen auf dem Duisburger Stadtgebiet auf. Im Falle einer Leitungsverlegung würden diese Hochwasserschutzanlagen im Rahmen der Verlegung ihre Funktion ggf. nicht oder nicht voll erfüllen können. Aus diesem Grund wird eine Vermeidung einer dauerhaften Inanspruchnahme von Flächen, die für Unterhaltung, Kontrolle oder Deichverteidigung erforderlich sind, gefordert. Eine Untersuchung von vorgesehenen Bauflächen, Arbeitsstreifen, Baustelleneinrichtungsflächen und Zufahrten im Bereich der Hochwasserschutzanlagen sowie an Gewässern sonstiger Ordnung ist hierbei von besonderer Bedeutung. Generell sind die Deichschutzzonen in den Kriterien der Raumordnung für die Ermittlung von Trassenkorridoren miteinzubeziehen, da ein Konflikt resultierend aus gesetzlich verbindlichen Schutznormen zu erwarten ist. Zu beachten sind hier §3, § 4, § 5 und § 8 DSchVO. Für die betroffenen Hochwasserschutzanlagen sind innerhalb der kommenden Jahre Sanierungs- und Ertüchtigungsmaßnahmen vorgesehen, welches bei der Variantenbewertung und der weiteren Trassenplanung berücksichtigt werden sollte.

Im Rahmen des Variantenvergleichs TD.2.01 ist der Deich in Neuenkamp-Kaßlerfeld als Hochwasserschutzanlage betroffen. Dieser schützt Unternehmen im Deichhinterland liegenden Industriegebiet sowie Einwohner und Einwohnerinnen im Stadtteil Neuenkamp-Kaßlerfeld.

Aus Sicht des Hochwasserschutzes der Stadt Duisburg ist das Ergebnis des Variantenvergleichs TD.2.01 deutlich zu unterstützen, welches die Variante B gegenüber der Variante A hervorhebt.

Im Gegensatz zu Variante B, liegt der Korridor in Variante A parallel zum bzw. über dem Deich in Neuenkamp-Kaßlerfeld, eine deichparallele Leitung würde erhebliche Bedenken auslösen: Grundsätzlich dürfen laut DIN 19712 Leitungen **nicht** parallel zur Deichachse verlaufend verlegt werden. Dabei dürfen sie weder parallel im Deichkörper noch parallel unter dem Deichkörper verlaufen. Eine parallele Leitungsführung wäre vor allem kritisch, da diese das

Risiko für Bodenerosion sowie Unterspülung erheblich erhöht und somit die Standsicherheit des Deiches gefährden kann.
Außerdem können hierdurch Belange der Deichunterhaltung, Deichverteidigung sowie zukünftiger Deichsanierungen und Deichverstärkungen über größere Strecken berührt werden, diese Auswirkungen müssen im Rahmen der Raumverträglichkeitsprüfung genau untersucht werden und Berücksichtigung finden.

Für den Fall der Variante A im Variantenvergleich TD.2.01 ist somit zu überprüfen, ob der Korridor weiter vom Deich abgerückt werden kann und dadurch Konflikte in Sachen Hochwasserschutz minimiert werden können. Eine belastbare Beurteilung der Betroffenheit des Deiches in Neuenkamp-Kaßlerfeld kann erst erfolgen, wenn nähere Angaben zur Trassenlage, Höhenlage, zum Abstand zur Hochwasserschutzanlage, zur Lage innerhalb möglicher Deichschutz- und Unterhaltungsbereiche sowie zum vorgesehenen Bau- bzw. Querungsverfahren vorliegen. Aus diesem Grund sind die Darstellung der Lage des Trassenkorridors im Verhältnis zu Deich, Deichschutzstreifen, Unterhaltungs- und Deichverteidigungswegen sowie den für künftige Deichsanierungen und Deichverstärkungen benötigten Flächen genauer zu untersuchen. Des Weiteren sind auch die Auswirkungen der vorgesehenen deichparallelen Trassenführung und möglicher Deichquerungen auf Betrieb, Unterhaltung, Kontrolle und Verteidigung der Hochwasserschutzanlage zu ermitteln.

Im vergangenen Beteiligungsverfahren zur Vorgehensweise und Methodik der Raumverträglichkeitsprüfung ist von Seiten des Hochwasserschutzes der Stadt Duisburg bereits darauf hingewiesen worden, dass bis zum Jahr 2030 Deichsanierungs-/ rückverlegungsmaßnahmen am Mündelheimer Rheinbogen zwischen Düsseldorf-Bockum und Duisburg-Ehingen (Rhein km 759,2 - 768,5, rechtes Ufer) stattfinden sollen. Im Rahmen dieser Deichrückverlegung gibt es zwischen der OGE und den WBD-AöR eine Abstimmung bezüglich einer Umverlegung der CO-Leitung Nr.202 im Sommer 2029. Für diese Umverlegung wird in der Deichbaumaßnahme eine 80 m lange „Deichlücke“ vorgesehen, in welcher die Leitung verlegt werden soll. In der damaligen Vorzugstrasse war die Rheinquerung der Leitung in Mündelheim in diesem Bereich vorgesehen. Diese Variante ist von Seiten des Hochwasserschutzes der Stadt Duisburg vorzuziehen, die "Deichlücke" an dieser Stelle in Absprache mit OGE bereits geplant ist.

Des Weiteren sind innerhalb der ausgewiesenen möglichen Trassenverläufe weitere Maßnahmen im Zusammenhang mit der Deichrückverlegung Mündelheim vorgesehen, die bis Ende 2031 umgesetzt werden.

Neben der Berücksichtigung des Hochwasserschutzes am Rhein, ist auch der Hochwasserschutz an der Ruhr und weiteren sonstigen Gewässern in der Raumverträglichkeitsprüfung zu betrachten. Betroffene sonstige Gewässer auf dem Duisburger Stadtgebiet sind der Obermeidericher Graben, der Pootbach, Weissbach und der Bummelbach. Für die sonstigen Gewässer sind Abstand zur Sohle und Uferbereiche, Unterhaltungswege, Zuwegungen sowie für zukünftige Gewässerrenaturierungen benötigte Flächen zu untersuchen. Des Weiteren sind Untersuchungen der Trassenführung auf mögliche Auswirkungen der Gewässer in biologischer, hydrologischer und hydraulischer und betrieblicher Sicht und zudem Auswirkungen auf diverse Landschaftsschutzgebiete, FFH-Gebiete etc. notwendig. Dabei ist zu ermitteln, welche Auswirkungen ein Leitungsversagen auf die Gewässer und das Grundwasser haben würde und ob dies ggf. mögliche Grundwasserabsenkungen oder Verdichtungen von Uferbereichen bedeuten würde. In diesem Kontext sind auch die Auswirkungen der Bauphase durch potenzielle Einleitungen etc. auf die Gewässer zu ermitteln. Durch die Prüfung einer Verlegung der Trasse innerhalb des Korridors weiter entfernt der Gewässer, könnten diese Bedenken minimiert werden.
Der Regionalplan Ruhr weist ausdrücklich darauf hin, dass Fließgewässer und Auen ihre Funktionen für den Wasserabfluss und den Wasserrückhalt behalten sollen.

Teile des Korridors, vor allem auch die Gelenkpunkte GD.01 und GD.02, befinden sich innerhalb festgesetzter Überschwemmungsgebiete. In den Kriterien der Raumverträglichkeitsprüfung finden Überschwemmungsgebiete Platz, allerdings wird diesen dort nur ein "mittleres Kriterium" zugeordnet. Es gelten hier insbesondere die Bestimmungen des §78 des WHG. Überschwemmungsgebiete stellen im Hochwasserfall wichtige Retentionsflächen zur Verfügung, eine Beeinträchtigung dieser während einer Bauphase kann massive Auswirkungen auf den Hochwasserschutz im Stadtgebiet sowie weiteren Rheinanliegern stromabwärts haben. Des Weiteren ist eine Sicherung der Baustelle vor einem Hochwasserereignis zwingend zu berücksichtigen.

Außerdem ist zu beachten, dass es sich im Bereich des Deiches in Neuenkamp-Kaßlerfeld um ein vom Bergbau beeinflusstes Gebiet handelt, eventuelle Folgen sind zu berücksichtigen.

Insgesamt wiegen die Beeinträchtigungen der Auswirkungen auf den Hochwasserschutz schwer, weshalb die Belange des Hochwasserschutzes bei der Variantenbewertung und der Trassenauswahl dringend zu berücksichtigen sind. Generell ist eine frühzeitige Abstimmung mit den zuständigen Hochwasserschutz- und Deichunterhaltungspflichtigen notwendig. Alle Arbeiten in der Deichschutzzone oder am Deichkörper sind zwingend mit der Stadt Duisburg

sowie den WBD-AöR abzustimmen. Das betrifft sowohl die Bauarbeiten als auch Erkundungsarbeiten im Vorfeld.

Untere Naturschutzbehörde, Artenschutz

Allgemeines

Aus Sicht des Landschafts-, Natur- und Artenschutzes führt der geplante Trassenkorridor der CO_2-Pipeline im Duisburger Stadtgebiet zu erheblichen Raumwiderständen und ökologischen Konflikten. Der Duisburger Stadtwald stellt als zusammenhängender Waldkomplex ein Kernelement des regionalen Biotopverbunds dar und erfüllt essenzielle Klimaschutz-, Immissionsschutz- und Erholungsfunktionen.

Gemäß Bundesnaturschutzgesetz (§ 13 ff. BNatSchG) sowie den Vorgaben des Landesentwicklungsplans NRW gilt das strikte Gebot der Eingriffsvermeidung. Die Neuinanspruchnahme unberührter Schutzgebiete ist unzulässig, solange bereits bestehende Leitungstrassen und Infrastrukturkorridore genutzt werden können.

Hinsichtlich der Beanspruchung von Naturschutzgebieten (NSG) und Landschaftsschutzgebieten (LSG) im Duisburger Stadtgebiet bestehen seitens der UNB grundlegende Vorbehalte.

Soweit die Tangierung von Schutzgebieten unumgänglich ist, sind im nachgelagerten Verfahren geschlossene Bauweisen (z. B. HDD-Spülbohrungen unterhalb des Wurzelraums) zwingend nachzuweisen.

Die Bedenken des Naturschutzbeirates, der das Vorhaben insgesamt ablehnt, hinsichtlich des Erhalts der Wald- und Biotopverbundflächen werden vollumfänglich geteilt.

Nord-Süd-Walddurchquerung an der Grenze zu Mülheim an der Ruhr

Die Untere Naturschutzbehörde Duisburg lehnt die Nord-Süd-verlaufende Querung des Waldes an der Stadtgrenze zu Mülheim an der Ruhr nachdrücklich ab.

Der Duisburg-Mülheimer Wald besitzt als historisch kontinuierlich bewaldetes Altwaldgebiet eine herausragende naturschutzfachliche Bedeutung im westlichen Ruhrgebiet. Seine pflanzengeographische Sonderstellung verdankt der Waldkomplex seiner Lage in einem markanten mitteleuropäischen Grenzraum am Übergang vom Bergischen Land zum Niederrheinischen Tiefland und zur Westfälischen Bucht.

Dieser geologisch-geomorphologische und lokalklimatische Gradient führt dazu, dass im Gebiet eine Vielzahl von Pflanzenarten ihre natürliche Arealgrenze erreicht.

Diese ökologische Wertigkeit spiegelt sich in einem umfassenden rechtlichen Schutzgefüge wider:

Der gesamte Waldkomplex ist Bestandteil des Regionalen Grünzugs A und weiträumig als Landschaftsschutzgebiet gesichert. Neben gesetzlich geschützten Biotopen nach § 30 BNatSchG und § 42 LNatSchG NRW (wie naturnahen Fließgewässern, Auen-, Bruch- und Moorwäldern) beherbergt der Wald europaweit geschützte FFH-Lebensraumtypen, darunter Hainsimsen- und Waldmeister-Buchenwälder (LRT 9110, 9130), Stieleichen-Hainbuchenwälder (LRT 9160) sowie seltene Moorwälder (LRT 91D0) und Erlen-Eschen-Auenwälder (LRT 91E0).

Die herausragende Artenvielfalt zeigt sich in den weit über 600 nachgewiesenen Pflanzenarten – was etwa einem Viertel der Gesamtflora Nordrhein-Westfalens entspricht – darunter mehr als 90 Rote-Liste-Arten. Zugleich nimmt das Gebiet im anthropogen überprägten Ballungsraum eine unersetzliche Refugialfunktion für die Tierwelt ein. Für die Avifauna bietet der Wald strukturell reich ausgestattete Lebensräume für höhlen- und waldbrütende Arten wie Schwarz-, Mittel- und Kleinspecht, Habicht, Sperber, Mäusebussard, Waldkauz sowie die Waldschnepfe (s.a. unten). Auch für die stark rückläufige Herpetofauna des Ruhrgebiets stellt der Wald einen zentralen Rückzugsraum dar; er sichert das Überleben von im zentralen Ruhrgebiet vom Aussterben bedrohten Arten wie dem Feuersalamander und der Waldeidechse sowie von stark gefährdeten Beständen der Blindschleiche, der Erdkröte und des Grasfroschs (s.a. unten).

Ergänzt wird diese Schutzwürdigkeit durch unverzichtbare Ökosystemdienstleistungen im Bereich des Biotopverbunds, des Klimaschutzes und der Erholung:

Als großflächig zusammenhängender Waldkomplex sichert das Gebiet die Vernetzung von Lebensräumen und Populationen im überregionalen Biotopverbund des südwestlichen Ruhrgebiets.

Klimatisch fungiert der Wald als zentraler Frisch- und Kaltluftproduzent für die angrenzenden Großstädte Duisburg, Mülheim an der Ruhr und Ratingen, mildert den urbanen Wärmeinseleffekt ab und bindet in seinen organischen Böden große Mengen Kohlenstoff. Schließlich bietet das Waldgebiet der Bevölkerung im dichtbesiedelten Ballungsraum einen überörtlich bedeutsamen Raum für die gewässernahe Naherholung, Naturerfahrung und Umweltbildung.

Trassenverläufe, die das zusammenhängende Waldgebiet parallel zur Autobahn A3 oder entlang bestehender Waldschneisen in Nord-Süd-Richtung durchschneiden (wie bei Variante B mit knapp 9,9 km Waldbetroffenheit), führen zu irreversiblen Eingriffen. Die Verlegung in offener Bauweise bewirkt eine dauerhafte Entwertung des Landschaftsbildes, die Zerstörung der Erholungsfunktion sowie massive Zerschneidungswirkungen für den Naturhaushalt des

Waldgebietes. Zudem ist davon auszugehen, dass verfahrenskritische Tierarten betroffen sind.

Es wird nachdrücklich gefordert, eine Trassenführung parallel zu den bestehenden OGE-Leitungen „OGE LNr. 2“ oder „OGE LNr. 70“ zu prüfen. Diese weisen eine weitaus geringere Betroffenheit von Schutzgebieten und eine Vorprägung hinsichtlich des Eingriffs in Natur und Landschaft auf.

Detaillierte Bewertung der Trassenvarianten (A, B und C)

Variante A

Im Bereich des Ruhrbogens wird das dortige LSG sowie das NSG auf Mülheimer Stadtgebiet tangiert. Ein auf Duisburger Stadtgebiet geplantes Naturschutzgebiet wäre direkt betroffen. Die komplette Trassenführung durch den Wald an der Grenze nach Mülheim auf einer Länge von knapp 10 km wird aus Gründen des Artenschutzes, der Beeinträchtigung des Landschaftsbildes und der Erholungsfunktion sowie der Störung des Naturhaushalts entschieden abgelehnt. Es ist nicht plausibel, weshalb nicht die Trasse der vorhandenen Leitungen „OGE LNr. 2“ oder „OGE LNr. 70“ gewählt wird, die eine erheblich geringere Betroffenheit schutzwürdiger Gebiete aufweist. Im Südabschnitt (Rheinquerung) wäre die Bündelung mit den bestehenden Trassen von „OGE LNr. 13/2/4“ bzw. „LNr. 202“ bis nach Mündelheim zu fordern. Weiterhin bestehen im Bereich des Mündelheimer Rheinbogens Vorbehalte wegen der Inanspruchnahme von LSG-Flächen, der Beeinträchtigung schutzwürdiger Böden und artenschutzrechtlicher Konflikte (z. B. Feldlerche).

Variante B

Im Bereich des Ruhrbogens wird das dortige LSG sowie eine Ökokonto-Fläche berührt. Es ist zu prüfen, warum die Trasse im Ruhrbogenbereich nicht weiter nördlich auf die Trasse der „OGE LNr. 1“ einschwenkt und der Gelenkpunkt „GD.01“ auf die westliche Seite der A3 verlegt wird.

Der weitere Verlauf bis zur Ruhrmündung ist aus naturschutzfachlicher Sicht weitgehend unkritisch.

Der Trassenverlauf im Deichvorland von Neuenkamp wird äußerst kritisch gesehen. Die Überlagerung von LSG-Status, wertvollem Grünland und anstehenden Deichsanierungsverfahren führt zu einer jahrelangen erheblichen Beeinträchtigung des Gebiets.

Die anschließende Rheinquerung südlich der A 40 erscheint unkritisch, sofern das NSG „Gebiet nördlich der Asterlager Kuhstraße“ und das NSG „Werthauser Wardt“ weiträumig ausgespart bleiben.

Ebenso erscheint der weitere Verlauf im Bereich Winkelhausen eher unkritisch, wenn schutzwürdige Bereiche im dortigen LSG ausgespart oder unterquert werden und das NSG „Essenberger Bruch“ weiträumig ausgespart bleibt.

Der weiter westliche Abschnitt im Bereich des „Schwafheimer Meer“ wird als kritisch eingestuft, sofern nicht ausreichende Schutzabstände zum Schutzgebiet eingehalten werden.

Die komplette Trassenführung durch den Wald an der Grenze nach Mülheim auf einer Länge von knapp 10 km wird aus Gründen des Artenschutzes, der Beeinträchtigung des Landschaftsbildes und der Erholungsfunktion sowie der Störung des Naturhaushalts entschieden abgelehnt. Es ist nicht plausibel, weshalb nicht die Trasse der vorhandenen Leitungen „OGE LNr. 2“ oder „OGE LNr. 70“ gewählt wird, die eine erheblich geringere Betroffenheit schutzwürdiger Gebiete aufweist.

<u>Variante C</u>

Im Bereich des Ruhrbogens wird das dortige LSG sowie eine Ökokonto-Fläche berührt. Es ist zu prüfen, warum die Trasse im Ruhrbogenbereich nicht weiter nördlich auf die Trasse der „OGE LNr. 1“ einschwenkt und der Gelenkpunkt „GD.01“ auf die westliche Seite der A3 verlegt wird.

Der weitere Verlauf bis zur Ruhrmündung ist aus naturschutzfachlicher Sicht weitgehend unkritisch.

Der Trassenverlauf im Deichvorland von Neuenkamp wird äußerst kritisch gesehen. Die Überlagerung von LSG-Status, wertvollem Grünland und anstehenden Deichsanierungsverfahren führt zu einer jahrelangen erheblichen Beeinträchtigung des Gebiets.

Die anschließende Rheinquerung südlich der A 40 erscheint unkritisch, sofern das NSG „Gebiet nördlich der Asterlager Kuhstraße“ und das NSG „Werthauser Wardt“ weiträumig ausgespart bleiben.

Ebenso erscheint der weitere Verlauf im Bereich Winkelhausen eher unkritisch, wenn schutzwürdige Bereiche im dortigen LSG ausgespart oder unterquert werden und das NSG „Essenberger Bruch“ weiträumig ausgespart bleibt.

Der weiter westliche Abschnitt im Bereich des „Schwafheimer Meer“ wird als kritisch eingestuft, sofern nicht ausreichende Schutzabstände zum Schutzgebiet eingehalten werden. Wie bei Variante A wird bei der Südspange inkl. der Rheinquerung die Weiterverfolgung der Trasse „OGE LNr. 13/2/4“ bzw. „LNr. 202“ bis Mündelheim eingefordert. Die Bedenken bzgl. LSG, Bodenschutz und Artenschutz (Feldlerche) gelten entsprechend.

Detaillierte artenschutzrechtliche Betroffenheiten (Artengruppen und Einzelarten)

Das vorliegende Gutachten zum Artenschutz weist Betroffenheiten bei folgenden verfahrenskritischen Artengruppen aus:

Säugetiere / Fledermäuse

Es wären im Bereich der Trassenkorridore mutmaßlich folgende bislang nachgewiesene Arten betroffen:

Bechsteinfledermaus (*Myotis bechsteinii*), Großer Abendsegler (*Nyctalus noctula*), Kleinabendsegler (*Nyctalus leisleri*), Rauhautfledermaus (*Pipistrellus nathusii*), Braunes Langohr (*Plecotus auritus*), Fransenfledermaus (*Myotis nattereri*), Großes Mausohr (*Myotis myotis*), Wasserfledermaus (*Myotis daubentonii*) und Zwergfledermaus (*Pipistrellus pipistrellus*).

Neben drohenden Quartierverlusten (Wochenstuben- und Ruhequartiere in Höhlenbäumen) infolge von Gehölzrodungen alter Laubholzbestände droht die Zerschneidung von Leitlinien. Hier wäre insbesondere die stark ortstreue Bechsteinfledermaus zu benennen, die sensibel auf die Entwertung tradierter Flugstraßen und Jagdhabitate reagiert. Weiterhin kommt es durch nächtliche Baustellenbeleuchtung zu Stör- und Scheuchwirkungen.

Avifauna (Vögel)

Es wären im Bereich der Trassenkorridore mutmaßlich folgende bislang nachgewiesene (planungsrelevante) Arten betroffen:

Habicht (*Accipiter gentilis*), Mäusebussard (*Buteo buteo*), Waldkauz (*Strix aluco*), Kleinspecht (*Dryobates minor*), Feldlerche (*Alauda arvensis*), Steinkauz (*Athene noctua*). Eisvogel (*Alcedo atthis*), Krickente (*Anas crecca*), Löffelente (*Spatula clypeata*), Knäkente (*Spatula querquedula*), Gänsesäger (*Mergus merganser*), Uferschwalbe (*Riparia riparia*), Wasserralle (*Rallus aquaticus*) und Zwergsäger (*Mergellus albellus*).

Neben dem Verlust von Brutbäumen und Störungen im Umfeld sensibler Fortpflanzungsstätten während der Brutzeit sind Flächeninanspruchnahme und Störzonen z.B. im Mündelheimer Rheinbogen und auf Agrarflächen zu befürchten.

Amphibien

Es wären im Bereich der Trassenkorridore mutmaßlich folgende bislang nachgewiesene Arten betroffen:

Feuersalamander (*Salamandra salamandra*), Kammolch (*Triturus cristatus*), Geburtshelferkröte (*Alytes obstetricans*), Kreuzkröte (*Bufo calamita*), Moorfrosch (*Rana arvalis*) und Kleiner Wasserfrosch (*Pelophylax lessonae*).

Neben der Gefahr individueller Verluste durch Baufahrzeuge sind Falleneffekte in offenen Baugruben sowie Beeinträchtigungen des Wasserhaushalts quellnaher Waldhabitate zu befürchten.

Fazit und Forderungen an das Planfeststellungsverfahren

1. Die Nord-Süd-Durchquerung des Duisburg-Mülheimer Waldes ist verbindlich auszuschließen.

2. Der Bündelungsgrundsatz entlang vorbelasteter Trassen (z. B. OGE LNr. 2, LNr. 70, LNr. 1, LNr. 13/2/4 bzw. LNr. 202) ist vorrangig umzusetzen.

3. Für sensible Abschnitte von Variante C (z. B. Deichvorland Neuenkamp, Schwafheimer Meer) sind geschlossene Bauweisen, ausreichende Schutzabstände und vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen (CEF) festzuschreiben.

Landschafts- und Waldentwicklung

Grundsätzliches

Das Vorhaben Bau der Transportleitung „Delta Rhine Corridor – DRC“ verursacht einen erheblichen Eingriff in Natur und Landschaft. Für die Stadt Duisburg ist eine sehr hohe Betroffenheit durch die Inanspruchnahme von Waldflächen festzustellen.

Nach § 2 Abs. 2 Raumordnungsgesetz besteht der Grundsatz, den Raum in seiner Bedeutung für die Funktionsfähigkeit der Böden, des Wasserhaushalts, der Tier- und Pflanzenwelt sowie des Klimas einschließlich der jeweiligen Wechselwirkungen zu entwickeln und zu sichern.

Durch die Inanspruchnahme von erheblichen Waldflächen führt das Vorhaben zu erheblichen Raumwiderständen, zu ökologischen Konflikten und zu einer massiven Beeinträchtigung der Erholungsfunktion.

Landesentwicklungsplan NRW

Waldziele des Landesentwicklungsplan NRW:

Waldgebiete sind so zu erhalten, zu pflegen und zu entwickeln, dass der Wald seine Nutz-, Schutz- und Erholungsfunktionen nachhaltig erfüllen kann. **Waldgebiete dürfen nur für andere Nutzungen in Anspruch genommen werden, wenn die angestrebten Nutzungen nicht außerhalb des Waldes realisierbar sind** und der Eingriff in den Wald auf das unbedingt erforderliche Maß beschränkt wird.

In waldarmen Gebieten ist im Rahmen der angestrebten Entwicklung auf eine Waldvermehrung hinzuwirken.

Regionalplan Ruhr

Der Regionalplan Ruhr hat die Aufgabe Zielvorstellungen für die künftige Entwicklung aufzuzeigen und rechtliche Rahmenbedingungen zu liefern. Die Regionalpläne erfüllen gleichzeitig die Funktion des Landschaftsrahmenplan und des forstlichen Rahmenplans zur Sicherung des Waldes.

Die Ziele der Raumordnung sind laut Regionalplan Ruhr bei raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen zu beachten, d. h. sie können im Wege der Abwägung nicht überwunden werden.

In der Präambel des Regionalplan Ruhr sind folgende Ziele definiert:

Freiraum nachhaltig sichern und weiterentwickeln

- als Lebensraum für Tiere und Pflanzen sowie als Entwicklungsraum biologischer Vielfalt
- als klimatischer und lufthygienischer Ausgleichsraum
- als Raum für Bodenschutzfunktion
- als Raum für landschaftsorientierte Erholungs-, Sport- und Freizeitnutzung

Waldflächen sind nach dem Regionalplan Ruhr insbesondere in Ballungsräumen vor dem Zugriff durch andere konkurrierende Nutzungen zu sichern. Ziel laut Regionalplan Ruhr ist die Erhaltung der Waldflächen, um Ihre Funktion für den Arten- und Biotopschutz zu sichern.

In waldarmen Gebieten ist die Waldfläche nach dem Regionalplan Ruhr möglichst zu mehren. Insbesondere in Kommunen mit einem geringen Flächenanteil an Wald sind laut Regionalplan Ruhr hohe Anforderungen an die ausnahmsweise Inanspruchnahme von Waldbereichen zu stellen. Waldarm sind Kommunen, deren Waldanteil unter 20 % liegt.

Aufgrund der besonderen Wertigkeit und Vielfalt der Waldfunktionen und des daraus resultierenden erhöhten Beeinträchtigungsrisikos gegenüber Eingriffen sind Waldbereiche im Wirkungsbereich des Regionalplan Ruhr in der Regel vor Inanspruchnahme durch entgegenstehende Planungen und Maßnahmen zu schützen.

Die Sicherung und Betrachtung sämtlicher Waldfunktionen dient laut Regionalplan Ruhr gleichzeitig auch der Unterstützung weiterer eigenständiger Raumordnungsbelange.

<u>Bedeutung der Aussagen des Raumordnungsgesetzes, des Landesentwicklungsplans und des Regionalplans Ruhr für die Erhaltung der Waldflächen und für die Abwägung zwischen den Korridorvarianten Delta A, B und C</u>

Duisburg hat mit einer Bewaldung von 10,96 % einen sehr geringen Waldanteil. Laut der gesetzlichen Vorgaben ist in Duisburg auf eine Waldmehrung hinzuwirken. Das geplante Leitungsvorhaben würde den ohnehin schon geringen Waldanteil noch weiter absenken.

Der Duisburger Stadtwald bildet gemeinsam mit dem weiter angrenzenden Wald der Nachbarstädte (im Planungsbereich insbesondere Mülheim a. d. Ruhr) ein außergewöhnliches großes und ökologisch hochwertiges Waldgebiet, welches in dieser Wertigkeit im dichtbesiedelten Ballungsgebiet Rhein / Ruhr kein weiteres Mal zu finden ist. Dies zeichnet sich auch in der Waldfunktionskartierung aus: Erholungsfunktion Stufe 2, Klimaschutzfunktion Stufe 1 (2), Immissionsschutz Stufe 1, Lärmschutz Stufe 1.

Die im Korridor und in der potenziellen Trassenachse betroffenen Waldbestände sind bis zu 214 Jahre alt und durch die Bodenständigkeit ökologisch sehr hochwertig. Die Waldbestände entsprechen auf großer Fläche der potenziell natürlichen Vegetation. Die betroffenen Waldflächen haben nach der numerischen Bewertung von Biotoptypen in NRW teilweise einen Biotopwert von 10 (Skala 0 – 10) und sind aufgrund ihres Alters laut Landesanstalt für Umwelt, Naturschutz und Klimaschutz (Lanuk) nicht ausgleichbar.

Der Duisburger Stadtwald ist laut Regionalplan Ruhr als Bereich für den Schutz der Landschaft und landschaftsorientierte Erholung ausgewiesen.

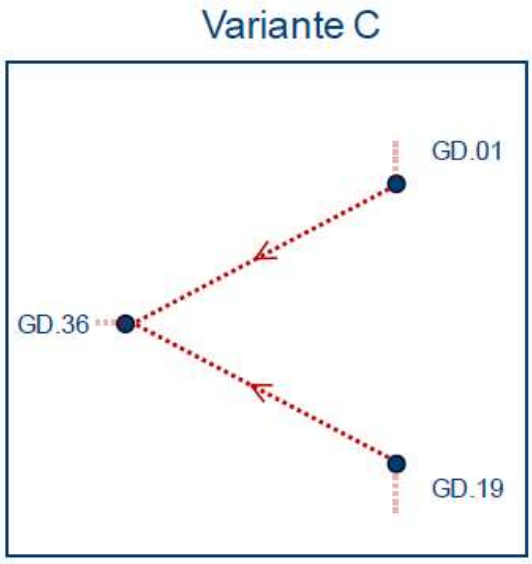
In der potenziellen Trassenachse im Duisburger Stadtwald befindet sich ein ca. 3.000 Jahre altes Hügelgräberfeld aus der späten Bronzezeit. Dieses Hügelgräberfeld ist der älteste Siedlungsnachweis im Duisburger Raum und steht unter Denkmalschutz.

Von den Korridorvarianten im Untersuchungsraum Delta kommt aus den genannten Gründen für den Fachbereich Landschafts- und Waldentwicklung daher ausschließlich die Variante „C“ in Betracht. Bei der Variante C werden im Leitungsverlauf „nur“ 9,19 Hektar Wald im Arbeitsstreifen gerodet. Bei der Variante B wären dies 25,16 Hektar und bei der Variante A wären 38,81 Hektar durch die Querung betroffen.

Die Korridorvariante Delta C wird im Antrag unabhängig von der Leitungslänge als umweltfachlich günstigere Alternative dargestellt.

Nach dem Landesentwicklungsplan NRW dürfen Waldgebiete nur für andere Nutzungen in Anspruch genommen werden, wenn die angestrebten Nutzungen nicht außerhalb des Waldes realisierbar sind.

Deltavariante C zeigt, dass auch Alternativen außerhalb des Stadtwaldes realisierbar sind. Nach den Vorgaben des Landesentwicklungsplan würden dadurch die Deltavarianten A und B trotz der größeren Leitungslänge von Deltavariante C ausscheiden.



Untere Bodenschutzbehörde

Bodenschutz verfolgt das Ziel, den Boden vor schädlichen Bodenveränderungen zu schützen bzw. die Funktionen des Bodens zu sichern oder wiederherzustellen.

Zur Berücksichtigung in Planverfahren hat die Stadt Duisburg daher in Zusammenarbeit mit der IFUA-Projekt-GmbH „Planungskarten zum Bodenschutz“ entwickelt, die über das Kartenmaterial des Geologischen Dienstes hinausgehen, und Bodenschutzvorrangflächen ausgewiesen. Diese sind im Internet unter https://www.duisburg.de/vv/produkte/pro_du/dez_vii/102010100000056037 einsehbar.

Die ausgewiesenen Bodenschutzvorrangflächen sind vor einer Inanspruchnahme aufgrund ihrer Seltenheit im Duisburger Stadtgebiet zu schützten. Die Trassenvarianten der CO2-Leitungen verlaufen in Teilbereichen durch diese Bodenschutz-vorrangflächen, sodass das geplante Vorhaben zu einer Zerstörung der schützenswerten Böden führen würde.

Im Zuge der durchgeführten Abwägung der raumordnerischen, der umweltfachlichen und der technischen Belange innerhalb des Betrachtungsraumes Delta wurde seitens des Vorhabenträgers die Trassenvariante B als vorzugwürde Trasse ermittelt, obwohl im Ergebnis der Prüfung sowohl der raumordnerischen als auch der umweltfachlichen Belange sich die Trassenvariante C als Vorzugsvariante ergibt.
Begründet wird die Auswahl der Variante B damit, dass die Leitungslänge in der Gesamtabwägung eine höhere Gewichtung erhält. Dies ist aus Sicht der Unteren Bodenschutzbehörde nicht nachvollziehbar, da außer Acht gelassen wird, dass insbesondere der Eingriff

in den Duisburger Stadtwald insgesamt einen dauerhaft erheblichen Eingriff darstellt und diesem daher eine herausragende Gewichtung zugesprochen werden muss.

Aufgrund des vorrangingen Ziels der Meidung einer Trassenführung durch Waldflächen (vgl. Trassierungskriterien) und den damit einhergehenden erheblichen Beeinträchtigungen des Schutzgutes Boden bestehen erhebliche bodenschutzrechtliche Bedenken gegen die beiden Varianten A und B, sodass aus Sicht der Unteren Bodenschutzbehörde als einzige mögliche Trassenvariante eine nördliche und südliche Rheinquerung (Variante C) weiterzuverfolgen ist.

Aus bodenschutzrechtlicher Sicht besteht jedoch weiterer Optimierungsbedarf für die Trassenführung der Variante C, insbesondere hinsichtlich der Trassenführung der südlichen Rheinquerung, da auch durch die aktuell betrachteten Trassenvarianten erhebliche Eingriffe in das Schutzgut Boden festzustellen sind. Aus Sicht der Unteren Bodenschutzbehörde sind weitere Varianten insbesondere durch bereits vorgeprägte Flächen bzw. in Parallellage zu bereits bestehenden Trassenkorridoren oder Linienbauwerken (z.B. Straßenzüge wie der B288) zu prüfen. Aus Sicht der Unteren Bodenschutzbehörde sollte auch geprüft werden, ob in den südlich angrenzenden Nachbarstädten bereits vorgeprägte Flächen für einen Trassenkorridor zur Verfügung stehen. Zudem sollte für die nördliche Rheinquerung eine Parallellage zur A40 geprüft werden, da auch mit der bisher geplanten Trassenführung der nördlichen Rheinquerung eine Inanspruchnahme von Bodenschutzvorrangflächen verbunden ist.

Seitens der Unteren Bodenschutzbehörde kann nicht nachvollzogen werden, warum eine Einstufung von Altlastenstandort-/verdachtsflächen in eine Raumwiderstandsklasse von IV („sehr erheblich“) vorgenommen wurde. Es ist festzustellen, dass aus bodenschutzrechtlicher Sicht die Bewertung der Erheblichkeit des Eingriffes in Altlastenstandort-/verdachtsflächen gegenüber dem Eingriff in das Schutzgut Boden nicht sachgerecht erfolgt ist. Der Umgang mit Altlastenstandort-/verdachtsflächen lässt sich technisch lösen.

Die Bodenschutzfunktionen werden hingegen bei einer Inanspruchnahme von naturnahen Böden nachhaltig zerstört. In diesem Zusammenhang ist auch auf die Bodenkühlleistung von Böden hinzuweisen, die insbesondere bei Projekten berücksichtigt werden sollten, die das Ziel verfolgen, den Folgen des Klimawandels entgegenzuwirken.

Folglich kann nicht nachvollzogen werden, dass als Trassierungskriterium eine generelle Meidung von Altlastenstandort-/verdachtsflächen herangezogen wurde. Aus Sicht der Unteren Bodenschutzbehörde stellen Altlastenstandort-/verdachtsflächen keine technische Barriere zur Verlegung einer Leitung dar. Vielmehr wird durch die Nutzung bereits vorgeprägter Flächen der Verbrauch der Ressourcen Fläche und Boden erheblich reduziert.

Fazit

1. **Eine Trassenführung durch den Duisburger Wald ist abzulehnen.**

2. **Es ist eine optimierte Trassenführung, insbesondere für die südliche Rheinquerung, zu prüfen, die sich vor allem an bereits vorgeprägten Flächen bzw. dem Bündelungsgrundsatz entlang bereits vorhandenen Trassen orientiert.**

3. **Eine generelle Meidung von Altlastenstandort-/verdachtsflächen und der damit verbundenen Einordnung dieser in eine Raumwiderstandklasse IV ist fachlich nicht nachvollziehbar. Für die Variantenbetrachtung der Trasse sollten diese zur Reduzierung des Verbrauchs der Ressourcen Fläche und Boden hingegen bevorzugt genutzt werden.**

Sollte nachweislich und nachvollziehbar eine Trassenführung im Bereich von Bodenschutzvorrangflächen unvermeidlich sein, wäre im Zusammenhang mit dem Ausgleich für den Verlust von Natur und Landschaft auch der Eingriff in das Schutzgut Boden zu bilanzieren und auszugleichen.
Hierfür wären im Zuge des Planfeststellungsverfahren entsprechende Gutachten zur Bewertung des Eingriffs für den Boden zu erstellen, die beabsichtigten Kompensationsmaßnahmen darzulegen und ebenfalls im Rahmen des Gutachtens zu bewerten.

Ferner wäre für die Arbeiten im Bereich von naturnahen Böden zur Vermeidung physikalischer Bodenschäden und stofflichen Verunreinigungen sowie zum nachhaltigen Schutz der Ressource Boden Bodenschutzkonzepte vorzulegen und eine bodenkundliche Baubegleitung vorzusehen.

Technische Vertragsabwicklung und -verwaltung

Aufgrund des derzeitigen Verfahrensstandes (Raumverträglichkeitsprüfung) kann seitens 62-14 keine Aussage getätigt werden. Ob und welche städtischen Flurstücke für den Trassenverlauf in Anspruch genommen werden sollen, steht zum gegenwärtigen Zeitpunkt nicht konkret fest (vorzugswürdiger Korridor/Variantenkorridor).

Ich bitte, die vorgenannten Bedenken und Anregungen im Zuge des weiteren Verfahrens zu berücksichtigen.

Mit freundlichen Grüßen
In Vertretung

_____
(Unterschrift)
(Martin Linne)
(Beigeordneter)