

# LANDESBÜRO DER NATURSCHUTZVERBÄNDE NRW

KOORDINATIONSSTELLE FÜR MITWIRKUNGSVERFAHREN  
Ripshorster Str. 306 · 46117 Oberhausen · Tel. 0208 / 880 590 · Fax 0208 / 880 5929  
e-Mail: info@lb-naturschutz-nrw.de Internet: http://www.lb-naturschutz-nrw.de

Landesbüro der Naturschutzverbände · Ripshorster Str. 306 · 46117 Oberhausen  
Bezirksregierung Düsseldorf

Postfach 300865  
40408 Düsseldorf

per Fax vorab: 0211-475-2671



Unser Zeichen  
(bitte unbedingt angeben)  
**KR 25-06.10 WA**

Auskunft erteilt: **Frau Becker**

Ihr Zeichen

Ihr Schreiben vom  
08.06.2010

Datum  
21.07.2010

## Planfeststellungsverfahren nach § 68 WHG, § 152 LWG zu Errichtung und Betrieb eines Hafenanlegers mit Schüttgutumschlag in Krefeld-Uerdingen

Sehr geehrte Damen und Herren,

namens und in Vollmacht der anerkannten Naturschutzverbände NRW erhebe ich zu o.g. Verfahren folgende Einwendung und nehme gleichzeitig wie folgt Stellung:

### 1. Immissionsprognose und Lärm

Die Hafen Krefeld GmbH & Co KG plant die Errichtung und den Betrieb eines Anlegers mit Schüttgutumschlag in Krefeld-Uerdingen. Hierzu wird ein Planfeststellungsverfahren durchgeführt.

Das Ingenieurbüro für Umweltschutztechnik wurde vom BUND NRW und der DUH beauftragt, zu ausgewählten Teilen des Genehmigungsantrags, insbesondere zur Immissionsprognose für Luftschadstoffe und zu Lärm Stellung zu nehmen.

Die Ergebnisse der Untersuchung werden hiermit vorgelegt und als Einwendung der Naturschutzverbände geltend gemacht.

#### 1.1 Antragsgegenstand

Gemäß Kapitel 1 der Antragsunterlagen wird die Errichtung und der Betrieb eines Anlegers mit Schüttgutumschlagsanlage in Krefeld Uerdingen beantragt.

Im selben Kapitel wird ausgeführt, dass über die Anlage bis zu 2,4 Mio. Mg/a Kohle umgeschlagen werden sollen.

Die Formulierung lässt offen, ob grundsätzlich auch andere Schüttgüter im neu zu errichtenden Hafensbereich umgeschlagen werden können.

Der Antrag ist in diesem Punkt zu unbestimmt und entsprechend zu konkretisieren.

## **1.2 Immissionsprognose für Luftschadstoffe**

### **1.2.1 Vorbelastungsmessungen**

Zur Ermittlung der Vorbelastung im Untersuchungsgebiet wird auf bereits durchgeführte Messungen zurückgegriffen. Es handelt sich dabei einerseits um Messungen im Bereich des Chemparks, die von der Currenta vorgenommen wurden, und andererseits um Messungen im Krefelder Hafen, ca. 3 km südlich des geplanten Anlagenstandorts. Diese Messungen wurden im Rahmen der kontinuierlichen Luftüberwachung NRW mit dem LUQS-Messnetz vorgenommen.

Die Messungen der Currenta sind nicht nachvollziehbar. Es fehlen die entsprechenden Messberichte. Darüber hinaus sind die Messergebnisse teilweise widersprüchlich, so dass eine Belastbarkeit der Messergebnisse nicht gegeben ist. Um auf der sicheren Seite zu liegen, sind daher für die Beschreibung der Vorbelastungssituation die Messungen an der Messstation Krefeld Hafen heranzuziehen.

### **1.2.2 Prognose der Zusatz- und Gesamtbelastungen für Luftschadstoffe**

Laut Immissionsprognose gehen von der Anlage insbesondere diffuse Emissionen aus. Als Emissionsquellen wurden betrachtet:

- die Emissionen der Schiffsentladung
- Emissionen, die beim Abwurf der Schüttguts in den Auffangtrichter ergeben, sowie
- die Emissionen der Schiffsdiesel beim Einlaufen an die Anlegestelle.

Es wird angezweifelt, dass tatsächlich alle diffusen Emissionsquellen in der Prognose berücksichtigt wurden. Insbesondere fehlen die diffusen Emissionen, die über die Transportbänder und die Übergabestellen an das Überlandtransportband freigesetzt werden.

Im Rahmen der Ausbreitungsrechnung für die diffusen bodennahen Quellen wurden verschiedene Faktoren fehlerhaft oder unzureichend berücksichtigt, so dass angezweifelt wird, ob die Ergebnisse der Ausbreitungsrechnung für diese Quellen einer fachlichen Beurteilung standhalten können und ausreichend konservativ sind. Beispielsweise wurde eine fehlerhafte Korngrößenverteilung in den diffus freigesetzten Stäuben angenommen. Insbesondere der Anteil der freigesetzten Feinstäube (PM 10 und PM 2,5) wurde unterschätzt.

Darüber hinaus ist die Einstufung der umgeschlagenen Schüttgüter zu 90% als „nicht wahrnehmbar staubend“ fachlich nicht nachvollziehbar und führt zu einer Unterschätzung der Zusatzbelastungen.

Es wurden weitere Randbedingungen zu Ermittlung der Emissionsfaktoren, wie z.B. die Abwurfhöhe nicht ausreichend konservativ berücksichtigt. Die Ergebnisse der Berechnung der Emissionsfaktoren sind teilweise nicht nachvollziehbar, da die Angaben zu maßgeblichen Eingangsdaten unvollständig sind.

Insgesamt wird daher befürchtet, dass die ermittelten Emissionsmassenströme, insbesondere für Stäube und Feinstäube, nicht ausreichend konservativ ermittelt wurden. Im Ergebnis führt dies dazu, dass die tatsächlich zu erwartenden Zusatzbelastungen für Stäube und deren Inhaltsstoffe erheblich unterschätzt werden. Es wird daher angezweifelt, dass tatsächlich, wie prognostiziert, die Zusatzbelastungen an den meisten betrachteten Immissionsorten die Irrelevanzschwellen unterschreiten. Es wird auch befürchtet, dass an denjenigen Immissionsorten, an denen eine Überschreitung der Irrelevanzschwellen vorliegt, der Immissionswert für die Gesamtbelastung nicht eingehalten werden kann. Dies betrifft insbesondere Stäube und dessen Inhaltsstoffe. Es sei an dieser Stelle auch darauf hingewiesen, dass neben Kohle auch andere Schüttgüter in dem geplanten Hafen umgeschlagen werden könnten.

Es wird darüber hinaus angezweifelt, dass tatsächlich alle relevanten Immissionsorte in der Immissionsprognose berücksichtigt wurden. Es wird befürchtet, dass das verwendete Berechnungsmodell zur Ermittlung der von der Anlage ausgehenden Zusatzbelastungen nicht geeignet ist, die Zusatzbelastungen ausreichend konservativ zu prognostizieren. Es wird weiterhin erheblich angezweifelt, dass das verwendete Rechenmodell den Vorgaben der TA-Luft entspricht.

Im Rahmen der Immissionsprognose hätten zusätzlich zu den Emissionen des Hafenumschlags auch die Emissionen derjenigen Emittenten, die bislang noch nicht errichtet, aber in Planung sind, berücksichtigt werden müssen. Hierzu zählt beispielsweise das geplante Kohlekraftwerk der Trianel.

Analog zu den Berechnungen in der Immissionsprognose für das geplante Kohlekraftwerk der Trianel hätten auch im Rahmen der Immissionsprognose für den geplanten Hafenausbaue alternative Berechnungen mit Wetterdaten der Wetterstation Krefeld Mitte durchgeführt werden müssen. Die bislang vorgelegten Berechnungen im Rahmen des Genehmigungsverfahrens für das Kohlekraftwerk ergaben, dass eine Berechnung mit Hilfe der Daten der Station Düsseldorf nicht immer ausreichend konservativ war.

Weiterhin ist eine Bewertung der von der Anlage ausgehenden Zusatz- bzw. Gesamtbelastungen im Rahmen der administrativen Vorgaben nicht ausreichend. Es ist daher eine Bewertung zusätzlich anhand von Vorsorgewerten, wie sie z.B. von Professor Dr. Kühling oder von Dr. Kruse hergeleitet wurden, erforderlich. Werden diese Werte zu Grunde gelegt, werden die Irrelevanzschwellen zum Teil erheblich überschritten. Besonders kritisch ist hier das Antimon zu sehen.

### **1.3 Lärm**

Die vorgelegten schalltechnischen Untersuchungen sind mangelhaft. Es ist zu befürchten, dass erhebliche zusätzliche Beeinträchtigungen zur Tag- und Nachtzeit entstehen werden. Der Immissionsbeitrag der geplanten Hafenanlage ist unrealistisch gering angesetzt.

Es wird angezweifelt, dass die Gebietseinstufungen korrekt sind. Für eine Reihe von Gebieten, in denen maßgebliche Immissionsorte liegen, wurden keine Bebauungspläne verabschiedet. Die Gebietseinstufung ist daher anhand der tatsächlichen Nutzung vorzunehmen. Es wird angezweifelt, ob diese Einstufung vom Vorhabensträger korrekt durchgeführt wurde. Es ist nicht nachvollziehbar und wird daher bestritten, dass tatsächlich die jeweils am stärksten belasteten Orte gewählt wurden.

Hinsichtlich der in den einzelnen Betriebseinheiten zu erwartenden Schallemissionen wird teilweise zu allgemein auf Erfahrungs- und Literaturwerte verwiesen. Bei einigen wesentlichen Schallquellen fehlen konkrete Quellennachweise der angesetzten Schalldruckpegel.

Weiterhin wird angezweifelt, ob alle wesentlichen Schallquellen in der Prognose berücksichtigt wurden.

Impulszuschläge wurden nicht erteilt. Auch dies stellt einen Mangel im vorgelegten Gutachten dar. Es bleibt auch offen, ob die Antragstellerin tatsächlich in der Lage sein wird, die von ihr angenommenen Emissionsparameter mit der von ihr geplanten Technik einzuhalten.

Bei der Darstellung der Ergebnisse fehlt eine Karte mit Isophonen. Auch ist die Berechnung der Ergebnisse für die einzelnen Immissionsorte nicht nachvollziehbar.

Die Grundlagen für die meteorologische Korrektur werden angezweifelt. Offen bleibt auch, welche Wetterdaten in der Prognose zur Ermittlung der meteorologischen Korrektur verwendet wurden.

Auch während der Bauphase sind erhebliche Lärmbelastungen zu befürchten. Dies ist in den Unterlagen nicht ausreichend dargestellt. Insbesondere wurden Rammarbeiten in der Prognose nicht fachgerecht berücksichtigt.

Es wird auch befürchtet, dass durch Rammarbeiten Lebensräume von Wassertieren, insbesondere Fischen erheblich beeinträchtigt werden.

Zudem werden durch die Bauphase massive Erschütterungen erwartet. Diese stellen einerseits eine erhebliche Belästigung für die in der Nachbarschaft lebenden Menschen dar (Erholung, Schlaf, Wohlbefinden) und andererseits eine Gefährdung des Eigentums (Gebäude in der Nachbarschaft, Risse, Beschädigungen der Gründung, etc.). Hierzu gibt es keine brauchbaren und nachvollziehbaren Aussagen.

Zu rügen sind an dieser Stelle (Bauphase) auch erhebliche Belastungen durch Staub und Schadstoffe, die beim Bauen durch Maschinen aufgewirbelt und emittiert werden.

#### **1.4 Anlagensicherheit**

Die Antragsteller vertreten die Auffassung, dass die geplante Anlage nicht unter die Störfallverordnung fällt. Dies wird angezweifelt. Insbesondere hätte geprüft werden müssen, ob die Mengenschwellen des Anhangs 1 der Störfallverordnung auch dann nicht überschritten werden, wenn andere Stoffe als Kohle in dem geplanten Hafensbereich umgeschlagen werden.

Das Gutachten zur Anlagensicherheit geht auch nicht auf Gefahren, die durch mögliche Kollisionen von Rheinschiffen mit angelegten Schiffen hervorgerufen werden können, ein.

#### **1.5 Brand- und Explosionsschutz**

Die Anlage entspricht hinsichtlich des Brandschutzes in wesentlichen Teilen nicht dem Stand der Technik.

Das vorgelegte Brandschutzkonzept ist sehr allgemein gehalten und enthält überwiegend allgemeine Hinweise auf rechtliche Vorgaben. Pläne zu den geplanten Branderkennungs- und Brandschutzeinrichtungen fehlen in dem Brandschutzkonzept vollständig. Weiterhin entsprechen die vorgesehenen Löscheinrichtungen, sowie die Einrichtungen zur Branderkennung nicht dem Stand der Technik.

Anhand der vorgelegten Unterlagen zum Explosionsschutz kann nicht nachvollzogen werden, ob die Planungen den Anforderungen des Explosionsschutzes entsprechen. Wie das Brandschutzgutachten ist auch das Ex-Gutachten sehr oberflächlich gehalten. Es wird insbesondere auf bestehende Rechtsvorschriften und Normen verwiesen. Beispielsweise setzt sich der Gutachter mit der Frage, ob und an welchen Stellen es beim Schüttgutumschlag zu einer Staubexplosion kommen kann, nicht in der hierfür erforderlichen Tiefe auseinander.

## **2. Abwasserbehandlung**

Das auf der Plattform gesammelte Regenwasser soll mit Hilfe eines dezentralen Abscheidersystems (Mall-Lammellenklärer oder Mall-Sedimentationsabscheider) behandelt werden. Es wird angezweifelt, ob diese Maßnahmen ausreichend sind, um die im Abwasser möglicherweise enthaltenen Schadstoffe wirksam abzureinigen zu können.

## **3. Landschaftsschutzgebiet**

Ein Teil der Fläche des geplanten Anlagenstandortes reicht im Nordosten in das angrenzende Landschaftsschutzgebiet hinein. Aus den vorgelegten Unterlagen geht aber nicht hervor, wie groß der Eingriff in das Landschaftsschutzgebiet tatsächlich ist.

#### **4. Bodenschutz**

Nach dem Erläuterungsbericht sind im Bereich der Ausbaggerungen der Schiffanlegerplätze erhöhte Chromkonzentrationen zu befürchten. Es werden Zuordnungswerte der LAGA M20 sowie die Prüf- und Vorsorgewerte der Bundesbodenschutzverordnung überschritten.

Es wird daher befürchtet, dass es insbesondere beim Bau der Anlage zu Verunreinigungen des Rheins kommen kann und hierdurch Schädigungen der Wasserfauna und Flora auftreten werden. Dieser Aspekt wurde in den Antragsunterlagen nicht ausreichend berücksichtigt.

#### **5. Betriebsbedingte Wirkungen**

Als betriebsbedingte Wirkungen sind neben Lärm und optischer Beunruhigung insbesondere die Auswirkungen der Staubemissionen auf die Fauna und die Vegetation zu betrachten. Der lapidare Hinweis diese Wirkungen seien unerheblich ist nicht ausreichend. Vielmehr ist hier zu klären, inwieweit Staubemissionen der Kohleentladung das nur 500 m entfernte NSG DU-001 und das 380 m entfernte NSG DU-011 beeinträchtigen. Die teerhaltigen Kohlestäube lagern sich in den zuvor genannten Gebieten dauerhaft ab. Eine Betrachtung der vermutlich erheblichen Schädigung dieser betriebsbedingten Staubemissionen fehlt in den Unterlagen und ist nachzureichen.

#### **6. Weiteres**

Es wird auf die Einwendung des Landesbüros der Naturschutzverbände zum Kohlekraftwerk Krefeld verwiesen, die der Bezirksregierung Düsseldorf vorliegt. Die hierin vorgetragenen Bedenken werden auch für das vorliegende Verfahren geltend gemacht sofern sie mit dem Bau des Hafens und des hiermit in direktem Zusammenhang stehenden Überlandförderers zusammenhängen.

Mit freundlichen Grüßen

Michael Gerhard