



FREUNDE DER ERDE

BUND Krefeld • Prinz-Ferdinand-Str.122 • 47798 Krefeld

An die
Stadt Krefeld Fachbereich 61
Herrn Stratmann
Parkstraße 10
47792 Krefeld

**Bund für Umwelt
und Naturschutz
Deutschland LV NRW e.V.**

AbsenderIn dieses Schreibens:
Kreisgruppe Krefeld
Angelika Horster
Fon: 02151-475686
angelika.horster@bund.net

www.bund-krefeld.de

Krefeld, 20.05.2019

Stellungnahme des BUND Krefeld zum Bebauungsplan Nr. 777 Mündelheimer Straße zwischen Düsseldorfer Straße und Berliner Straße

Sehr geehrter Herr Stratmann,

grundsätzlich begrüßen wir, dass endlich Maßnahmen zur Reduzierung der Lärm- und Luftbelastung der Anwohner im südlichen Uerdinger Stadtteil erfolgen sollen.

Aus folgenden Gründen bezweifeln wir jedoch, dass die o.g. geplante Maßnahme diesbezüglich zielführend ist, und lehnen sie daher ab:

- a) Eine Optimierung der Anbindung des Krefelder Hafens an das übergeordnete Straßennetz ist mit dieser Maßnahme ohne konkrete Abstimmung mit zukünftigem Verlauf und Verkehrsträger (Schiene und/oder Straße) der Rheinbrücke B288 und ohne eine Verlagerung von Gütern von der Straße auf die Schiene nicht machbar.
- b) Die Führung des nach Westen abbiegenden LKW-Verkehrs unter die Brücke in das Uerdinger Stadtgebiet ist nicht mehr akzeptabel. Im Rahmen des Erweiterungsantrages des im südlichen Winkel der Brücke liegenden Störfallbetriebs ist eine Verlagerung dieses Störfallbetriebes in bzw. an das nördliche Chemiaparkgelände sinnvoller, sodass eine Auffahrt nach Westen von Süden her geplant werden kann. Dabei sollte auch wieder eine Schienenverbindung – wie sie in den 1940er Jahren existierte – installiert werden.
- c) Das neu geplante Gewerbegebiet, welches die Kleingärten verdrängen soll, erzeugt zusätzliche Luft- und Lärmbelastung, die ebenfalls durch den Wall nicht kompensiert wird. Hinzu kommen weitere LKW-Bewegungen auch durch den Suchverkehr nach Ruheplätzen.
- d) Die Luft- und Lärmfilterfunktion der zur Beseitigung geplanten Naturräume (Bäume, Büsche, Kleingärten etc.) wird durch den Wall und die Neubepflanzung nicht kompensiert. Da hilft auch ein Kleinreden des vorhandenen Naturbereiches nicht.
- e) Es erfolgt eine zusätzliche Versiegelung mit entsprechender Staubbildung und Trockenheit.

-2-

- f) Durch die zusätzliche Versiegelung wird auch die Grundwasserneubildung reduziert. Hinzu kommen erhebliche Gefahren der Kontamination des Grundwassers durch das geplante Gewerbegebiet. Hier ist die Wassergewinnungsanlage Uerdingen erneut in Gefahr.
- g) Zusätzliches Gewerbe benötigt zusätzliches Betriebs- und Brauchwasser und ggf. Kühlwasser. Die mit dem Umweltschutz verträglichen Kapazitäten sind jedoch bereits jetzt ausgeschöpft.

Verkehrssituation / Infrastruktur

Obwohl die Problematik mit der LKW-Überlastung an der Mündelheimer Straße und der maroden B288 seit Jahren bekannt ist, hat die Politik und Verwaltung über die Ansiedlung und Erweiterung von Logistik- und Großbetrieben im Hafengebiet die ständige Zunahme des LKW-Verkehrs mit seinen vielfältigen Luft-, Lärm- und Abfallbelastungen weiter vorangetrieben.

Zudem hat sie gemeinsam mit der Bezirksregierung jahrelang im nicht-öffentlichen Verfahren Erweiterungen und Änderungen des Störfallbetriebs am südlichen Brückengeländer der Rheinbrücke zugelassen, anstatt wie bei anderen Betrieben (z.B. Messer-Griesheim, heute Air Liquide) hier frühzeitig eine Verlagerung in die Wege zu leiten. Damit wurde der südliche Anschluss an die B288 und der Bau einer Schienenverbindung zusätzlich erschwert.

Und der Umschlag von Gütern und Abfällen – aktuell am Hafenkopf – wird zunehmend - nicht öffentlich - erweitert, ohne Rücksicht auf die komplexe Belastungssituation zu nehmen.

Doch durch die ständige Erweiterung des LKW-Verkehrs nehmen neben Lärm- und Luftbelastung auch die sozialen Probleme noch zu.

Die Schäden an der Infrastruktur nehmen nicht nur an der Straßenoberfläche, sondern auch an Kanalisation und Versorgungsleitungen insbesondere durch den steigenden Anteil an Gegaliniern und Schwertransporten zu. Hier steht der Aufwand in keinem Verhältnis zum Nutzen.

Der BUND fordert eine Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene und nicht – wie hier und bei TTK/TKC geplant – von der Schiene auf die Straße. Das Schienennetz der Hafenbahn und der DB Netz im Bereich Krefeld reicht jedoch für den geplanten Umschlag bei weitem nicht aus.

Im Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2030 ist der Ausbau der B 288 zwischen Krefeld-Uerdingen und Duisburg-Serm eingestellt.

Mit der in diesem Jahr begonnenen Neuplanung zur Rheinbrücke sollte dabei auch eine Schienenverbindung – wie sie bereits in den 1940er Jahren existierte - wieder aufgenommen werden.

Denn die beiden existierenden Eisenbahnbrücken über den Rhein in Rheinhausen und Düsseldorf sowie die vorhandenen Schienenwege sind schon jetzt ausgelastet mit Personen- und Güterverkehr.

Mit dem Bebauungsplan Nr. 777 werden Bauwerke geschaffen, die im Rahmen der vorrangigen Erneuerung der Brücke ggf. wieder abgerissen werden müssen. Hierbei werden auch Fördergelder, die z.B. zur Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene sinnvoller eingesetzt wären, sinnlos verprasst.

Luftbelastung

Das Untersuchungsgebiet ist zwar aus der Umweltzone sowie den Lkw-Verkehrsverbotszonen ausgespart, liegt aber innerhalb des Gesamtgebietes mit erhöhter Luftbelastung - Luft kennt keine Grenzen – und ist durch hohes Verkehrsaufkommen mit entsprechenden Staus selbst eine Quelle der Belastungen.

Der Bericht „Abschätzende Aussagen zur Minderungswirkung der Verlegung der Mündelheimer Straße in Krefeld-Uerdingen (PeutzConsult) ist mehr als fragwürdig hinsichtlich

- Aktualität (2013)
- Qualifikation: das Unternehmen hatte und hat lediglich eine lärmbezogene (Geräusche, Erschütterungen) Akkreditierung und Sachverständigen-Zulassung nach §29b BImSchG, jedoch keine luftschadstoffbezogene Sachverständigenbescheinigung. Daher sind Aussagen des Unternehmens zur Luftschadstoffbewertung irrelevant und ggf. sogar irreführend.
- Datengrundlagen:
 - Der Bericht ist noch auf HBEFA 2010 gestützt. Dieses beinhaltet nicht die Erkenntnisse des Dieselskandals und geminderten Stickstoffreduktion bei Dieselfahrzeugen. Das HBEFA enthält auch keine Emissionsansätze für PM10-Emissionen durch Aufwirbeln von Staub von Straßen, Reifenabrieb sowie Kupplungs- und Bremsverschleiß.
 - Zählungen: Für die 7 BAB-Abfahrten in Krefeld gibt es keine einzige automatische Zählstelle. Es wird stark bezweifelt, dass die vereinzelt Zählungen (alle 5 Jahre) ein repräsentatives Ergebnis hinsichtlich Anzahl der PKW und LKW sowie der damit verbundenen Immissionen wiedergeben.

Während der Bericht von Peutz-Consult von 656 LKW pro Tag durch TTK ausgeht, ohne die inzwischen zusätzlichen LKW aus den Gewerbegebieten im Rheinhafen und in Linn, beinhaltet das jüngere Verkehrsgutachten von IVV zwar teilweise diese Neuzuwächse, geht aber von geringeren Zahlen für TKC (200 LKW) aus. Solche Vorgehensweise macht die Gutachten nicht glaubwürdiger.

Die Annahme, dass sich aufgrund von technischen Minderungsmaßnahmen die Schadstoff-Gesamtemissionen und somit auch die Hintergrundbelastung verringern werden, hat sich nicht bestätigt, da sämtliche Verringerungen am Einzelfahrzeug durch die Zunahme der Gesamtzahl der Fahrzeuge mehr als kompensiert werden. Hinzu kommen die bekannten Manipulationen am Diesel und seiner Abgastechnik.

Auch wurden Messstellen zur Immissionsbelastung teilweise abgestellt und technisch heruntergerüstet, so dass angeblich Verbesserungen eingetreten wären. Auch dieses Täuschungsmanöver ist jedoch bereits entlarvt worden.

Daher halten wir diese Abschätzungen und Bewertungen der zukünftig angeblich verringerten Luftbelastung für falsch und irreführend.

Vorhandenes Planrecht / Störfallrecht

Die geplanten Nutzungen im Vorentwurf widersprechen teilweise den Darstellungen des wirksamen Flächennutzungsplans. Ein Entwicklungsgebot im Sinne einer Pflicht zur ständigen Änderung von Bebauungssituationen oder gar einer Versiegelungspflicht ist aus § 8 Abs. 2 BauGB nicht ableitbar.

Die geplanten Änderungen würden zu einer Verschlechterung der Situation führen und sind daher abzulehnen.

Auch eine Verbesserung im Sinne der Seveso-III-Richtlinie wird nicht durch eine reine Umbenennung eines B-Plan-Gebietes herbeigeführt. Die schutzbedürftige Nutzung beginnt nicht erst bei den Kleingärten, sondern schon an der Wohnbebauung der Mündelheimer Straße 4 und unterschreitet hier einen Abstand von 200m. Da der Betrieb sich weigert, die Liste seiner gefährlichen Stoffe zu veröffentlichen, sind die Berechnungen zu ausreichendem Abstand ohnehin nicht nachvollziehbar. Eine Verbesserung des Schutzes ist nur durch Verlagerung des Störfall-Betriebs machbar.

Ressourcenverbrauch

Der BUND fordert nicht nur eine Reduzierung der Güterverkehrs auf der Straße, sondern auch eine Reduzierung der Herstellung und Verteilung von immer kurzlebigeren und teilweise giftigen Gütern allgemein (aktuell: Einwegkunststoffprodukte, Pestizide). Denn diese immense Ressourcenverschwendung widerspricht den Klimazielen der Bundesrepublik und beschleunigt den Klimawandel.

Die derzeitige Krefelder Genehmigungs- und Bauungspraxis widerspricht den Klimazielen in besonderem Maße.

Zu Belangen des konkreten Naturschutzes verweisen wir auf die Stellungnahme des NABU. Zudem bitten wir um konkrete Angabe, wo denn die Kleingärtner zukünftig wohnortnah untergebracht werden sollen.

Mit freundlichen Grüßen

