

## **ARGUMENTATIONSHILFEN für Einwendungen von Bürger\*innen zur geplanten Deponie Lohmannsheide**

Im Folgenden möchten wir anhand von drei ausgewiesenen Bereichen vertiefende Informationen geben, die Ihnen bei der freien Formulierung einer individuellen Einwendung Anregung sein mögen.

### **Verkehrsaufkommen**

Das Verkehrsgutachten berechnet den zu erwartenden Lieferverkehr im Wesentlichen auf der Grundlage von Durchschnittswerten. Dort heißt es, dass die Anlieferung von 5,2 Mio. Tonnen Deponiematerial über 15 Jahre erfolgen soll, wobei jährlich bis zu 400.000 Tonnen angeliefert werden – per LKW. Zudem wird im Verkehrsgutachten unterstellt, dass die Anlieferung ausschließlich mittels Fahrzeugen erfolgt, die eine Ladekapazität von 25 Tonnen haben (sog. „Muldenkipper“). Verteilt man 400.000 Tonnen Baumüll pro Jahr auf die Muldenkipper, wären das 16.000 Fahrten pro Jahr. Da diese LKW beladen anfahren und entladen abfahren, ergibt sich rechnerisch ein Aufkommen von 32.000 LKW-Fahrten jährlich. Verteilt man diese auf 260 Tage im Jahr (Samstags und Sonntags ist die Deponie geschlossen) ergeben sich 123 LKW-Fahrten pro Tag. Soweit die simple Berechnung. Diese berücksichtigt aber nicht, dass es im Tages-, im Wochen- und im Jahresverlauf zu Schwankungen kommen wird. In den frühen Morgenstunden, in den Nachmittagsstunden und insbesondere am Freitagnachmittag dürfte das Lieferaufkommen geringer ausfallen. dafür wird es in den übrigen Kernzeiten eher höher ausfallen. Zudem berücksichtigt diese Berechnung nicht, dass auch Anlieferungen erfolgen werden, die weniger als 25 Tonnen umfassen.

Dies bedeutet, dass über den Tages-, Wochen- und Jahresverlauf (Ferienzeiten, Feiertage etc.) und unter Berücksichtigung, dass auch Anlieferungen z. B. mittels Bauschutt-containern mit einer Kapazität von ca. 8 Tonnen erfolgen, das LKW-Verkehrsaufkommen zeitweise wesentlich höher angesetzt werden muss, als im Verkehrsgutachten dargestellt. Jede Anlieferung in Größenordnungen UNTER 25 Tonnen zieht einen erhöhten LKW-Verkehr nach sich. Jeder Zeitraum mit geringerer Lieferfrequenz zieht Zeiträume mit höherer Lieferfrequenz nach sich. Treffen beide Faktoren aufeinander, sind Spitzenwerte möglich, die das prognostizierte Verkehrsaufkommen weit übertreffen. Neben den damit verbundenen Belastungen durch Abgase, Lärm und Erschütterungen werden die Straßen an ihre Kapazitätsgrenzen stoßen. Insbesondere dort, wo Ampeln den Verkehr steuern, sind Rückstaus unausweichlich und werden Ausweichverkehre provozieren, unter denen auch Menschen zu leiden haben, die nicht direkt an den Hauptanlieferwegen leben.

... übrigens: Hier nicht eingerechnet ist ein deponiespezifischer zusätzlicher LKW-Verkehr. Da im laufenden Deponiebetrieb kontaminierte Sickerwässer anfallen, müssen diese durch ein aufwändiges System von Dränagerohren aufgefangen werden. Diese kontaminierten Sickerwässer werden durch weitere LKW zur Entsorgung gebracht. Die Antragsunterlagen sprechen hier von 10 bis 12 weiteren Fahrten täglich. Macht bei An- und Abfahrt noch mal 20 bis 24 LKW-Bewegungen zusätzlich.

## **Wassergefährdung**

Die (Grund-)Wassersituation im Umfeld der geplanten Deponie ist besorgniserregend. Der Waldsee in unmittelbarer Nähe der Halde Rheinpreussen (die mit dem Geleucht) weist ab einer gewissen Wassertiefe bereits heute lebensbedrohliche Schadstoffkonzentrationen auf. Die Ursachen hierfür liegen in den Altlasten der Halde Rheinpreussen und des Areals, auf dem die Bergehalde Lohmannsheide errichtet wurde.

Etwas verkürzt dargestellt handelt es sich dabei zum einen um eine „wilde“ Müllkippe aus den 1950er bis 1970er Jahren, zum anderen um die Aufschüttung der Bergehalde zwischen 1984 und 1990. Beide Deponierungen sind gegen das Grundwasser NICHT abgedichtet. Es gibt zahlreiche Hinweise und Belege, dass umweltschädigende Stoffe in den Boden und in das Grundwasser geraten sind. Belegt sind z. B. nicht genehmigte Abkipnungen von Klärschlämmen, ein gesunkenes Motorschiff, aus dem Diesel und Öl ausgetreten sind, Ablagerung von Ölkannistern, Farbreste in nicht unerheblichem Umfang u. v. m. Der Umstand, dass es in den 1970er Jahren mehrfach zu Ordnungsverfügungen gegen den damaligen Betreiber wegen Deponierung nicht zugelassener Stoffe gekommen ist, belegen diese Aussagen zusätzlich. Auch sprechen amtliche Messergebnisse der Wasserqualität aus dieser Zeit von einer Überhöhung des pH-Wertes im seinerzeitigen Baggersee auf den Wert von 11,8. Normal ist ein pH-Wert von 7.

Die Aufschüttung in der zweiten Phase („Bergehalde“) hat weitere Schadstoffe in den Boden des Geländes eingetragen. Nachgewiesen sind: Polyzyklische Aromatische Kohlenwasserstoffe (PAK) und Schwermetalle wie Cadmium, Blei, Arsen, Zink, Kupfer etc.

All diese Stoffe werden derzeit im Boden gehalten, ähnlich wie in einem Schwamm, sickern aber trotzdem beständig ins Grundwasser. Nur durch aufwändige Grundwasser-Pumpaktionen durch die LINEG kann hier Schlimmeres verhindert werden. Das an sich stellt aber keine Sanierung dar, sondern ist bestenfalls Schadensbegrenzung.

Es ist nicht auszuschließen, dass durch Errichtung einer weiteren Deponie und des hierdurch entstehenden Pressdrucks die im Boden erhaltenen umweltschädigenden Stoffe in erhöhtem Maße ausgepresst werden und zu einer weiteren und verstärkten Belastung des Grundwassers führen können. Auch kann nicht ausgeschlossen werden, dass durch den Pressdruck Setzungsprozesse in Gang kommen, die die Basisabdichtung des jetzt geplanten Haldenkörpers überspannen und dadurch zerstören.

**Exkurs:** Ein Gutachten spricht davon, dass sich das jetzige Bodenniveau durch den Pressdruck um bis zu 1,7 m absenken wird – auch wenn dies aufgrund der Heterogenität des Untergrundes eher „Kaffeersatzleserei“ ist, wäre das für sich genommen schon bedenklich.

16.000 Quadratmeter Deponiefläche multipliziert mit optimistischen 1 Meter Absenkung bedeuten 16 Mio. Liter Sickerwässer voll mit PAK und Schwermetallen, die sich auf den Weg ins Grundwasser machen. Dabei durchfließen diese die „wilde Müllkippe“ und waschen weitere Schadstoffe aus.

Das Trinkwasserschutzgebiet „Binsheimer Feld“ in nur ca. 700 m Entfernung liefert das Trinkwasser für Zehntausende Menschen in unserer Region. Bei einer Fließgeschwindigkeit von 700 Meter pro Jahr ist das bedenklich nah.

Im hydrologischen Gutachten heißt es, dass durch umfangreiche Pumpmaßnahmen die Strömung des Grundwassers so beeinflusst wird, dass eine Kontamination verhindert werden kann. Die Grundwasserströmung ist aber nicht allein abhängig von Pumpmaßnahmen, sondern auch vom Pegelstand des Rheins. Insbesondere bei Niedrigwasser kommt es zu kritischen Strömungsbewegungen im Grundwasser, die selbst durch umfangreiche Pumpmaßnahmen nicht verhindert werden können. Leider müssen wir angesichts von Klimawandel und häufigeren Dürren/Niedrigpegeln des Rheins davon ausgehen, dass diese kritischen Zustände in den Sommermonaten – also dann, wenn wir unser Wasser am nötigsten haben – zur Regel werden.

Eine weitere Gefährdung resultiert aus den Altlasten des zweiten Weltkrieges. Zum einen ist nicht wirklich bekannt, wo die Reste der durch Bombenangriffe zerstörten Anlage zur Gewinnung von Benzin aus Kohle (Fischer-Tropsch-Verfahren) verkippt wurden. Naheliegend ist eine Entsorgung auf dem Areal, welches heute als Planungsgebiet behandelt wird.

Ebenfalls eine Altlast aus dem zweiten Weltkrieg stellen die Blindgänger dar. Es liegt eine Kartierung vor, auf der 25 Verdachtsfälle nicht detonierter Fliegerbomben auf dem Gelände verzeichnet sind (nicht eruierbar sind Blindgänger, die in den damaligen Baggersee gestürzt sind). Welche Folgen der Pressdruck auf diese Blindgänger hat, bleibt ungewiss. Denkbar sind Detonationen im Untergrund – insbes. von Bomben mit sog. Säurezünder –, die die Basisabdichtung des geplanten Deponiekörpers zerstören könnten.

## **Emissionen**

Durch – zeitweise hochfrequente – Anlieferung des Deponiematerials wird es auf dem Haldenkörper zu Staubabwehungen kommen. Diese entstehen durch den Abkippvorgang und das anschließende Einarbeiten des angelieferten Materials mit schweren Baufahrzeugen. Des Weiteren wird das Befahren des Haldengeländes mit LKW zusätzlichen Staub aufwirbeln.

Die Abwehungen werden je nach Windstärke mehr oder weniger weit in die Umgebung gelangen und sich dort niederschlagen.

Die zu diesem Punkt vorgelegten Gutachten lassen Zweifel aufkommen, dass dies wirksam eingedämmt werden kann. Vorgesehen sind dabei folgende Maßnahmen:

1. Kein LKW soll auf dem Deponiegelände schneller als 10 km/h fahren. (**Kommentar:** Eine Kontrolle dieser Vorgabe, mit Sanktionierung bei Verstößen, insbesondere in Spitzenzeiten, wird sicher nicht erfolgen.)

2. Nach Einarbeiten des Deponiematerials in den Haldenkörper soll unverzüglich eine Abdeckung erfolgen. (**Kommentar:** Diese Maßnahme greift nur temporär. Sie wird zwar mitunter täglich durchgeführt, aber während des laufenden Betriebs haben Staubabwehungen „freie Fahrt“, was sich insbesondere bei Starkwind auf ein weites Gebiet auswirken kann – und bei schwachem Wind ist die nähere Umgebung um so mehr betroffen.)
  
3. Es soll ein Fahrzeug eingesetzt werden, welches in der Lage ist, 12 Kubikmeter (!) Wasser mit sich zu führen, um das Kippgut zu benetzen. Damit soll lt. Planungen des Vorhabenträgers die Staubabwehung in Grenzen gehalten werden. (**Kommentar:** 12 Kubikmeter sind zu wenig, insbesondere in den möglichen Stoßzeiten mit hoher Anlieferfrequenz. Falls der Wasservorrat aufgebraucht ist und ein Nachtanken erforderlich ist, müsste der Abkippbetrieb und der Einbau des Deponiematerials vorübergehend eingestellt werden. Dass dies insbesondere in Stoßzeiten konsequent umgesetzt wird, steht eher nicht zu erwarten.)
  
4. Es soll eine Reifenwaschanlage gebaut werden, um Verschmutzungen der umgebenden Straßen zu verhindern. (**Kommentar:** Dies kann die Verschmutzung der Abfahrtswege im näheren Umfeld in Grenzen halten. Problematisch sehen wir, dass belasteter Staub, der sich beim Befahren und Abkippen auf das Führerhaus des LKW oder in der offenen Mulde oder an anderen Stellen des Lieferfahrzeugs absetzt, spätestens nach Verlassen des Deponiegeländes, wenn der LKW Geschwindigkeit aufnimmt, wieder abgeweht und in die Umwelt entlassen wird. Eine Dekontamination mittels Reifenwaschanlage erscheint völlig unzureichend.)