

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

An die
Stadt Krefeld
FB 61 Herrn Leimkühler
Parkstraße 10
47792 Krefeld

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

www.bund-krefeld.de

Krefeld, 10.09.2021

B-Plan 772 Rheinblick zwischen Dujardinstraße, Hohenbudberger Straße und Rhein, zweite erneute Offenlage, Ihr Zeichen: 6111 bp 772

Sehr geehrte Damen und Herren,

gegen die o.g. Planung erheben wir folgende Einwendungen:

1) Grundsätzliches:

Der Klimawandel ist in vollem Gange, die Auswirkungen auf unsere Umwelt, Luft, Wasser, Boden und Natur mit stark wechselnden Wind- und Wetterlagen, Starkregen und Hitzeperioden, Boden und Gewässer sind unübersehbar und vor allem immer unberechenbarer.

So wird - wie auch in diesem Frühsommer - die bisher vorherrschende Westwindströmung immer häufiger durch stationäre Wetterlagen ersetzt. Damit werden viele bisherige Berechnungsmodelle für die Ausbreitung von Schadstoffen aus Kaminen oder während eines Störfalles unsicher und nicht mehr anwendbar.

Hinzu kommen aufgrund zunehmender Bebauungs-, Technik- und Aktivitätsdichte ebenfalls schwer vorhersehbare Ereignisse durch menschliche Interaktion, Unwissenheit und Fehleinschätzung.

Viele Gutachten berücksichtigen diese Tendenzen wenn überhaupt nur unzureichend, da sie häufig auf veraltetem Regelwerk und wenig neutralen Interessen basieren.

2) Anlagensicherheit/ Abstand zu Wohn- und Gewerbebebauung

a) Abstandsberechnungen

Nur weil sich durch geänderte Gesetzeslage im Bereich der Störfallvorsorge, des Baurechts und damit Änderungen von Berechnungsgrundlagen die Möglichkeit zum Herannahen von Wohnbebauung an einen Störfallbetrieb ergibt, heißt dies noch lange nicht, dass damit die geplanten Gewerbe und Wohnungen sicherer vor einem Störfall –

Seite 1 von 5

z.B. im Ausmaß der Explosion der Verbrennungsanlage Leverkusen oder dem Brand eines Tankschiffs am Anlegersteg – sind.

Vor dem Hintergrund des

- Alters der Anlagen und Anbauten im Chempark und südlich des Plangebietes
- der stetigen Neubauten, Änderungen und Erweiterungen im Chempark (an Formalin-, Hydrier-, Desmodur-, Makrolon-, Bisphenolanlagen und Chlor-Alkali-Elektrolyse etc.), die in den Gutachten überhaupt nicht berücksichtigt wurden
- der noch zunehmenden Verrohrung am Standort und der Dichte der technischen Anlagen und Produktions- und Reaktionsvorgänge

wirkt es mehr als zynisch, nun die Anwohner- und Nutzerdichte dieses Areals am Rheindamm steigern zu wollen.

b) Gefahrstoffumschlag

Dass sich dann die Stadtverwaltung Krefeld und die Wasserschifffahrtsdirektion auch noch in ihren Aussagen zu den zugelassenen Gefahrstoffen für den Umschlag am Rheinanleger R 141 widersprechen, macht die Einschätzung hinsichtlich der Anlagensicherheit und Störfallvorsorge nicht vertrauenswürdig.

c) Ausbreitung von Brandgasen

Auch sind lt. TÜV-Gutachten nach dem Leitfaden KAS 18 „die Gefahren durch Brandgase in aller Regel nicht zu betrachten, da diese nach aller Erfahrung aus realen Ereignissen keine ernstlichen Fernwirkungen entfalten“.

Der Gutachter hat offensichtlich die Gefahrenlage und die hohe Luftverschmutzung durch die Brände des Tankschiffs „Stolt Rotterdam“ und bei der Firma Compo nicht miterlebt.

Im Falle eines stationären Nord-Ost-Windes wie in diesem Jahr wären die stark sauren Brandgifte genau über Uerdingen und das Plangebiet niedergegangen.

Auch die beiden Lagerbehälter für jeweils 1 450m³ 30%iger Salzsäure im äußersten Südwesten des CHEMPARKS direkt an der Grenze zum Plangebiet werden von ihm nicht weiter betrachtet, da seiner Meinung nach der berechnete Abstandswert ausreicht.

Abstandsberechnungen zur geplanten Wohnbebauung auf Basis solcher Aussagen und Gutachten entbehren der Ernsthaftigkeit und sind im Schadensfall nicht belastbar.

3) Wohnraum / Wohnklima

Es soll ein urbanes Quartier mit hoher Dichte entstehen, allerdings werden keine Zahlen zu den Wohneinheiten genannt. Es wird von mind. 12 500 qm Wohnraumfläche ausgegangen.

- a) Im Gegensatz zur früheren Planung soll nun auch die südliche Spitze des Plangebietes mit bis zu 8 Geschossen bebaut werden. Deren Höhe überragt sowohl die Grünanlage mit Spielplatz als auch die vorhandene Bebauung an der Kronenstraße.

Dadurch wird den teilweise über 100 Jahre alten Bäumen in und an der Grünanlage als auch dem Wohnungsbestand die Sonneneinstrahlung genommen und die Tagesbeleuchtung erheblich herabgesetzt.

- b) Hinzu kommen verringerte Belüftung und Kaltluftzufuhr in Hitzeperioden.

- c) Zusammen mit der Nähe der Bebauung zu den Bäumen und der Gefährdung des Wurzelwerks während und nach Bebauung sind erhebliche Schädigungen des zu schützenden Baumbestandes zu befürchten.

Auch aus diesen Gründen lehnen wir diese Bebauung ab.

Zudem schafft diese geplante Wohnbebauung nicht den benötigten bezahlbaren Wohnraum für junge Familien und niedrige Einkommen. Hier wird auf Luxus-Wohnraum im hohem Einkommensbereich gesetzt, für den die Stadt mit hoher Entschädigungssumme rechnen muss, sollte nach Genehmigung nur eine der vorhersehbaren Gefahren (durch Hochwasser /Starkregen, Störfall etc.) eintreten.

4) Verkehr

a) Straßenverkehr

Es wird ignoriert, dass die verfügbare Fläche der Stadt Krefeld endlich ist und eine Erweiterung des Verkehrsraumes weder möglich noch hilfreich ist bei ständig zunehmenden KFZ-Zulassungen.

Es wurde bereits 2008 mit täglich ca. 4 000 zusätzlichen PKW-Fahrten durch die Planung gerechnet. Die Verkehrszählung am 20.5.2021 während der Corona-Beschränkungen und der Großbaustelle an der Rheinuferstraße ist keine Grundlage für die realen Verkehrsabschätzungen unter Normalbedingungen. Jedoch offenbart sie einen hohen Anteil an Schwerlastverkehr durch diese engen Gassen, der eigentlich die Neuanbindung des Chemparks und der Logports im Norden über den Europaring nutzen müsste.

Die Zufahrt zu diesem Areal ist aber nur durch enge Zugänge und Knotenpunkte mit entsprechendem Zuwachs an Lärm, Luftbelastung und Parkdruck möglich, daran ändern auch wohlgemeinte Berechnungen nichts.

Statt mit dem Durchgangsverkehr an dieser Stelle weiter den Umwelt- und Wegezustand zu verschlechtern, sollte für den Rad- und Fußverkehr, der ja am Plangebiet nicht endet, mehr Raum gegeben werden. Dieser wäre auch weniger aufwendig im Erhalt und schont Ressourcen.

b) Stellplatzproblematik

Lt. Gutachten aus 2008 sind ca. 1 100 Stellplätze für die zahlreichen Nutzer des Plangebietes notwendig. Diese sollen überwiegend in den Tiefgaragen unter den geplanten Gebäuden geschaffen werden.

Ob diese Tiefgaragen aber tatsächlich in dem Umfang direkt an der Deichwand – die zahlreiche Defizite aufweist - überhaupt umsetzbar sind, ist äußerst fragwürdig. Zudem stellt sich für die zunehmende Anzahl an Elektrofahrzeuge auch die Frage nach dem Brandschutz – insbesondere bei Lithiumbatterien - in diesen Tiefgaragen. Ein anderes Problem stellen die meist hohen, kastenförmigen Nutzfahrzeuge der Gewerbebetriebe und der Online-Zulieferer dar. Dieses in der gesamten Stadt zunehmende Problem wird bisher negiert.

Die an das Plangebiet angrenzenden Bruchstraße und Kronenstraße sind ebenfalls durch einen engen Straßenquerschnitt i.V.m. Stellplatzproblemen, vor allem in der Kronenstraße, gekennzeichnet.

Auch das Platzproblem für die durch die Planung hinzukommenden Fahrzeuge ist ein Ablehnungsgrund für die Planung.

c) Schiffsverkehr

Da unterhalb des geplanten Rheinblicks keine Gefahrguttransportschiffe mehr warten bzw. liegen dürfen, sollen sie in den südlich gelegenen Gelleper Rheinhafenbereich

verlagert werden. Diese Verlagerung lässt jedoch außer Acht, dass dort in den letzten Jahren die Anzahl der Betriebe und der Anlegestellen auch für brennbare und explosive Gefahrstoffe erhöht wurde und die Frequenz der Gefahrguttransporte erheblich zugenommen hat, und das auf gleichbleibend engem Raum.

Da der Gelleper Teil des Rheins keine Eindeichung aufweist und zudem in Hochwasserzeiten der Zu- und Abgang durch Drehbrücke und Fließrichtung erschwert ist, stellt sich die Frage, wie die Gefahrguttransporte dort sicher geführt und gelagert werden sollen.

Ganz abgesehen davon verdichtet sich dadurch auch die Gefahrenlage für die dort anwesenden Störfallbetriebe und die Anwohner erheblich.

d) Hafensicherheit

Zudem ist unklar, wie mit zunehmender Gefahrenlage und –dichte das Hafensicherheitsgesetz eingehalten werden soll.

Immerhin werden 300 m Abstand zu Gefahrstoffumladung durch die Wasserschiffahrtsbehörde gefordert.

5) Immissionsschutz

a) Luftbelastung

Die Luftbelastung nimmt v.a. durch

- den zusätzlichen und stetig wachsenden Verkehr – zu Lande und zu Wasser
- die veränderten und verlangsamten Luftströme in enger werdenden Bebauung und
- die Einengung und absehbare Reduzierung des Baumbestandes zu.

Damit erhöhen sich trotz div. Minderungsmaßnahmen die absoluten Schadstoffmengen von NO_x, Feinstaub und auch CO₂. (Rebound-Effekt)

Wie unter diesen Umständen eine ausreichende Belüftung der neuen Wohnräume - insbesondere solcher mit zum Lärmschutz geschlossenen Fensterfronten - erfolgen soll, erschließt sich aus den Unterlagen nicht.

Künstliche Belüftung erhöht wiederum den Energieverbrauch und trägt damit zur Verschärfung des Klimawandels bei.

Wie die Belüftung dieser Räume im Falle eines Störfalles erfolgen soll, ist ebenfalls unklar.

b) Lärm

Das Gutachten zur Lärmbelastung geht von Mittelwerten über 8 Stunden während der Nachtzeit aus. Dabei wird außer Acht gelassen, dass bereits ein Spitzenwert ausreicht, um Menschen aus dem Schlaf zu reißen und damit die Nachtruhe erheblich zu unterbrechen.

Der Lärmbelastung mit Einschränkungen an Fensterfronten begegnen zu wollen, stellt eine erheblich wertmindernde Maßnahme dar.

c) Geruch

Das Geruchsgutachten soll ohne Fortschreibung als Grundlage für den Bebauungsplan verwendet werden, da die gegebenen Rahmenbedingungen unverändert geblieben seien. Dies lässt die o.g. Neubauten, Erweiterungen und Änderungen an geruchs-emittierenden Anlagen nicht nur im Chempark, sondern auch bei den südlicher gelegenen Betrieben Alberdingk-Boley, Erbslöh, Cargill und Compo vollkommen außer Acht. Doch so ist z.B. die Geruchsproblematik in Gellep immer noch nicht geklärt. Ähnliches ist allein schon durch die Gemengelage auch hier zu befürchten.

6) Hochwasser

Beschleunigtes Abschmelzen der Inlandgletscher und der Arktis zusammen mit teilweise langen Starkregen- und Dürrephasen stellen viele Berechnungen in Frage (s.a. Hochwasser und Überflutung durch Starkregen in Ahrweiler und Erfstadt). Das Bemessungshochwasser von 2004 ist nicht mehr anzuwenden.

a) Einfluss auf Untergrund

Der Hafbereich Krefelds zwischen Mündelheimer und Rheinuferstraße ist ein Prallhang mit sehr starkem Wasserdruck und hoher Strömungsgeschwindigkeit durch den Rhein.

Die wechselnden Grund- und Oberflächenwasserstände sowie die wechselnden Fließrichtungen des Grundwassers und Uferfiltrats durch Wasserentnahmetätigkeiten und Trockenzeiten belasten den Untergrund und hier den Damm extrem und lassen Risse entstehen, die zur Unterspülung führen können. Diese können auch durch unterschiedliche Verdichtung des heterogenen, mehrfach angeschütteten Untergrunds mit hoher Baulast entstehen.

Die Tiefgaragen destabilisieren den Damm und stellen zudem im Überflutungsfall eine Falle für die Nutzer und eine Quelle für potentielle Fahrzeugabfälle dar.

b) Hochuferherstellung

Die beabsichtigte Auffüllung zum Hochufer ersetzt keine hochwassertechnische Anlage, wie sie nach Deichschutzverordnung und LWG /WHG erforderlich wäre. Zudem reicht die Kürze des Deichstücks nicht aus, um langfristigen Hochwasserschutz zu garantieren.

Es wird befürchtet, dass im Hochwasserfall Rheinwasser von Süden und von Norden durch Hinterfluten des Deichgeländes nach Uerdingen hineinfließt und somit auch über das hier geplante Gelände.

Hinzu kommen hochwasserschutzrechtliche und -technische Bedenken.

c) Bodenverdichtung /-senkung

Durch die großen und schweren Baukörper kommt es zur Verdichtung des Bodens und Verdrängung von Wasser. Dies verändert ebenfalls die Konsistenz des Untergrunds und verschlechtert die Bodenqualität und -verfügbarkeit v.a. für den Baumbestand. Zudem kann dies zur Senkung des Untergrundes führen, wie es bereits an Orten der Welt in Küstennähe der Fall ist.

Die Firma ELE stellte mit ihrem Baugrundgutachten zum in 2010 geplanten Schüttguthafen Krefeld für den Untergrund in diesem Bereich eine geringe Tragfähigkeit und eine hohe Zusammendrückbarkeit fest.

Insbesondere im Bereich des Gewerbegebietes entspricht der Bauzustand der Uferbefestigung nicht mehr dem Stand der Technik.

Hinzu kommen zahlreiche Altlasten, die ins Grundwasser auslaugen können und die Trinkwassergewinnung gefährden können.

Es fehlen

- i. Hydraulische Nachweise
- ii. Standsicherheitsnachweis
- iii. Nachweis der Auftriebssicherheit

Aus den o.g. Gründen halten wir die geplante Bebauung nicht für genehmigungsfähig und auch nicht für verantwortbar.

Mit freundlichen Grüßen

A. Hoster