

# LANDESBÜRO DER NATURSCHUTZVERBÄNDE NRW

## Beratung . Mitwirkung . Koordination

Landesbüro der Naturschutzverbände NRW · Ripshorster Str. 306 · 46117 Oberhausen

Landesbetrieb Straßenbau  
Regionalniederlassung Niederrhein  
Projektgruppe BAB  
Hansastraße 2

47799 Krefeld

**An Email: [ingo.muennekhoff@strassen.nrw.de](mailto:ingo.muennekhoff@strassen.nrw.de)**

Ihr Schreiben vom  
11.09.2020

Ihr Zeichen

Unser Zeichen (Bitte unbedingt angeben)  
KR/DU 32-09.20 ST

### **Erarbeitung UVU für den 4-streifigen Ausbau B 288 zwischen Krefeld-Uerdingen und Duisburg-Mündelheim**

**Hier:** Stellungnahme der in NRW anerkannten Naturschutzverbände UVU-Scoping (Ersatz 1. UVU-AK-Termin)

Sehr geehrter Herr Münnekhoff,  
sehr geehrte Damen und Herren,

für die Übersendung der Unterlagen zum UVP-Scoping zu der zu erarbeitenden UVU für den 4-streifigen Ausbau der B 288 zwischen Krefeld-Uerdingen und Duisburg-Mündelheim danke ich Ihnen im Namen der in NRW anerkannten Naturschutzverbände.

Wir bedauern es sehr, dass der 1. AK-Termin aufgrund Covid-19 nicht durchgeführt werden kann, da der fachliche Austausch in den AK-Terminen immer sehr konstruktiv ist und frühzeitig wichtige Hinweise für die Planung gegeben werden können.

Bevor wir nachfolgend – wie von Ihnen angeboten – schriftlich zur UVU für den geplanten 4-streifigen Ausbau der B 288 zwischen Krefeld-Uerdingen und Duisburg-Mündelheim Stellung nehmen, möchten wir zunächst Grundsätzliches anmerken:

Eine Verbreiterung auf 4 Streifen für den LKW- und PKW-Verkehr ist v.a. auf Grund des Klimawandels, aber auch des mit der Verbreiterung verbundenen Flächenverbrauchs und der Lärm- und Schadstoffemissionen weder mit der Umweltsituation noch mit der menschlichen Gesundheit vereinbar. Sowohl die Anwohner der Mündelheimer und Düsseldorfer Straße auf Krefelder Seite als auch die Anwohner der Krefelder Straße und dahinter auf der Duisburger Seite in Mündelheim als auch die Natur leiden bereits jetzt unter unzumutbarer Lärmbelastigung. Der 4-streifige Ausbau der B 288 mit der Verbreiterung der bisherigen 2-streifig ausgebauten Trasse nach Norden hin, lässt befürchten, dass die vorhandenen Lärmpegel-Grenzwerte dort deutlich überschritten werden.

LANDESBÜRO DER  
NATURSCHUTZVERBÄNDE NRW

Ripshorster Str. 306  
46117 Oberhausen

T 0208 880 59-15  
F 0208 880 59-29

E [info@lb-naturschutz-nrw.de](mailto:info@lb-naturschutz-nrw.de)  
I [www.lb-naturschutz-nrw.de](http://www.lb-naturschutz-nrw.de)

Sie erreichen uns  
Mo - Fr 9.00 bis 13.00 Uhr  
Mo - Do 13.30 bis 16.00 Uhr

**Auskunft erteilt:**  
Herr Mackmann

**Datum**  
16.10.2020 / Ma

Träger des Landesbüros der  
Naturschutzverbände NRW



Sogar die Verkehrsminister haben erkannt, dass eine Erweiterung des Straßenbaus für den motorisierten Kraftfahrzeugverkehr zunehmend konfliktrichtig und zudem unwirtschaftlich ist. Auch sie befürworten inzwischen die Verkehrswende und v.a. die Verlagerung des Gütertransportes auf die Schiene. Für den Personentransport wurde das Projekt Deutschlandtakt ins Leben gerufen, das die Bahn pünktlicher machen soll.

Doch die Schienentrassen zwischen Krefeld und Duisburg / Düsseldorf sind sehr begrenzt und nicht an eine Zunahme des Personen- und Güterverkehrs angepasst. Schon jetzt stehen Güter- und Personen-Züge auf der linken Rheinseite zwischen Krefeld und Duisburg teilweise im Stau, weil es nur eine 2-spurige Gleisverbindung in Rheinhausen über den Rhein gibt. Hierüber werden sowohl der Personenverkehr aus dem gesamten linken Niederrhein als auch der Güterverkehr aus den zahlreichen Logports und Chemieparcs sowie aus Venlo bzw. Antwerpen geführt.

Zwar verfügt die Eisenbahnbrücke von Krefeld über Neuss nach Düsseldorf über 4 Gleise, jedoch ist die Verbindung von Krefeld aus teilweise nur einspurig. Daher halten wir es für dringend geboten, zu prüfen, ob eine direkte Gleistrasse zwischen Krefeld und Duisburg-Mündelheim (Mannesmann)- wie sie Anfang der 40er Jahre bereits existierte - zu reaktivieren, möglich ist. Auf beiden Seiten bestehen Anschlussmöglichkeiten: in Krefeld über die Hafenbahn bis Linn, in Duisburg über die Mannesmannwerke bis Duisburg-Hauptbahnhof. Die Ertüchtigung der linksrheinischen Eisenbahntrasse zwischen Krefeld und Duisburg Hbf würde den Gütertransport auf dieser Strecke fördern.

Verkehrlich und raumordnerisch (Bündelung) macht möglicherweise eine kombinierte Eisenbahn-Straßen-Trasse Sinn; eine solche Lösung steht jedoch unter dem Vorbehalt einer Prüfung unter Umweltgesichtspunkten sowie der Anforderungen gem. Vogelschutz- u. FFH-RL bzw. dem Artenschutzrecht. Ob eine Tunnellösung oder Brückenführung auf Stelzen zu wählen ist, hängt auch von den geohydrologischen Gegebenheiten ab.

Zudem sollte die bereits in früheren Jahren angesprochene Verschiebung der Brücke und der Straßen- Eisenbahnverbindung in den Mündelheimer Süden untersucht werden. Hiermit könnte die Lärm- und Gefahrensituation in Mündelheim - das durch die B288 in 2 Stadtteile zerschnitten wird - beseitigt werden, wenn die vorhandene Trasse zurückgebaut wird.

Zudem könnte durch Stelzenbau weniger Fläche verbraucht werden und direkter an das Mannesmann-Gelände angeschlossen werden.

Wir sind uns bewusst, dass diese kombinierte Planung ein erhöhtes Maß an Abstimmung zwischen verschiedenen Institutionen, Behörden und Abteilungen erfordert. Da solche Abstimmungen aber an anderer Stelle (s. z.B. Eisenbahn-Straßenbrücken in Schleswig-Holstein über Nord-Ostsee-Kanal oder Fehmarn-Sund) möglich sind, halten wir diese Praxis hier und für die Zukunft sowieso für geboten.

Was die Firma Alberdingk & Boley an der B 288 auf Uedinger Seite betrifft, weisen wir auf die sicherheitstechnischen Aspekte hin, da es sich um einen Störfallbetrieb handelt, der ohnehin nicht an dieser Stelle bleiben kann. Wir haben zu dieser Problematik bereits in 2018 im Rahmen des immissionsschutzrechtlichen Verfahrens zur beantragten Erweiterung des Störfallbetriebes Stellung genommen.

Im Folgenden erläutern wir nach Prüfung der uns zur Verfügung gestellten UVU-Scoping-Unterlagen von uns vorgeschlagene Ergänzungen der UVU-Untersuchungen:

## 1. Untersuchungsraum - Variantenvergleich

Der Untersuchungsraum ist so abzugrenzen, dass bei der Varianten-Untersuchung folgende Varianten geprüft werden können, soweit sich diese Varianten bzw. Lösungsdetails möglicher Ausführungsvarianten. Maßgeblich ist bei der Entwicklung entsprechender Varianten die Grundlagenermittlung bzw. Raumanalyse einschl. der Verkehrsanalyse:

- Prüfung der Null-Variante mit dem Erhalt des jetzigen 2-spurigen Ausbauzustands und dem Erhalt der Brücke. Kein Neubau einer Brücke. Nach unserer Beobachtung gibt es auf der B 288 und auf der Rheinbrücke nur selten Stausituationen, z.B. nach Unfällen. Ein kritischer Bereich liegt eher in der Abfahrt von der B 288 der von der Rheinbrücke kommenden Fahrzeuge in die kurze, ca. 80 m lange Linner Straße und in den dann folgenden geplanten Kreisverkehr in der Kreuzung mit der Mündelheimer Straße.
- 4-spuriger Ausbau der B 288. Neubau einer Brücke für nur eine Richtungsfahrbahn. Erhalt der vorhandenen Brücke für die andere Richtungsfahrbahn. Rad- und Fußweg auf einer der beiden Brücken.
- 4-spuriger Ausbau der B 288. Neubau einer Brücke für beide Richtungsfahrbahnen. Erhalt der vorhandenen, daneben liegenden denkmalgeschützten Brücke für den Rad- und Fußgängerverkehr.
- Ausführungsvariante Stahl anstatt Beton (zur Ressourcenschonung Kiese und Sande). Auch wenn sie am Anfang etwas teurer scheinen, sind Stahlhängebrücken doch langfristig haltbarer. Das zeigt auch die jetzige Rheinbrücke und insbesondere viele Eisenbahn-Straßenbrücken in den USA (New York, Golden-Gate). Längere Haltbarkeit bedeutet auch Ressourcenschutz und Erhalt von Vermögen sowie von Arbeitsplätzen in der Wartung. Anstatt mit Festungsbauwerk (Beton-Spannbrücken) wertvollen Kies und Kalk zu verpressen, sollte endlich ein nachhaltiger Brückenbau angewandt werden.

Auch wenn die Kostenfrage nicht in der UVU zu berücksichtigen ist, ist eine realistische, langfristige Kostengegenüberstellung – die auch die externalisierten Kosten aufweist – dringend angeraten.

- In Anbetracht des erheblichen Aufwandes von Planung und Bau dieser Brücke und ihrer Anschlüsse insgesamt wäre es fahrlässig, diese Varianten nicht zu prüfen und in Betracht zu ziehen.

Bei allen Brückenvarianten ist im Variantenvergleich der Nachweis zu erbringen, dass es zu keinen Verlusten von Retentionsraum kommen wird.

## **2. Ermittlung der verkehrlichen Ent- bzw. Neubelastungen**

In der UVU sind die verkehrlichen Ent- und Belastungswirkungen auf die Schutzgüter zu betrachten. Die Erhebung der vorhandenen Verkehrsbelastung sollte mittels kontinuierlicher Zählstellen erfolgen.

## **3. Ermittlung der Verkehrslärmpegel in Krefeld Uerdingen und Duisburg-Mündelheim**

Die Bestandserfassung der vorhandenen Lärmsituation, bezogen auf Umgebungslärm und Anlagenlärm, ist nach der TA Lärm durchzuführen.

Bei der Variantenprüfung sind zur Einhaltung der Vorgaben nach TA Lärm auch alternative Lärminderungsmaßnahmen zu prüfen, wie z.B. Einhausungen (u.a. Hamburger Deckel).

Folgende Lärmpegel sollten gemessen und auf die spätere höhere Verkehrsbelastung hochgerechnet werden.

- Uerdingen: am Rand der Wohnbebauung im Kreisverkehr der Kreuzung Linner Straße / Mündelheimer Straße. Die Orientierungswerte für Verkehrslärm nach DIN 18005 an den direkt anliegenden Wohnhäusern werden vermutlich schon jetzt weit überschritten. Eine Einhausung des Kreisverkehrs mit straßenbreiten Ein- und Ausfahrten sollte geprüft werden.
- Uerdingen: die für einen ausreichenden Schallschutz der Anwohner erforderliche Höhe des geplanten Schallschutzdamms entlang der über ca. 350 m neu geplanten Mündelheimer Straße zwischen den geplanten Kreisverkehren Linner Straße und Düsseldorfer Straße ist zu ermitteln. Ein dichter Baum- und Strauchbewuchs auf den beiden Dammböschungen und auf der der Dammkrone sollte eingeplant werden (siehe den DIN A4-Lageplan in der Anlage).

- Mündelheim: in der Ortsdurchfahrt Duisburg-Mündelheim wird der Verkehrslärmpegel den Orientierungswert vermutlich ähnlich hoch überschreiten wie in Uerdingen.  
Auch die Abgasbelastung der Anwohner wird hoch sein. Hier sollte eine Tunnelbauweise der Ortsdurchfahrt geprüft werden. Der Tunnel könnte von der Kreuzung Kegelstraße im Westen bis zur Kreuzung mit der Uerdinger Straße im Osten über ca. 400 m Länge geführt werden. Dach und Seitenwände des Tunnels müssen begrünt werden.

#### **4. Betrachtung der Lufthygienischen Situation**

Wir halten es für erforderlich, eine Erhebung der vorhandenen Luftbelastungsdaten (Feinstaub, NO<sub>x</sub>, BTX, PAK, SO<sub>2</sub>) über eine kontinuierliche Messstelle durchzuführen und die Ergebnisse beim Vergleich der Varianten zu berücksichtigen.

#### **5. Ausführung der neuen Brücke als Stahlhängebrücke – Anordnung der Brückenstützen**

Eine Ausführung der Brücke als langlebige Stahlhängebrücke mit einem möglichst weiten Abstand der Brückenstützen ist zu prüfen. Die Brückenstützen sollten nach Möglichkeit auf beiden Seiten außerhalb des Flussbettes stehen. Die Beeinträchtigung des FFH-Schutzgebietes „Rhein-Fischschutzzone“ ist dadurch während der Bauzeit geringer.

Im FFH-Gebiet „Fischruhezonen des Rheins“ kommen vor:

die Wanderfischarten

- Lachs
- Fluss- und Meerneunauge
- Maifisch
- Aal

sowie die Vogelarten:

- Kormoran
- Flussregenpfeifer

#### **6. Vorhandene Brücke auf Vorkommen von Vögeln und Fledermäusen untersuchen**

Das Brückenbauwerk, besonders die Unterkonstruktion, ist auf Vogelnistplätze hin zu untersuchen. Insbesondere könnten in den Nischen der Brückenunterseite Mehlschwalben brüten. Auch Fledermäuse könnten in den Spalten und Ritzen der Brücke und in den Widerlagern vorkommen.

## **7. Prüfung des alten Flusswasserwerks auf Fledermausvorkommen**

Unter der Gebäudehülle des alten Flusswasserwerks können Fledermäuse vorkommen. Herausgebrochene Fassadenplatten an der Westseite des Gebäudes sind eine geeignete Einflugmöglichkeit. Es ist zu prüfen, ob vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen zur Schaffung von Fledermaus-Ersatzquartieren erforderlich sind.

## **8. Artenschutzabfrage (Uwedo-Umweltplanung Dortmund)**

Das Planungsbüro Uwedo-Umweltplanung aus Dortmund fragte im April 2020 bei den Naturschutzverbänden das Vorkommen von planungsrelevanten Arten im Bereich der Nordanbindung des Krefelder Hafens an. Folgende, den Naturschutzverbänden bekannte (Informationen von mehreren ornithologisch kundigen Personen) wurden dem Planungsbüro mitgeteilt:

An verschiedenen Stellen des nördlich und südlich der B 288 kommen auf Krefelder Gebiet vor:

- Feldschwirl
- Nachtigall
- Zwergfledermaus
- 2 Wanderfalkenpaare im Hafengebiet und im Chempark
- mehrere Turmfalkenpaare
- Schleiereule
- Waldkauz
- vermutlich der Steinkauz
- Rostgans (1-3 Brutpaare)
- Kuckuck
- eine Möwenkolonie auf einem Flachdach im Krefelder Hafen
- eine Saatkrähenkolonie direkt an der B 288 (in dem Ohr Düsseldorfer Str./Floßstraße)
- eine Saatkrähenkolonie in der Uerdinger Fußgängerzone
- außerdem die ganze Palette der siedlungsangepassten Singvögel

Ein mögliches Vorkommen der vorstehend genannten Arten im Untersuchungsgebiet ist zu überprüfen.

Aufgrund vieler Baumaßnahmen und neuer Firmenansiedlungen aus jüngerer Zeit sind im Krefelder Hafen jetzt nicht mehr zu finden:

- Rebhühner, Turteltauben und Flussregenpfeifer als Brutvögel

- das Hafenbecken hatte früher im Winter landesweite Bedeutung für einige jetzt verschwundene Wasservogelarten, z.B. für die Tafelente.

Ich wäre Ihnen über eine Rückmeldung dazu dankbar, in wieweit unsere bzw. die Vorschläge von den anderen AK-Beteiligten bei der weiteren Planung berücksichtigt werden.

Für Rückfragen stehe ich Ihnen unter der Durchwahl 0208-88059-15 zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

—  
gez. Mackmann  
  
—