



Bebauungsplan Nr. 139 „Logistikpark Hafen Emmelsum“

Gemeinsame Stellungnahme des BUND und des NABU

Schutzgut Boden:

Die Erläuterungen zum Schutzgut Boden in der UVS bleiben in mehreren Aspekten unvollständig.

Der Boden wird nicht nur durch die Baumaßnahmen in seiner Struktur verändert und umgeformt, sondern ist auch durch eine geplante Versiegelung im Umfang von 9,7 ha betroffen. Eine derartige Versiegelung führt dazu, dass der Boden seiner entscheidenden Funktionen beraubt wird. Eine Humusbildung findet nicht mehr statt, denn Gasaustausch und Leben ist unter der versiegelten Fläche nicht mehr möglich. Der Boden verliert seine Funktion als CO₂-Speicher und seine Fähigkeiten, Wasser zu binden wird erheblich beeinträchtigt.

Dies betrifft einen Bodentyp (Braunerden), der am Niederrhein häufig anzutreffen ist, als Ackerboden häufig genutzt wird und in der Lage ist, Lebensmittel gedeihen zu lassen und artenreichen Ökosystemen eine gute Entwicklungsmöglichkeit zu bieten. Genau dies leistet er derzeit auch auf der überplanten Fläche.

Die Errichtung des Gebäudes des Logistikzentrums wird zusätzlich zur Folge haben, dass die Abkühlfunktion, die die Fläche bisher ausgeübt hat, nicht mehr gegeben ist. Die vorgesehene Begrünung auf der Hälfte des Daches des projektierten Gebäudes vermag diesen Verlust in keinem Falle nicht vollständig, geschweige denn auch nur ansatzweise auszugleichen.

Die hier aufgeführten Funktionsverluste werden und können auch nicht ausgeglichen werden.

Wie oben schon erwähnt, ermöglicht der Boden an dieser Stelle die Produktion von Lebensmitteln. An keiner Stelle der Planunterlagen wird dieser Tatsache Rechnung getragen. Wie wird der Verlust an Ackerfläche ausgeglichen? Soll an anderer Stelle Boden entsiegelt und in Ackerfläche umgewandelt werden? Da Boden nun einmal nicht neu geschaffen werden kann, bliebe ja keine andere Möglichkeit übrig.

An keiner Stelle der Planunterlagen ist eine Aussage zu einer Entschädigung des betroffenen Landwirtes zu finden. Der Landwirt hat es schließlich mit dem plötzlichen Verlust einer von ihm bewirtschafteten Fläche zu tun.

Der Verlust einer weiteren landwirtschaftlich genutzten Fläche ist auch vor dem Hintergrund der enormen Verluste von Acker- und Wiesenflächen in den letzten Jahrzehnten nicht mehr zu tolerieren. Nach Angaben der Landwirtschaftskammer und der Metropole Ruhr hat die Stadt Voerde allein zwischen 2010 und 2017 mindestens 24 ha ihrer landwirtschaftlichen Nutzfläche verloren.

Andere Zahlen für die Vergangenheit, z.B. direkt von der Stadt Voerde, liegen bisher nicht vor.

Nach eigenen Untersuchungen / Messungen beträgt die zusätzliche Versiegelung von Flächen in der Stadt Voerde im Zeitraum von 2000 bis heute mind. 100 ha. Hierfür verantwortlich sind u.a. die folgenden Flächenverluste: Industriepark Bösenstraße, Westerweiterung Hafen Emmelsum (18 ha), neue Heidesiedlung Friedrichsfeld, Baugebiet Wisselmannsweg, Neubau des Hammwegs, Norderweiterung Industriegebiet Grenzstraße, Westerweiterung Babcockgelände an der Industriestraße.

Dieser enorme Flächenverbrauch in den letzten 20 Jahren in Höhe von ca. 100 ha entspricht etwa 2 % der Gesamtfläche der Stadt Voerde.

Wir fordern in diesem Zusammenhang eine Übersicht über die in den vergangenen Jahrzehnten versiegelten Flächen sowie eine Übersicht über die in den kommenden Jahren beabsichtigten bzw. geplanten weiteren Versiegelungsmaßnahmen. Nur so kann einem dringend gebotenen Einhalt des Wildwuchses an Flächenverbrauch entgegengewirkt werden.

Die Berücksichtigung der hier aufgelisteten Punkte - die in der UVS kaum oder gar keine Berücksichtigung finden - führt zu einer deutlich kritischeren Bewertung des geplanten Eingriffs bezüglich des Schutzgutes Boden, als sie der Gutachter vorgenommen hat und macht den Wert des Geländes in seinem derzeitigen Zustand deutlich.

Zu den Auswirkungen von Bodenversiegelung s.: www.umweltbundesamt.de/daten/flaeche-boden-landoekosysteme/boden/bodenversiegelung#was-ist-bodenversiegelung

Schutzgut Klima:

Die UVS zu B-Plan 139 hält an verschiedenen Stellen fest, dass die Fläche, für die dieser Bebauungsplan gilt, einen hohen Stellenwert besitzt.

Erstens ist sie ein Teil des Lippemündungsraumes, dem laut Regionalplan Ruhr eine wichtige Rolle als klimatischem Ausgleichsraum und als Frischluft-Leitbahn für das Ruhrgebiet zukommt (S. 74).

Zweitens ist besonders die für die Bebauung vorgesehene Fläche eine Fläche von sehr hoher thermischer Ausgleichsfunktion für Voerde. Die hierzu wiedergegebene Karte des LANUV macht hierzu eine eindeutige Aussage (S.78).

Drittens besitzen die Gehölzstrukturen im Gebiet eine Immissionsschutz – und Klimaschutzfunktion (S.78).

Genau in dieses Gebiet, mit einer für Voerde derart wichtigen klimatischen Funktion einzugreifen, verbietet sich. Dies verbietet sich vor allem vor dem Hintergrund der Klimakrise, die ein Umdenken und eine Verschiebung der politischen Prioritäten erfordert. Räume, die zur Abkühlung beitragen und als Frischluftschneisen dienen, müssen ungestört erhalten bleiben. Ein Gebäude von den geplanten Ausmaßen ist in einer Frischluftschneise und in einem Abkühlungsraum fehl am Platze. Das Gebäude wird trotz hälftiger Dachbegrünung insgesamt zur Erwärmung beitragen.

Die Trimet-Aluminiumhütte wird weiterhin Feinstäube emittieren und auch die Westerweiterung des Hafengeländes führt zu zusätzlichem Feinstaub. Die Immissionsschutzwirkung des Gebietes muss daher unter Verzicht auf Eingriffe dringend erhalten bleiben.

Schutzgut Mensch:

Wir möchten darauf hinweisen, dass in dem Umweltgutachten keine konkreten Angaben zu den Staubemissionen und zu weiteren Emissionen des Verkehrs oder schon vorhandener Betriebe (z.B. Trimet) gemacht werden. Weder zu den Vorbelastungen noch zu den durch den Kfz-Verkehr zu erwartenden Emissionen werden konkrete Werte angegeben. Auch die Auswirkungen der Westerweiterung des Hafens (Schiffs-, Eisenbahn- und LKW-Emissionen) werden in keiner Weise quantifiziert. Das Umweltgutachten bleibt an dieser Stelle ungenau und muss nachgebessert werden.

Natur- und Artenschutz:

Die NABU-Kreisgruppe Wesel hat wenige Tage vor der Sitzung des Stadtentwicklungsausschusses vom 22.11.22 ein Exemplar der stark bedrohten und planungsrelevanten Kreuzkröte auf der Fläche vorgefunden. Aufgrund der großen Strukturvielfalt ist davon auszugehen, dass hier weitere Individuen vorkommen. Der NABU schätzt, dass im Umfeld des Aluminiumwerkes einige Dutzend Kreuzkröten vorkommen. Es ist daher zunächst zu klären, wie groß die Population der Kreuzkröten im Umfeld der Aluhütte tatsächlich ist, wo die Hauptwanderungskorridore sind und wo potentielle Laichgewässer vorhanden sind. Es ist davon auszugehen, dass die Kreuzkröten gerade auch über die Ackerflächen, die für die Bebauung überplant sind, als Wanderungskorridore dienen. Es ist daher zu untersuchen und festzulegen, wie die Kreuzkrötenpopulation langfristig und nachhaltig erhalten werden kann.

Biotopvernetzung:

Die Errichtung des Gebäudes und der sonstigen Verkehrsinfrastruktur des Logistikzentrums wird auch zur Folge haben, dass bisher wichtige Biotopstrukturen zerstört bzw. stark beeinträchtigt werden und damit ihre Vernetzungsfunktion nicht mehr leisten können. Die vorgelegten Gutachten bleiben hier eine Antwort schuldig, wie diese Biotopvernetzungsstrukturen zukünftig aufrechterhalten bzw. ersetzt werden können. Dies ist vor allem in Verbindung mit den ebenfalls in unmittelbarer Nähe laufenden Maßnahmen am Hafen Emmelsum sowie im Bereich des Ölhafens zu sehen. Hier ist bereits ein unwiederbringlicher Verlust intakter Biotopstrukturen erfolgt und es droht der Verlust weiterer sehr großer Bereiche.

Gerade vor dem Hintergrund der oben schon genannten Versiegelungsverluste in Höhe von über 100 ha in den vergangenen ca. 20 Jahren wird hier ein langfristiges und nachhaltiges Konzept vermisst. Wir fordern daher auch hinsichtlich der Biotopvernetzungsstrukturen eine Übersicht über die in den vergangenen Jahrzehnten zerstörten Strukturen sowie die in den kommenden Jahren beabsichtigten bzw. geplanten weiteren Baumaßnahmen, bei denen solche Strukturen zerstört werden.

Lärmgutachten:

Die Gutachter kommen zu dem Ergebnis, dass die Orientierungswerte der DIN 1805 im Wesentlichen alle eingehalten werden. Lediglich in der Nacht würden die Orientierungswerte um 3 dB(A) überschritten. Die gesundheitlich bedenklichen Werte würden also, so die Gutachter, überall unterschritten.

Diese Aussagen stehen aber z.T. im Widerspruch zu den in der Tabelle 1-11 auf Seite 32 aufgelisteten Werten. Hier wird für den Prognose-Fall am Tage für die Emmelsumer Str. 217 ein Wert von 67,0 dB(A) angegeben. Damit wäre der Orientierungswert für Gewerbegebiete von 65 dB(A) für Gewerbegebiete jedoch überschritten. Der für die Weseler Str. 102 angegebene Wert unterschreitet den Orientierungswert mit 64,2 dB(A) nur geringfügig. Wieso dann von der klaren Einhaltung des Orientierungswertes die Rede ist, bleibt unverständlich.

Nachts wird sogar an drei Orten der zulässige Höchstwert von 55 dB(A) um bis zu 4,5 dB(A) überschritten.

Bereits eine Überschreitung des Orientierungswertes um 3 dB(A) in den Nachtstunden wäre nicht unerheblich und bedeutet eine Verdoppelung der Lautstärke. Ab 25 dB(A) ist die Erholbarkeit des Schlafes verringert. Bei Pegeln über 45 dB(A) lassen sich Änderungen der Schlafstadien feststellen. Die WHO empfiehlt für die durchschnittliche nächtliche Lärmbelastung durch Straßenverkehr einen Wert von 45 dB_{L_{nigh}} nicht zu überschreiten, da nächtlicher Straßenverkehrslärm oberhalb dieses Dauerschallpegels mit Beeinträchtigungen des Schlafs verbunden ist. Die WHO stuft diese Empfehlung als stark ein. Auch in den aktuellen Leitlinien für Umgebungslärm für die Europäische Region (2018) wird der Wert von 45 dB_{L_{nigh}} für Lärm noch einmal bestärkt.

WHO-Quelle: Umweltbundesamt

https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/1410/publikationen/190805_uba_pos_umgebungslarm_bf_0.pdf

In dem Gutachten wird der Verkehrslärm und der von den Gewerbeflächen ausgehende Lärm untersucht. Allerdings wird der Verkehrslärm nur weiter entfernt von der Fläche des BP-Plans 139 z.B. an der Weseler Str. bzw. an der Emmelsumer Str. analysiert. Für die Schleusenstraße liegen jedoch keine Prognosen des Verkehrslärms vor. Dies würde die Lärmbelastung für die Anwohner ja noch erhöhen. Es ist also hier zu fordern, dass eine derartige Untersuchung nachzuholen ist.

Es fehlt ebenfalls eine Prognose der Lärmimmissionen an der Böskensstraße und der Frankfurter Straße südlich der Kreuzung mit der K12 (näheres hierzu im Kapitel Verkehr).

Verkehr:

Das Verkehrsgutachten weist einige eklatante Schwächen auf. Es werden lediglich die Verkehrsbelastungen für die Morgen- und Abendspitze prognostiziert. Die zu erwartende Gesamtzahl der pro Tag zu erwartenden PKW und LKW wird nicht angegeben. Damit ist eine Abschätzung der Gesamtbelastung für die Straßen und für die Bürger und besonders die Anwohner nicht möglich.

Weiterhin fehlt in dem Gutachten die Analyse der Verkehre auf der Böskensstraße bis zur Frankfurter Straße, auf der Frankfurter Straße südlich der Kreuzung mit der K12 sowie die Betrachtung des zu erwartenden Verkehrsgeschehens auf der B8 südlich der Kreuzung mit der K12. Damit wird eine Abschätzung der in Zukunft auftretenden Verkehre in einem großen Teil der Stadt Voerde und der Stadt Dinslaken unmöglich.

Es wird durch das Gutachten suggeriert, dass der zusätzliche Verkehr ausschließlich den Weg Richtung Wesel und von dort auf die linke Rheinseite oder über die B58 zur A3 nehmen würde. Diese Annahme wird jedoch in keiner Weise begründet. Realistisch ist es, davon auszugehen, dass die Quellen und Ziele des zusätzlich zu erwartenden LKW-Verkehrs im Ruhrgebiet zu finden sein werden. Daher wird dieser Verkehr über die jetzt schon stark frequentierte K12 zur A3 fließen bzw. über die B8 und die Frankfurter Straße zur A59. Dies bringt dann zusätzliche Belastungen für viele Menschen in Voerde und Dinslaken mit sich.

Das Verkehrsgutachten zur Westerweiterung des Hafengeländes weist diese Schwächen nicht auf und zeigt, dass die Belastung der B8 und der Frankfurter Straße je nach Abschnitt mit 15.500 bis 17.500 bzw. 9.500 bis 13.500 Fahrzeugen pro Tag sehr hoch sein werden. Hier würde die Belastung durch das neue Logistikzentrum von Greenfield die Zahlen noch erhöhen.

Zu berücksichtigen ist bei der Beurteilung der Verkehrsentwicklung noch, dass im Lippemündungsraum auf dem Gebiet der Stadt Wesel noch weitere Logistikzentren errichtet oder

angesiedelt werden sollen. Im Bau befindet sich derzeit das Logistikzentrum der Firma BEOS, das das Greenfield-Zentrum an Größe deutlich übertreffen wird. Es ist also mit einer weiteren erheblichen Steigerung der Verkehre in dem hier zur Debatte stehenden Raum zu rechnen. Die isolierte Betrachtung des von Greenfield hervorgerufenen Verkehrs führt also zu keinem klaren Bild bezüglich der zukünftig zu erwartenden Verkehrsbelastungen. Hier ist ein Gutachten gefordert, dass alle in Zukunft zu erwartenden Verkehre im gesamten Lippemündungsraum erfasst. Nur auf einer solchen Grundlage wäre eine sinnvolle Entscheidung der politischen Gremien möglich.

Klar ist jetzt schon, dass die Zunahme besonders des LKW-Verkehrs das vorhandene Straßensystem massiv überfordern wird.

Mit dieser enormen Steigerung des Verkehrsaufkommens ist zusätzlich eine genauso deutliche Steigerung der Emissionen an CO₂ und weiteren Abgasen sowie Feinstäuben verbunden. Eine derartige Zunahme der CO₂-Freisetzung ist in der herrschenden Klimakrise nicht zu akzeptieren. Das Greenfield-Logistikzentrum und die Ballung derartiger Einrichtungen im Lippemündungsraum widersprechen allen Bemühungen um den Klimaschutz.

Es wird an dieser Stelle deutlich, dass das Verkehrsgutachten einen weiteren erheblichen Mangel aufweist. Es fehlt eine Prognose der zu erwartenden Emissionen durch den Verkehr. Hierbei wären auch die Emissionen durch die Bahn und die Schifffahrt zu berücksichtigen.

Die Umweltverbände fordern ein Gutachten zu den im gesamten Lippemündungsraum zu erwartenden Verkehre einschließlich einer Prognose der zu erwartenden Emissionen durch diesen Verkehr für die angrenzenden und weiteren Siedlungsräume (Emmelsum, Spellen, Mehrum, Friedrichsfeld, Voerde und Lippedorf).

Ein derartiges Gutachten ist deshalb von so großer Bedeutung, weil der Verkehrssektor in Deutschland für 20% der Treibhausgas-Emissionen verantwortlich ist. Laut Statista war im Jahr 2019 der Straßenverkehr sogar für 26 % aller CO₂-Emissionen in der EU verantwortlich. Gerade in diesem bedeutsamen Sektor ist die Freisetzung von CO₂ im Jahre 2022 auf 150 Mio. Tonnen gestiegen. Dies sind 11 Mio. Tonnen mehr als laut Klimaschutzgesetz erlaubt. Ein erheblicher Teil des zusätzlich emittierten CO₂ ist auf den gestiegenen LKW-Verkehr zurückzuführen.

Das Bundesumweltamt schreibt hierzu:

“Pkw und Lkw sind effizienter geworden. So sanken die verkehrsleistungsbezogenen bzw. spezifischen Emissionen des Treibhausgases CO₂ bei Pkw um knapp 5 %, bei Lkw um mehr als 32 %. Weil aber mehr Lkw unterwegs sind, sind die absoluten direkten CO₂-Emissionen im Straßengüterverkehr heute um 17 % höher als 1995.”

(/www.umweltbundesamt.de/daten/verkehr/emissionen-des-verkehrs#pkw-fahren-heute-klima-und-umweltvertraglicher)

Es ist also gerade der Bereich Verkehr und besonders der LKW-Verkehr, in dem CO₂ eingespart werden muss. Das Ziel muss also auch für Voerde lauten: Verringerung des Verkehrs. Die vorgelegte Planung bewirkt aber das genaue Gegenteil. Sie widerspricht damit allen

Willensbekundungen zum Klimaschutz der Stadt Voerde und steht damit im Gegensatz zu der Positionierung der Stadt Voerde bezüglich des im Bundesverkehrswegeplan 2030 geplanten Neubaus der B8n durch Voerde, den der Rat der Stadt damals ablehnte. Da ein Großteil des im Hafen generierten Verkehrs über die B8/A59 Richtung westliches Ruhrgebiet und Rheinschiene fließen wird, wird dies diese Planung wieder aufleben lassen.

Aus dem Gesagtem ergibt sich im Übrigen, dass ein zentrales Versäumnis der Greenfield Planung, aber auch der Planungen zum BEOS-Zentrum, der fehlende Bahnanschluss ist. Die Ankündigung, diesen eventuell noch zu ergänzen, reicht nicht aus. Ein Bau derartiger Logistikzentren ohne Bahnanschluss verbietet sich in der heutigen Zeit.

Weitere Informationen zu Rolle des Verkehrs beim Klimaschutz:

www.agora-verkehrswende.de/presse/newsuebersicht/verkehrssektor-verfehlt-2022-erneut-klimaziel/

www.umweltbundesamt.de/themen/verkehr-laerm/klimaschutz-im-verkehr#rolle

Zusammenfassung:

Die Umweltverbände BUND und NABU lehnen die vorgelegte Planung aus den dargestellten Gründen ab. Wir fordern – bevor weitere Planungen vorgenommen werden – ein Gesamtkonzept für den Lippemündungsraum, in dem Siedlungsflächen, Gewerbegebiete und Flächen für Natur und Erholung unter Beachtung der Notwendigkeiten der Klimakrise festgelegt werden. Hierzu sollten die Kommunen Wesel und Voerde und die betroffenen Bürger ein gemeinsames zukunftsfähiges Konzept entwickeln.

Wir erinnern daran, dass die Stadt Voerde ein Klimakonzept beschlossen hat: “Der Stadtrat erklärte in seiner Sitzung am 5. Juli 2016 als Leitziel des Klimaschutzes anzustreben, die örtlichen CO₂-Emissionen auf dem Stadtgebiet Voerde bis 2025 um 20 % und bis 2035 um 30 % gegenüber 2012 zu senken. Hierfür beschloss er das integrierte Klimaschutzkonzept als strategisches Handlungskonzept....(Drucksache Nr. 416 vom 03.06.2016).” *

*) www.voerde.de/de/inhalt/klimaschutzkonzept/

Die mit der vorliegenden Planung verbundenen Verkehre und Eingriffe in das vorhandene Ökosystem widersprechen diesen Zielen diametral.

2019 war die Stadt Voerde aber noch einen Schritt weitergegangen und hatte den Klimanotstand ausgerufen. Dies bedeutet, dass alle Planungen an den Notwendigkeiten des Klimaschutzes ausgerichtet werden müssen. Die Umweltverbände BUND und NABU erwarten, dass die Stadt ihre

eigenen Beschlüsse ernst nimmt und das geplante Greenfield-Logistikzentrum auf seine Klimaauswirkungen hin einer genauen Prüfung unterzieht.