

An den Vorsitzenden des  
Ausschusses für Planung und Liegenschaften  
Herrn Werner Damblon  
Dorfstr.20  
40667 Meerbusch

Meerbusch, den 11.03.2020

**Antrag zur Sitzung des APL am 12.03.2020  
zum Antrag der CDU zur 'Süderschließung des Hafens'**

Sehr geehrter Herr Damblon,

die FDP beantragt, der Ausschuss möge folgendes beschließen:

1. Dem Antrag der CDU – Fraktion 'Der Rat der Stadt Krefeld wird aufgefordert, eine Süderschließung des Hafens auf eigenem Stadtgebiet zu realisieren.' wird nicht gefolgt.
2. Die Stadt Krefeld und die Hafen Krefeld GmbH & Co. KG werden aufgefordert, einen funktionierenden Abfluss des Hafenverkehrs nach Norden zu gewährleisten (vgl. [WZ 01.02.2019](#)) und die unzulässigen Schwerlastverkehre durch Meerbusch konsequent zu unterbinden.
3. Alle Meerbuscher Parteien haben sich eindeutig und wiederholt gegen eine Südanbindung des Krefelder Hafens über Meerbuscher Stadtgebiet positioniert. Die Stadt Krefeld, die Hafen Krefeld GmbH & Co. KG ([zuletzt Jürgen Hengst, Mitglied im Aufsichtsrat des Krefelder Hafens sowie stellvertretender Fraktionsvorsitzender der SPD Krefeld in der WZ vom 02.03.2020](#)) sowie die IHK Mittlerer Niederrhein werden nochmals aufgefordert, weitere Bestrebungen für eine Südanbindung des Hafens über Meerbuscher Stadtgebiet aufzugeben.

Mit freundlichen Grüßen



Klaus Rettig  
(Fraktionsvorsitzender)

## Begründung zu 1:

Die Begründung des CDU- Antrags ist richtig: 'Die Stadt Krefeld betreibt eine expansive Gewerbesiedlungspolitik im Krefelder Hafen. Und nimmt damit billigend in Kauf, dass die zusätzlichen Verkehre [insbesondere LKW] sich ihre Zu- und Abfahrtswege über benachbarte Kommunen [hier Meerbusch] suchen.'

Ferner heißt es: '

- [1] Der Regionalplan lässt eine zusätzliche Trassenführung im Meerbuscher Norden nicht zu.
- [2] Dies lässt sich realisieren. Zur Verfügung steht ein Korridor nördlich des Naturschutzgebietes „Latumer Bruch“ mit Anschluss an die A 57 im Bereich des Anschlusses Oppum. Unmittelbar vor einem solchen Anschluss an die A 57 – und auch nur dort (siehe Abb.1) – wird ein schmaler Streifen des Naturschutzgebietes „Latumer Bruch“ durchschnitten. Die Belastung ist gering und kann abgewogen werden,
- [3] wenn man bedenkt, dass durch frühere Planungen der Stadt Krefeld (über Meerbuscher Stadtgebiet) die Naturschutzgebiete „Latumer Bruch“ und „Die Bursbach“ deutlich mehr angegriffen wurden.'



Abbildung 1: Die von der CDU vorgeschlagene Trasse

Dazu ist folgendes festzustellen:

- Die von der CDU vorgeschlagene Trasse ist durchaus nicht neu (vgl. [RP 09. 04 2016](#)). Sie verläuft – in Abb.1 nicht klar erkennbar - von der Autobahnanschlussstelle [AS] Oppum der A57 i.w. über die Heulesheimerstrasse in Richtung Gellep-Stratum (Düsseldorferstraße/Uerdingerstrasse). Der 6-spurige Ausbau der A57 im Bereich der AS- Oppum ist bereits planfestgestellt und erfolgt demnächst; ob die von der CDU vorgeschlagene Trasse an der AS Oppum anschlussfähig ist, ist zu bezweifeln. Ob die Einwohner von Gellep-Stratum an dem Vorschlag Freude haben, ist ebenso zweifelhaft.
- [zu 1] Der aktuelle Regionalplan und auch der aktuelle Krefelder Flächennutzungsplan (FNP) lässt eine zusätzliche Trassenführung im Meerbuscher Norden in der Tat nicht zu (vgl. unten [A] und [B]). Voraussetzung für eine nördliche Trassenführung wäre eine Änderung des FNP Krefeld und des Regionalplans.
- [zu 2] Die von der CDU vorgeschlagen nördliche Trassenführung lässt sich u.E. nicht realisieren. Es wird nicht nur ein schmaler Streifen des Naturschutzgebietes „Latumer Bruch“ im Bereich des Anschlusses Oppum durchschnitten, sondern sie quert auch den Oelvesbach südlich von Gellep-Stratum; Details ergeben sich aus der Begründung des Flächennutzungsplans der Stadt Krefeld (siehe [A]): dort wird im Umweltbericht empfohlen, auf die Planung an dieser Stelle zu verzichten. Anders als in den beiden weiter unten genannten Gutachten wird hier eine konkrete Trasse dargestellt (vgl. Abb.2) und ferner sogar ausgehend von 2007 eine Prognose der Verkehrsmenge für **2015** genannt, nämlich 10000 – 14000 Kfz/Tag. Man kann sicherlich davon ausgehen, dass diese Zahl heute deutlich höher liegt; die neue Trasse ist für viele Fahrzeuge aus dem Hafen erheblich kürzer als die Fahrt aus dem Hafen nach Norden. Die Trasse wird Lank sicherlich entlasten, aber erhebliche Belastungen insbesondere auch für den südlichen Bereich der Trasse auf Meerbuscher Stadtgebiet mit sich bringen (vgl. [A]).

- [zu 3] Die Stadt Krefeld hat immer wieder versucht, eine Südanbindung des Krefelder Hafens über Meerbuscher Stadtgebiet zu erreichen (Geismühle → K1 → Uerdingerstraße unter in Anspruchnahme von Teilen der Naturschutzgebiete „Latumer Bruch“ und „Die Bursbach“); vgl. auch Dokument [B]. Diese Attacken konnte Meerbusch in der Vergangenheit erfolgreich abwehren – trotz Gutachten (s.u.) der IHK Krefeld und des Regionalrats der Bezirksregierung Düsseldorf; wir werden uns weiterhin wehren. Dass die Umweltbelastungen insgesamt durch die CDU- Trasse deutlich geringer sein werden, bezweifeln wir allerdings stark.

Cottin C: Wertigkeit und daraus folgende Ausgleichserfordernisse eines möglichen Eingriffs in das FFH-Gebiet Latumer Bruch durch den Bau einer südlichen Verbindung zwischen dem Hafengebiet Krefeld und der BAB A57. Im Auftrag von **IHK Mittlerer Niederrhein** 2015. Anmerkung: Das Gutachten ist absolut Auftraggeber- orientiert mit der Hauptfragestellung 'Durchquerung des FFH-Gebiets Latumer Bruch: wo ist die Stelle, an welcher die Eingriffe ins Schutzgebiet am geringsten sind; welche Vermeidungs- und Verminderungsmaßnahmen kann man treffen.' Der Straßenverlauf ist in dem Gutachten nicht erkennbar, ebensowenig, wie die Straße an die A57 angeschlossen werden sollte/könnte;

**Bezirksregierung Düsseldorf:** FFH-Verträglichkeitsprüfung zum FFH-Gebiet DE 4605-301 "Latumer Bruch mit Buersbach, Stadtgräben und Wasserwerk" zur Darstellung der Straße in Meerbusch im Rahmen der Fortschreibung des Regionalplans Düsseldorf. bosch & partner Herne, Dezember 2015. Insgesamt kommt das Gutachten zu dem Ergebnis: 'Auch im Zusammenwirken mit anderen Projekten können erhebliche Beeinträchtigungen auf die Erhaltungsziele des FFH-Gebietes nicht ausgeschlossen werden.' Ferner heißt es: 'Für den Fall, dass erhebliche Beeinträchtigungen der Erhaltungsziele des Natura 2000- Gebietes in der FFH-VP der Stufe II nicht sicher ausgeschlossen werden können, ist die Planung unzulässig, soweit nicht die Voraussetzungen nach §34 Abs. 3 bis 5 BNatSchG dargelegt werden können (Abweichungsverfahren)'.

Anmerkung: In dem Gutachten heißt es 'Über eine neue Auffahrt an der Raststätte „Geismühle“ erfolgt eine Anbindung an die Autobahn A 57'. Seit 2009 wird der Ausbau der Raststätte Geismühle geplant, das Planfeststellungsverfahren wird demnächst wohl abgeschlossen sein; laut dieser Planung ist kein Anschluss der K1 an die A57 bei der Geismühle geplant, d.h. es ist keine Möglichkeit erkennbar, an dieser Stelle von der K1 auf die A57 zu kommen. Im übrigen hat sich die Stadt Krefeld unserer Kenntnis nach bisher nicht bemüht, dieses Problem regelgerecht prüfen zu lassen (E-Mails von Strassen.NRW bzw. der Autobahnniederlassung Krefeld an Herrn Trapp 2015).

**Bei aller Sympathie der Idee können wir insgesamt dem Antrag der CDU aus den o.g. Argumenten heraus nicht folgen. Wenn man Umweltbelange ernst nimmt, kann man nicht eine Trasse auf dem eigenen Stadtgebiet u.a. aus Umweltgründen ablehnen, aber nur 1500 Meter nördlich eine Trasse auf Krefelder Stadtgebiet fordern, die in gleicher Weise aus Umweltgründen abzulehnen ist. Umweltschutz hört nicht an der Stadtgrenze auf.**

**[A] Begründung zum Flächennutzungsplan der Stadt Krefeld TEIL B - Umweltbericht gemäß Anlage zu § 2 Abs. 4 und § 2a Satz 2 Nr. 2 BauGB Stand: 2. Offenlage, 16.9.2013; S.227-235 (Exzerpte):**  
<https://www.krefeld.de/de/stadtplanung/flaechennutzungsplan/#ym-downloads>

Die Hafenanbindung stellt eine Alternative dar. Durch die Betroffenheit des FFH-Gebietes 'Latumer Bruch mit Buersbach, Stadtgräben und Wasserwerk' erfolgte bereits eine FFH- Verträglichkeitsstudie (BKR & LIEBER PLANUNG 2007), auf die im Weiteren vornehmlich Bezug genommen wird.

Im **Westen** verläuft die geplante Straße ausgehend von der Anschlussstelle Oppum an der A57 (L443 Untergath) auf einer **Länge von 110 m direkt durch das Naturschutz und FFH-Gebiet DE 4605-301** 'Latumer Bruch' im Bereich des Lohbruchgrabens. In der hier verlaufenden Altrheinschlinge treten im Baufeld und im Wirkraum verschiedene gefährdete und geschützte Lebensräume von besonderer Bedeutung wie Flachwasserzonen, Schwimmblattgesellschaften, Großseggenriede, Röhrichtgesellschaften, Bruchwaldreste und Feuchtgebüsche auf, die teilweise auch gemäß §30 BNatSchG geschützt sind.

Im **Osten** tritt die geplante Trasse bei km 2,7 **erneut in das FFH-Gebiet ein**. Sie quert den hier verlaufenden Oelvebach, dessen mit feuchten Glatthaferwiesen und Gebüschen bewachsene Uferbereiche eine besondere Bedeutung für den Dunklen Wiesenknopf-Ameisenbläuling besitzen.

Insgesamt gehört der Latumer Bruch zu den faunistisch artenreichsten Bereichen der Stadt Krefeld. Über 70 Tierarten der Roten Liste NRW 1999 und Arten der FFH-Richtlinie sind dort nachgewiesen (Mitteilung 06.2005, GANTER ET AL.).

Die geplante Straße ist durch den Verlust von gefährdeten und stark gefährdeten Pflanzen- und Tierarten und deren Lebensräume mit erheblichen Konflikten für das Schutzgut verbunden. Durch die geplante Straßenverbindung sind aufgrund der voraussichtlich sehr erheblichen Auswirkungen auf den Dunklen Wiesenknopf-Ameisenbläuling (1061 *Glaucopteryx (Maculinea) nausithous*) und aufgrund der erheblichen aber ggf. vermeidbaren Auswirkungen auf den Kammolch (1166 *Triturus cristatus*) erhebliche Beeinträchtigungen der für die Erhaltungsziele oder Schutzzwecke maßgeblichen Bestandteile des FFH-Gebietes DE 4605-301 zu erwarten.

**Das Vorhaben ist somit ohne Durchführung eines Ausnahmeverfahrens (gem. § 34 Abs. 3-5 BNatSchG) nicht zulässig.** Weitere erhebliche fachliche und rechtliche Konflikte ergeben sich durch die Inanspruchnahme von gem. § 30 BNatSchG/ 62 LG NRW geschützten Biotopen und die Inanspruchnahme von Flächen, die als Naturschutzgebiet oder Landschaftsschutzgebiet geschützt sind. **Die Planung widerspricht den Festsetzungen und den Zielen des Landschaftsplans.**

**Aus Umweltsicht wird deshalb empfohlen, auf die Planung an dieser Stelle zu verzichten.**

Zusammenfassende schutzgutübergreifende Konflikteinschätzung:

Die geplante Trasse ist mit sehr hohen Konflikten für die Schutzgüter Pflanzen und Tiere, den Boden und das Oberflächenwasser, insbesondere durch die Querung der Altrheinrinne im Westen (Lohbruchgraben) und die Querung des Oelvebachs im Osten verbunden.

Es werden Lebensräume von stark gefährdeten und gefährdeten Tierarten sowie schutzwürdige Böden beansprucht.

**Durch die Zerschneidung und Verlärmung eines Freiraums mit hoher Eignung für die Naherholung ergeben sich zudem hohe Konflikte für das Schutzgut Landschaft und für die Erholungsfunktion. Mittlere Konflikte ergeben sich für Kultur- und Sachgüter (Inanspruchnahme einer archäologischen Fundstelle) und für das Klima.**

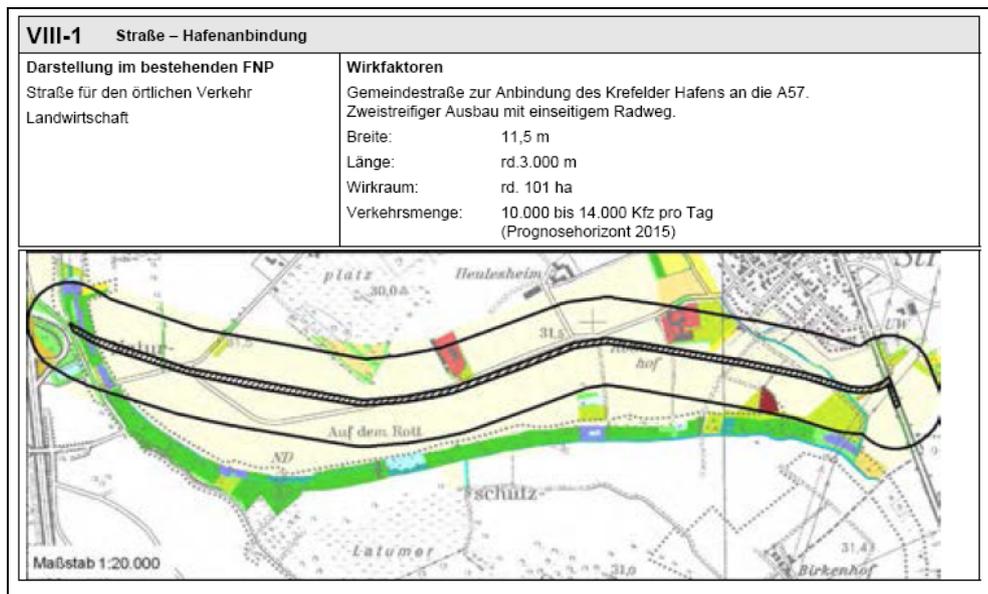


Abbildung 2: In [A] untersuchte Trasse

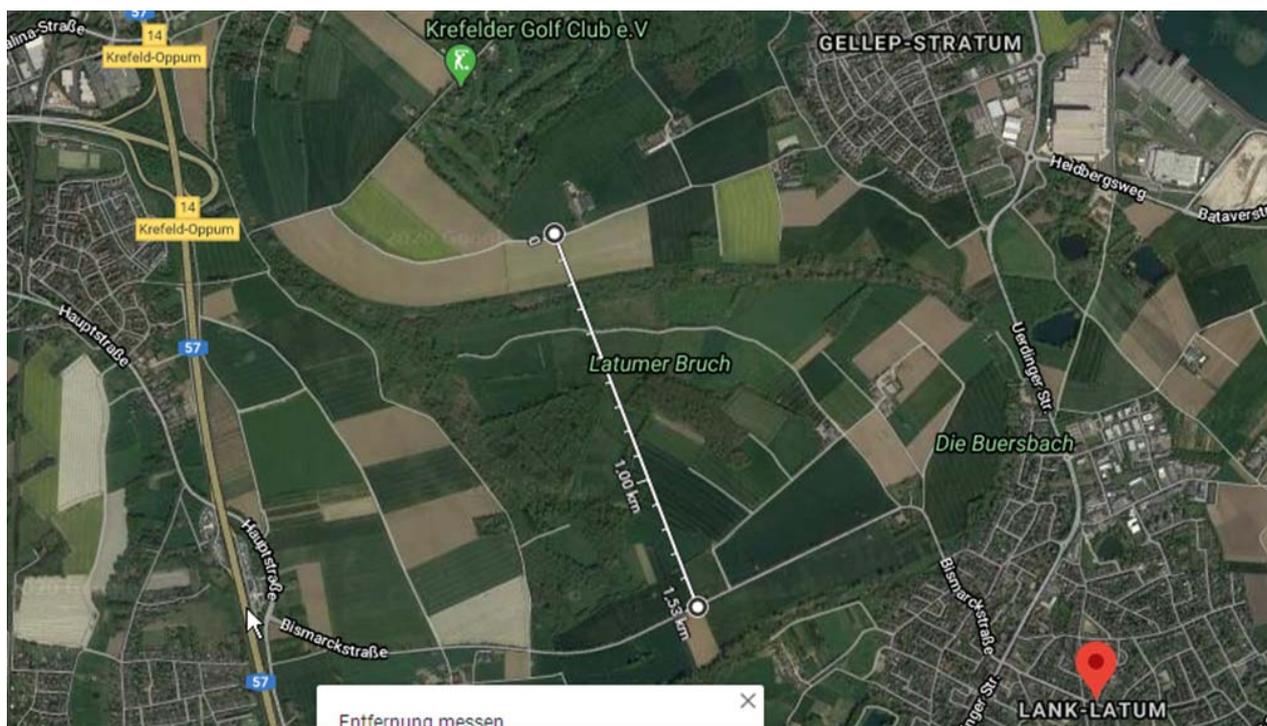


Abbildung 3: Luftbild der in [A] untersuchten Trasse

**[B] Flächennutzungsplan der Stadt Krefeld: Änderungen in der vom Rat am 08.04.2014 beschlossenen Begründung (Teil A) aufgrund der Genehmigungsvorlage der Bezirksregierung Düsseldorf vom 14.05.2015 (Az.: 35.02.01.01-04KR-FNPneu-604) und des Beitrittsbeschlusses des Rates vom 29.09.2015; S.37-38**  
<https://www.krefeld.de/de/stadtplanung/flaechennutzungsplan/#ym-downloads>

Hinsichtlich der Straßen stellt der Regionalplan u.a. die Ostumgehung Fischeln und die südliche Anbindung des Hafengebietes mit einer Straße ausgehend von der A-57-Anschlussstelle Krefeld-Oppum durch das Latumer Bruch als „sonstige regionalplanerisch bedeutsame Straßenplanung“ dar.

**Bezüglich der Anbindung des Krefelder Hafens liegt die Priorität auf einer nördlichen Anbindung mit dem Ausbau des Knotens zur B 288. Die Planung zur Verbesserung der Nordanbindung ist bereits soweit gediehen, dass eine Option zur Anbindungsverbesserung und Leistungssteigerung ohne Mehrbelastung der Mündelheimer Straße gefunden wurde.**

Für eine südliche Anbindung des Hafens über eine Straße durch das Latumer Bruch sind mehrere umweltbezogene Untersuchungen durchgeführt worden, so u.a. im Jahr 2007 eine FFH-Verträglichkeitsstudie, da das FFH-Gebiet DE 4605-301 „Latumer Bruch mit Buersbach, Stadtgräben und Wasserwerk“ betroffen ist. Durch die geplante Straße sind erhebliche Beeinträchtigungen der für die Erhaltungsziele oder Schutzzwecke maßgeblichen Bestandteile des FFH-Gebietes zu erwarten. Das Vorhaben ist somit ohne Durchführung eines Ausnahmeverfahrens gemäß § 34 Abs. 3 bis 5 BNatSchG nicht zulässig. Weitere erhebliche umweltfachliche und -rechtliche Konflikte ergeben sich durch die Inanspruchnahme von gemäß §30 BNatSchG geschützten Biotopen und die Inanspruchnahme von Flächen, die als Naturschutzgebiet ausgewiesen sind. **Aufgrund dieser Bewertungen wird im Flächennutzungsplanentwurf auf die Darstellung einer Straße durch das Latumer Bruch zur Anbindung des Hafens verzichtet.**

**Die Stadt Krefeld wird sich regionalplanerisch für eine andere Trassenführung zur Südanbindung des Krefelder Hafens einsetzen (siehe unten unter „Fortschreibung des Regionalplans“ [→ über Meerbusch !]), da für eine langfristige Entwicklung des Krefelder Hafens eine Option offen gehalten werden sollte, die eine südliche Anbindung des Hafensbereichs an die A 57 ermöglicht.**