

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

An die
Bezirksregierung Düsseldorf
Dez 53 Herrn Lowis
Cecilienallee 2
Düsseldorf

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, 26.07.2018

**Antrag der Caratgas GmbH Binnenterminal Krefeld, Heidbergsweg, 47809 Krefeld
AZ. 53.04-0012354-0001-G4, 8a-0036/18**

Sehr geehrter Herr Lowis,

zum o.g. Vorhaben nehmen wir wie folgt Stellung und erheben folgende Einwendungen:

I. Verfahren

- a. Parallel zu diesem Verfahren werden die Schifflöschstelle, das wasserrechtliche und das eisenbahnrechtliche Verfahren beantragt. Da die Entscheidungen und Festsetzungen aus diesen Verfahren jedoch Auswirkungen auf dieses BlmschG-Verfahren haben, sollten zunächst die Ergebnisse der anderen Verfahren abgewartet werden. Es ist sicher zu stellen, dass mit Umwelteinwirkungen aus diesen Bereichen nicht zu rechnen ist.
- b. Das von der Firma unter Punkt 3.5.1 angeführte, angeblich öffentliche Interesse hat keinen Vorrang vor der gewissenhaften Prüfung der Umwelteinwirkungen im BlmschG-Verfahren. Zudem ist ein öffentliches Interesse im Sinne des Gemeinwohls nicht mit den Gewinninteressen eines privaten Unternehmens oder vorgeschobenen Arbeitsplatzargumenten gleichzusetzen.

II. Umfang des Antrags

- a. In Formular 1 werden Lagerkapazitäten beantragt, aber weder Umschlagkapazitäten noch Verladevorgänge noch Lagerungszeiten werden begrenzt. Da Umschlag und Verladevorgänge erheblich auf die Umwelt einwirken (Verkehr, Luft- und Lärmbelastungen) und deren Berechnung auch von der Anzahl/ Häufigkeit abhängt, müssen sie im Antrag eindeutig beziffert und dementsprechend in Bescheiden festgelegt werden.

-2-

Zudem können Ladevolumina der Tankschiffe und Eisenbahntankwagen variieren. Daher ist unklar, mit welchen Volumina Lärmpegel und die Abblasevorgänge und –häufigkeiten in den Berechnungen angesetzt wurden.

So wird das TKW-Aufkommen als zu niedrig angesetzt, da nur die Abfahrten, aber nicht die Anfahrten im Schallgutachten berücksichtigt werden.

Die Gutachten und Berichte sind unvollständig und müssen überarbeitet werden.

- b. Die beantragten Lagerkapazitäten in den 5 ortsfesten Behältern werden nicht allein auf die Lagerung von Flüssiggas begrenzt, sondern es wird die sehr viel umfassendere Lagerung der Kategorie entzündbarer Gase beantragt.

Zudem wird eine Rahmengen Genehmigung beantragt, in Formular 1 aber nicht näher ausgeführt.

Dieser Antrag beinhaltet somit, dass das Unternehmen in dieser Kategorie sehr viele unterschiedliche Gase umzuschlagen gedenkt als aus den Unterlagen ersichtlich ist, also ein Gefahrstofflager beantragt.

Wir sehen mit den vorliegenden, nur beispielhaften Unterlagen aber nicht alle Betriebsweisen und Stoffe erfüllt und lehnen daher eine Rahmengen Genehmigung ab.

Ausserdem ist nicht ausgeschlossen, dass Stoffe, die unter die beantragte Klassifikation fallen, nicht auch gleichzeitig giftig (wie Acetylen), umweltgefährdend oder allergisierend etc. sind.

Klimaschädigende Gase wie das hier zur Lagerung kommende Trifluormethan haben bisher kein Piktogramm.

Berücksichtigt werden dabei auch nicht die Brandprodukte, die z.B. akuttoxisch oder auch persistent (wie z.B. div. Fluorverbindungen) sein können.

- c. Während das Formular 1 noch bis auf die fehlende Festsetzung der Umschlagskapazitäten ausgefüllt wurde, sind die weiteren Formulare nur marginal bzw. gar nicht ausgefüllt. Hier fehlen wesentliche Daten zu Emissionen, z.B. die Häufigkeit von Entspannungsvorgängen insgesamt, betrieblichen Abwässern, zu denen auch die Sanitärabwässer gehören, zu Abfällen, die anfallen und deren Entsorger, zur Anzahl und Art von Abluftquellen etc..

Formular 8.1 zum Lagern wassergefährdender Stoffe wird nicht ausgefüllt, obwohl mind. 2 gehandhabte Stoffe wassergefährdend sind. Die Formulare sind zu vervollständigen.

- d. Die in den Antragsformularen genannten Flurstücke sind nicht eindeutig belegt. Unklar ist, warum eine Entwässerung der Niederschläge von Flurstück 52 u. 59 des Flures 24 erfolgen soll, während das zu entwässernde Flurstück die Nummer 60 des Flures 24 trägt. Zudem ist das Flurstück 61 im Flur 23 in den Geodatenbanken nicht begrenzt auf die geplante Anlegestelle, sondern umfasst das ganze Hafenbecken. Die Liegenschaftsangaben sind zu korrigieren.

III. Naturschutz

Es wurde keine UVP durchgeführt. Im Hinblick auf die umgebenden FFH-Gebiete und die hier gehandhabten umweltschädlichen Stoffe sehen wir einen dringenden Bedarf für die Durchführung einer UVP. Dabei sollten nicht nur mögliche Auswirkungen der Lagerung von Flüssiggas, sondern solche durch den Umgang mit den technischen Gasen wie das Ethanthiol betrachtet werden.

Die Forderung des NABU zur Erstellung einer Eingriffs- Ausgleichsbilanz in einem Landschaftspflegerischen Begleitplan wird hier bekräftigt.

Es ist auch nicht einzusehen, warum auf dem großen Gelände keine Anpflanzungen möglich sein sollen.

IV. Anlagensicherheit

- a. Auch der Sicherheitsbericht geht nicht auf die verschiedenen, zusätzlichen Gefahrenpunkte der unterschiedlichen technischen Gase, die über eine Rahmengenahmung einlager- oder umschlagbar wären, ein. Er ist zu erweitern auf die technischen Gase, die über mehrere Einstufungen gleichzeitig verfügen.
- b. Bei der Sicherheitsabstandbetrachtung wurden weder die Anlagen der Air-Liquide und die Tankbehälter bei Bauhaus berücksichtigt. Auch wenn dies keine Wohnbebauung ist, befinden sich hier doch Menschen (Arbeitnehmer wie Kunden), die damit einer Gefährdung ausgesetzt werden. Gleiches gilt für die Betrachtung der Fahrzeuge auf den umliegenden Straßen und die Schiffe im Hafen und deren Besatzung.
Auch die Wohnbebauung an der Latumer Straße 1- 40 wurde nicht berücksichtigt. Bei einem Brand mit Freisetzung und Zersetzung von Trifluormethan ist mit größerem Gesundheitsschaden (durch Bildung u.a. von Flusssäure und Carbonylfluorid) und somit größeren Abständen zu rechnen.
- c. Bei Explosionen ist mit Trümmerwurf und Erschütterungen zu rechnen. Diese können sowohl für die Anlage der Air Liquide als auch für das nahe Umspannwerk und die Hochspannungsleitung gefährlich werden. Hierzu wird keine Ausführung gefunden. Diese sind nachzuholen.
- d. Eingriffe Unbefugter
 - i. Es ist unklar, mit wieviel Mitarbeitern die Anlage nachts besetzt ist. Dies würde schnelleres Eingreifen ermöglichen als die zeitlich begrenzte Begehung durch einen externen Sicherheitsdienst oder die begrenzte Eingriffsfähigkeit des Pförtners.
 - ii. Die Verkehrswege um das Gelände werden auch häufig zur Übernachtung von LKW genutzt. Da auf dem Gelände sichtbar Gasflaschen gelagert werden, könnte dies zu Begehrlichkeiten führen.
 - iii. Es wurden nicht Fälle wie *Stromausfall* und *Manipulationen der Steuerung durch Hackerangriffe* eingegangen. Dies ist dringend nachzuholen. Stromausfälle können sowohl durch Hackerangriffe als auch durch Ausfall von Überlandleitung durch Brände erfolgen.

V. Brandschutz

Es ist nur eine Zufahrt vom Heidbergsweg her geplant. Wo ist die 2. Notwendige Zufahrtsmöglichkeit für die Feuerwehr, falls die 1. Zufahrt wie auch immer blockiert ist?

VI. Chemikaliensicherheit

Das Sicherheitsdatenblatt zu Trifluormethan weist Widersprüche auf. Angeblich ist dieser Stoff nicht brennbar, aber bei Einwirkung von Feuer können durch thermische Zersetzung die folgenden toxischen und/oder ätzenden Stoffe entstehen: Carbonylfluorid, Kohlenmonoxid und Fluorwasserstoff. Auf den Umgang mit diesen Stoffen im Freisetzungsfall wird nicht eingegangen.

Ethanthiol soll dem Flüssiggas zugesetzt werden. Dieser Vorgang ist unzureichend beschrieben. Der Stoff ist sehr giftig für Wasserorganismen und kann allergische Hautreaktionen auslösen. Zudem kann er akut zu Übelkeit, Kopfschmerzen etc. führen, wie die Freisetzung vor einigen Jahren bei Shell Godorf gezeigt hat.

VII. Immissionsschutz / Klimaschutz

- a. Die Angaben zu Qualität, Quantität und Häufigkeit der Emissionen sind angesichts der hier beantragten Rahmengenenehmigung unvollständig. So wurde z.B. Ethanthiol nicht berücksichtigt. Es stellt sich auch die Frage, ob noch Quecksilberverbindungen oder Schwermetalle im Flüssiggas enthalten sein können.
- b. Es ist unklar, wofür Trifluormethan und ähnliche Gase am Standort gelagert werden sollen. Eine Beschreibung des Einsatzbereiches war nicht zu finden. Ebenso wenig ist ersichtlich, ob und wie es hier zu einem Verbrauch von welcher Menge dieses klimaschädlichen Gases kommt. Für den Fall des Einsatzes als Kältemittel fehlt eine Alternativenprüfung, da vom Einsatz von Trifluormethan abgeraten wird.
- c. Laut Umweltbundesamt verfügt Trifluormethan über ein Treibhauspotential (Global Warming Potential / GWP) von 14.800 (eins der höchsten unter den HFKW/ HFCKW) und nicht nur von 12.000 wie im Sicherheitsdatenblatt (SDB) der Westfalengas beschrieben. Da dieses SDB auch an anderer Stelle defizitär ist, ist eine Überarbeitung dringend notwendig.

VIII. Verkehr / Verkehrsführung / Verkehrsaufkommen

- a. Es fehlt eine Verkehrsprognose. So ist unklar, wieviel LKW und PKW auf die zuführenden Straßen (von Linner über Düsseldorfer Straße über Fegeteschstraße) zum bereits hohen Verkehrsaufkommen hinzukommen. Die Angabe von 60 abfahrenden LKW erhöht die Gesamtzahl auf mind. 120 LKW, die über die beschriebene Route hinzukommen.

Auch für die eingleisige Hafenbahn bleiben die Transportabläufe unklar, da die diesbezüglichen Regelungen aus dem eisenbahnrechtlichen Verfahren nicht vorliegen.

- i. Ist z.B. der Transport extrem entzündbarer Gase auf den Gleisen der Hafenbahn überhaupt zulässig?
- ii. Welche Züge haben Vorrang?

- iii. **Wie läuft die Betankung der EKW auf dem Gelände ab, wenn nur 6 von 12 EKW auf dem Gelände Platz finden? Durch welche Fahrzeuge erfolgt die Bewegung der EKW?**
- b. **Unklar ist auch, inwieweit eine Belieferung per Schiff bei allen Wasserständen möglich oder ggf. auf andere Verkehrswege in welchem Maße ausgewichen wird.**
- c. **Ist die Aufnahme von Tankwagen auf das Betriebsgelände während der Nachtzeiten und am Wochenende gesichert? Wenn ja, wie ist sie gesichert. Die Erfahrung im Rheinhafen zeigt, dass hier sehr viele LKW auf ungeeigneten Plätzen in der Nähe von Wohnbebauung zwischengeparkt und zur Übernachtung genutzt werden. Dies muss vermieden werden.**
- d. **Welchen Zugang zu Sanitäranlagen haben die Fahrer der TKW, EKW und Schiffe in den o.g. Zeiten?**
 - e. **Die Anzahl der Verladearme und damit der möglichen gleichzeitigen Entladung von Schiffen ist nicht eindeutig definiert. In der Anlagen- und Betriebsbeschreibung ist von 2 Armen die Rede, bei den Betriebseinheiten wird einer angegeben, in den Plänen sind 3 ersichtlich. Es stellt sich die Frage, welche Anzahl Verladearme bei den Berechnungen zu Emissionen, Lärm und der Beschreibung der Betriebsvorgänge und Überwachung zu Grunde gelegt wurde. Entsprechend unvollständig sind die daraus resultierenden Gutachten und Bewertungen.**

IX. Bodenschutz

- a. **Die Genehmigung für die vorherige Lagerung von Hüttensand auf diesem Flurstück ist nicht nachvollziehbar. Lt. Aussage des Umweltamtsleiters im Umweltausschuss handelt es sich um ein Produkt, das „zu 90% im Portlandzement eingesetzt wird“. Von daher ist es unverständlich, warum hier keine entsprechende Verwertung stattfindet, sondern nun auch noch überbaut werden soll.**
- b. **Es fehlt ein Ausgangszustandsbericht. Da im Untergrund unter dem Hüttensand eine Altlast registriert ist, fehlen Aussagen zu deren Bewertung, Verbleib und Auswirkungen bzw. Behandlungsmaßnahmen.**
- c. **Für den Fall, dass der Hüttensand unter der Betriebsfläche verbleibt, muss sichergestellt werden, dass dessen alkalisches, schwermetallhaltiges Sickerwasser erfasst und behandelt wird und weder zu Schäden in Untergrund und Grundwasser noch zu Schäden an den Erdtanks führen kann.**
- d. **Gleichzeitig darf ein evtl. Verbleib nicht dazu führen, dass die Fläche komplett versiegelt und damit der Grundwasserneubildung entzogen wird.**

X. Gewässerschutz

- a. **Wir lehnen die Ableitung von Niederschlag und Löschwässern ins Hafenbecken v.a. vor dem Hintergrund der beantragten Rahmengenenehmigung ab. Eine Sedimentabscheidung wäre angesichts der möglichen gehandhabten oder havarierten Stoffe unzureichend.**

Es darf in keinem zu einer Verschlechterung der Gewässerqualität kommen. Der beantragte Kanal käme einer Direkteinleitung gleich. Da dieses Hafenbecken Kontakt sowohl mit dem Grundwasser als auch mit dem Rhein hat und damit als Trinkwasserquelle dient, bestünde durch eine Direkteinleitung die Gefahr der Trinkwasserverschmutzung.

- b. Auch eine Befreiung von Löschwasserfassung kann nicht zugestimmt werden, da hier auch wassergefährdende Stoffe gehandhabt werden und eine Freisetzung nicht ausgeschlossen werden kann. Das Gelände ist entsprechend VAWS einzufassen und ausreichende Löschwasserrückhaltekapazität herzustellen.
- c. Die Wasserversorgung ist unzureichend dargestellt. Da hier im Bereich der EKW und TKW Berieselungsanlagen geplant sind, bedarf es Aussagen zur Menge und Ableitung.
- d. Durch die Versiegelung der Fläche kommt es zusätzlich zur Einschränkung der Wassergewinnung für die Trinkwasseranlagen Werthof. Wir machen darauf aufmerksam, dass es hierdurch zu Gewinnungseinbußen kommen kann.
- e. Im Rahmen des Klimawandels ist mit höherem Hochwasser zu rechnen. Für diesen Fall ist darzustellen, wie die Tanks gegen Aufschwemmen gesichert werden.

XI. Arbeitsschutz

Die Abläufe der Tätigkeiten sind unzureichend geschildert. Es fehlen z.B. Aussagen zu Qualifikation und Ausrüstung der Mitarbeiter und z.B. zur Überprüfung der Eisenbahnkesselwagen.

Ebenso ist unklar, welche Sperren und Ventile nur händisch bedient, welche sowohl händisch wie automatisch und welche nur automatisch ausgeführt werden. Unklar ist, wie bzw. durch wen der Arbeitsschutz innerbetrieblich überwacht wird und wo der Betriebsrat als Ansprechpartner seinen Sitz hat.

Zusätzlich verweisen wir auf die Stellungnahme des NABU Krefeld.

Ohne die fehlenden Daten und Unterlagen und nachvollziehbare Lösungen der angesprochenen Probleme halten wir den Antrag nicht für genehmigungsfähig.

Wir bitten um Nachreichung der geforderten Unterlagen und behalten uns Fragen, die aus der Erörterung der Einwände ergeben, vor.

Mit freundlichen Grüßen

