

06.06.2019

An das
Regierungspräsidium Darmstadt
Abteilung Arbeitsschutz und Umwelt Wiesbaden
Lessingstraße 16-18
65189 Wiesbaden

(Blau unterlegt sind [klickbare Links.](#))

InfraServ GmbH & Co. Wiesbaden KG
Errichtung und Betrieb eines Gefahrstofflagers mit einer Gesamtkapazität von 2.640 t
Az.: IV/Wi 43.2 GB InfraServ-Gefahrstofflager Nord
hier: Fristgerechte Einwendung gegen das geplante Vorhaben

Sehr geehrte Damen, sehr geehrte Herren,
nachfolgend erhebe ich (auch als Mitglied und stellvertretend für die [Bürgerinitiative BiLGUS](#))
fristgerecht eine **Einwendung gegen das geplante Gefahrstofflager bei InfraServ Wiesbaden** in
65203 Wiesbaden-Biebrich, Rheingastr. 190-196, Gebäude C 371.

Ich wende mich gegen das Vorhaben in der derzeit geplanten Form, da hierdurch mein Recht auf
Leben und körperliche Unversehrtheit (Art. 2 Abs. 2 S. 1 Grundgesetz) sowie Eigentum (Art. 14
Abs. 1 S. 1 Grundgesetz) verletzt wird. Gleichzeitig könnte das Vorhaben in seiner beantragten
Form gegen § 5 Abs. 1 Bundesimmissionsschutzgesetz verstoßen, so dass ich befürchte, dass durch
den Betrieb in der vorgesehenen Art und Weise oder bei Unfällen unter anderem schädliche Luft-
und Bodenverunreinigungen sowie Lärmbelastungen auftreten, die zusätzlich zu den ohnehin schon
vorhandenen Vorbelastungen meine Gesundheit maßgeblich gefährden wird. Ich bitte zu prüfen,
inwieweit die geplante Anlage den Vorgaben des WHG, dem BNatSchG, dem Stand der
Luftreinhaltetechnik, dem Stand der Sicherheitstechnik sowie den Vorgaben der TA-Luft und der
TA-Lärm entsprechen.

Das Ausmaß der Beeinträchtigung ist teils den Genehmigungsunterlagen selbst zu entnehmen, wird
aber teilweise in den Unterlagen auch deutlich anders bewertet, was an geeigneter Stelle der
Einwendung vorgetragen wird.

Es wird beantragt,

**vor Genehmigung eine Umweltverträglichkeitsprüfung auch unter Berücksichtigung eines
Unfalls durchzuführen und
die Matrisk-Risikoanalyse aus 2013 auch unter Mitwirkung des für den militärischen
Flugbetrieb verantwortlichen Luftwaffenamtes der Bundeswehr zu aktualisieren.
Sollte sich eine Risikoerhöhung ergeben, soll die Genehmigung verweigert werden.**

**Ich widerspreche hiermit der Weitergabe persönlicher Daten an den Träger des Vorhabens oder
Beauftragte! >> anonymisierte Fassung**

I. Persönliche Betroffenheit

Meine Familie und ich wohnen im angrenzenden Stadtteil Wi-Biebrich in unmittelbarer Nähe des geplanten Standorts im Immissionsradius z.B. bei Unfällen, Fluggerätabstürzen, Verpuffungen, Explosionen oder anderen Betriebsstörungen.

Ich bin Immobilieneigentümer unter der bekannt gegebenen Adresse in Wiesbaden-Biebrich. Der geplante Anlagenstandort liegt in unmittelbarer Nähe. Alle im Folgenden genannten Risiken, Störungen, Beeinträchtigungen oder Belästigungen (Schadstoffe, Lärm, Abgase etc.) betreffen meine Familie und mich unmittelbar und beeinträchtigen Gesundheit, Lebensqualität sowie den Wert und die Vermietbarkeit meiner Immobilie.

Ganz grundsätzlich gefährdet ein immer weiter voranschreitender Ausbau des Industriegebietes in Co-Existenz mit militärischen Flugrouten die angrenzenden Wohngebiete in Wi-Biebrich und Mz-Amöneburg.

II. Inhaltliche Begründung:

Zur Ausgangssituation:

Mehrere Betriebe in diesem Industriegebiet unterliegen aufgrund der Lagerung und des Umgangs mit für Mensch und Umwelt hochgefährlichen Stoffen der Störfallverordnung ([Seveso-II-Richtlinie der EU 96/82/EG](#)). Einige dieser Betriebe sind in der [Information zum Schutz der Öffentlichkeit gemäß der Störfall-Verordnung](#) gelistet.

Im benachbarten Wi-Erbenheim ist das europäische Hauptquartier der US-Army nebst Flughafen ansässig. Zwei IFR-Instrumentenflugrouten führen mitten über das Industriegebiet und die Wohngebiete Amöneburgs und Biebrichs, neben stationierten Helikoptern (UH60), Starrflüglern (C12) und Learjets steuern schwere Fluggeräte (z.B. Herkules-Transporter) auch aus dem Ausland auf diesen Routen das Airfield an. Kommenden Pfingstmontag (10.06.19) sollen nach Medieninformationen z.B. zusätzlich mehr als 30 historische, aber noch flugfähige ‚Rosinenbomber‘ (C47, T6, C54) nach Erbenheim kommen und dann InfraServ wohl ohne zeitgemäße Technik überfliegen...

Die in Medien immer wieder kolportierte Aussage „der Flugverkehr nimmt ja ab“ entspricht nicht der Realität. Bekannt ist, dass die bestehende Genehmigung eine deutlich höhere Zahl an Flugbewegungen als derzeit ermöglicht; es kann also ohne weitere Risikoprüfung gesteigert werden. Zudem überfliegen auch Helikopter selbst bei idealem Sichtflugwetter auf der IFR das Industriegebiet, obwohl anderweitige Zusagen zur Nutzung einer Sichtflugroute VFR über den Rhein bestehen.

Das Luftwaffenamt der Bundeswehr hat Überflüge in nur 200m Höhe über dem Industriegebiet dokumentiert.

Die luftfahrtrechtliche Genehmigung fällt in die Zuständigkeit des Verkehrsministeriums, bei Militärs in Zusammenarbeit mit dem Luftwaffenamt der Bundeswehr in Köln.

Die immissionsschutzrechtliche Genehmigung, Aufsicht und fortlaufende Überprüfung fällt in die Zuständigkeit des Regierungspräsidiums Darmstadt.

Risiko:

Die Geschäftsleitung des Industrieparks InfraServ/Kalle-Albert selbst hatte vor Jahren einen Antrag auf Aufnahme des Bezirkes in die Überflugverbotszonen beantragt; dieser Antrag wurde nach meinem Kenntnisstand ohne ausführliche Prüfung oder Risikoanalyse seitens des Luftwaffenamtes abgelehnt.

Auf einer städtischen Bürgerinformationsveranstaltung in Mainz-Kastel am 26.06.2012 musste ich dann durch die Ausführungen eines Luftwaffen-Oberst erfahren, dass zum Zeitpunkt dieser Ablehnung das Luftwaffenamt nicht über die hier ansässigen Industrieunternehmen und deren Gefährdungspotential informiert war. Eine Risikoanalyse habe vor Ablehnung nicht stattgefunden, trotzdem hier mehrere Betriebe ansässig sind, die der Störfallverordnung ([Seveso-II-Richtlinie der EU 96/82/EG](#)) unterliegen.

Aufgrund der in dieser und anderen Richtlinien auch enthaltenen Regelungen zum Sicherheitsabstand ist unter anderem eine weitere städtebauliche Entwicklung des direkt benachbarten Stadtteils MZ-Amöneburg nur sehr eingeschränkt möglich, auch für Biebrich bestehen Beschränkungen in angrenzenden Bereichen.

Der Industriekomplex TICONA unter der Flugroute der Nordwest-Bahn in Frankfurt (FRA) wurde nach einer solchen Risikoanalyse und auf Betreiben der damaligen Störfallkommission verlagert, da die Risiken der Landebahn mit den Betrieb des Industriekomplexes nicht vereinbar waren.

Ein Absturz auf die Industrieanlagen hätte selbst für einen Laien ersichtlich deutlich gravierendere Folgen als ein Absturz auf freiem Feld. Start und Landung gehören zu den gefährlichsten Phasen eines Fluges, insbesondere über Industriegebieten nach der Störfallverordnung und in einem hochfrequent beflogenen Luftraum wie hier (Erbenheim, Finthen, Frankfurt...). Abstürze sind gar nicht so selten, was drei Abstürze von US-Fliegern in jüngerer Vergangenheit (Erbenheim, Viernheim, Mannheim) bedauerlicherweise bestätigen.

Eine Vorwarnzeit für die Bevölkerung ist nicht gegeben, beginnt die Wohnbebauung doch in direkter Nachbarschaft zum Industriegebiet. Biebrich ist zudem der bevölkerungsreichste Stadtteil Wiesbadens mit knapp 39.000 Einwohnern.

Auch auf Betreiben der [Bürgerinitiative BiLGUS](#), in der ich mitarbeite und die in 2013 intensiven Kontakt auch zu den Störfallbetrieben bei InfraServ pflegte, wurde dann seitens der Stadt Wiesbaden eine Risikoanalyse bei der [Fa.Matrisk/ Zürich](#) in Auftrag gegeben. In diese Analyse gingen die Quantität und Qualität sowie die räumliche Verteilung der Gefahrstoffe auf dem Gelände ein, die zugrunde gelegten Absturzdaten allerdings basierten auf der zivilen Luftfahrt (s.o.).

Zum seinerzeit vorhandenen Risiko stellten die Matrisk- Gutachter fest:

„Die Risikoberechnung hat gezeigt, dass das Risiko für die Bevölkerung im *Ist-Zustand*, d.h. bei der derzeitigen Anzahl von Überflügen...nahe an der oberen Akzeptanzlinie liegt. Daher sind Untersuchungen möglicher Maßnahmen zur Risikoreduktion erforderlich... Werden die Flugbewegungen auf 17.000 pro Jahr gesteigert, so ist eine Akzeptierbarkeit...nicht mehr gegeben.“ (S.6/86, Studie anbei)

Inwieweit die geforderte Untersuchung „möglicher Maßnahmen zur Risikoreduktion“ seitens des Betreibers erfolgt ist und mit welchem Ergebnis, entzieht sich meiner Kenntnis.

Den letzten großen Unfall bei InfraServ mit kritischem Verlauf und Millionenschäden gab es im Oktober 2000 (Tankexplosion). Im August 2012 gab es einen [Chemieunfall im benachbarten Oestrich-Winkel](#) mit giftgasbedingter Evakuierung und vielen Verletzten. Die in Oestrich-Winkel gelagerte Risikostoffmenge war um ein Vielfaches geringer als bei InfraServ/ Kalle-Albert/ Dyckerhoff und stellte die Rettungskräfte trotzdem vor große Probleme.

Regional, aber auch durch Katastrophen wie [Tschernobyl](#), [Bhopal](#), [Seveso](#) und [Fukushima](#) mussten wir alle lernen, dass trotz umfassender Vorkehrungen auch das Unwahrscheinlichste eintreten kann mit den hinreichend bekannten Auswirkungen auf Mensch und Umwelt.

Es ist zu erwarten, dass die jetzt vorgesehene Ausweitung der Lagerung von Gefahrstoffen (plus 2.640t, neben dem bereits bestehenden Gefahrstofflager im Osten mit ca. 2.000t) das seinerzeit festgestellte Risiko deutlich erhöhen wird.

Verantwortlichkeit des Regierungspräsidiums:

Das Vorliegen einer luftfahrtrechtlichen Genehmigung entbindet Sie als immissionsschutzrechtliche Genehmigungs- und Aufsichtsbehörde nicht von der Pflicht, auf veränderte Rahmenbedingungen zu reagieren und potentielle Risiken (wie z.B. die Folgen eines Absturzes auf die Industrieanlagen oder Lagerstätten) in Zusammenarbeit mit der Industrie und der Luftfahrtaufsicht zu analysieren und zu bewerten. Dies ergibt sich aus den [Bestimmungen der Störfallverordnung](#):

Neben den regelmäßigen Inspektionen nach Störfall-Verordnung - 12. BImSchV zählt zu den Grundpflichten die Erstellung eines Konzepts zur Verhinderung von Störfällen. Dieses Konzept muss Aussagen treffen zur Beurteilung des Gefahrenpotenzials, zu technischen und organisatorischen Schutzmaßnahmen, sowie Angaben zu Planungen für Notfälle enthalten.

Bei Anlagenveränderungen wie dem Neubau eines Gefahrstofflagers sind etwaige Risiken neu zu bewerten.

Zu den erweiterten Pflichten gehört insbesondere die Erstellung eines Sicherheitsberichtes für den gesamten Betriebsbereich. Der Sicherheitsbericht beschreibt detailliert die organisatorischen Regelungen und technischen Ausstattungen des Betriebsbereichs. Wichtig ist insbesondere die Bewertung der Risiken, die bei allen Planungs- und Betriebsphasen vorhanden sind. Gleichmaßen sind auch firmeneigene Kontrollen der Beschäftigten hinsichtlich ihres sicherheitsgerechten Verhaltens zu beschreiben.

Sicherheitsberichte müssen der Öffentlichkeit zugänglich gemacht und alle fünf Jahre aktualisiert werden.

Weiterhin hat der Betreiber interne Alarm- und Gefahrenabwehrpläne zu erstellen und auch hierüber die Öffentlichkeit zu informieren.

Im Falle eines Absturzes auf die Industrieanlagen stellt sich in Bezug auf Haftung und Schadensersatz zweifelsohne die Frage, ob man eine solche Katastrophe nicht durch Reduktion gelagerter Stoffe, eine Überflugbeschränkung und/oder andere Vorkehrungen hätte vermeiden können.

Im Rahmen des Genehmigungsverfahrens zu klärende Fragen, ggf. zu werten als Anträge:

Inwieweit und wann konkret seit 2013 erfolgte eine Überarbeitung hinsichtlich der Risikobewertung, inwieweit fanden die potentiellen Risiken durch den Absturz eines Fluggerätes und dessen Auswirkungen (Stichwort: Dominoeffekt) Eingang in die Sicherheitsbewertung, die Sicherheitsberichte sowie die Alarm- und Gefahrenabwehrpläne der Betriebe? Erfolgte eine Untersuchung „möglicher Maßnahmen zur Risikoreduktion“ gemäß Matrisk-2013-Studie?

In welchem Umkreis sind z.B. bei Explosion eines havarierten Fluggerätes Schäden zu erwarten in Abhängigkeit von geladenem Treibstoff und Waffen?

Welche Auswirkungen hat der Absturz eines Fluggerätes auf die Lager- und Produktionsstätten mit Freisetzung der auch im Anhang gelisteten Stoffe hinsichtlich der akuten *Gefährdung von Menschen* und im Hinblick auf Spätfolgen wie organische Schäden, Embryopathien, Malignominduktion o.ä.?

Welche Auswirkungen hat der Absturz eines Fluggerätes auf die Lager- und Produktionsstätten mit Freisetzung u.a. der im Anhang gelisteten Stoffe hinsichtlich der akuten *Gefährdung der Umwelt* (Luft, Wasser, Boden, Tiere etc.) und im Hinblick auf Spätschäden an Umwelt und Ökosystem?

Neben der direkten Freisetzung gefährlicher Stoffe sind auch Reaktionen freigesetzter Stoffe untereinander, mit der Umgebung oder z.B. mit dem Flugtreibstoff und das Entstehen noch gefährlicherer Zwischen- und Reaktionsprodukte denkbar („Dominoeffekt“). Welche ‚Reaktionsszenarien‘ wurden mit welchem Ergebnis durchgedacht?

Sind denkbare chemische ‚Reaktionsszenarien‘ verschiedener Stoffe untereinander beherrschbar, sind die Rettungsdienste entsprechend geschult, ausgerüstet und vor Ort verfügbar?

Welchen zu erwartenden Verteilungsradius für freigesetzte Stoffe haben die Ausbreitungsmodelle bei Unfällen bei unterschiedlichen Windrichtungen ergeben?

Die Wohnbebauung beginnt in wenigen Metern Abstand zum Industriegebiet, eine Vorwarnzeit für die Bevölkerung ist dementsprechend nicht gegeben. Wie konkret soll die Bevölkerung rechtzeitig vor sich ausbreitenden Gasen oder anderen Stoffen geschützt werden?

Welche konkreten Katastrophen- und Evakuierungspläne gibt es nach dem Absturz eines Flugzeuges oder Hubschraubers auf InfraServ bei den verschiedenen betroffenen Dienststellen?

Wann erfolgte die letzte Katastrophenschutzübung mit welchem Ergebnis?

Wer haftet in einem Unglücksfall? Wer konkret trägt alle Kosten und Entschädigungen?

Welche Kompetenz- und Entscheidungshierarchie ist für derartige Katastrophen etabliert?

Sind alle Piloten, die Wi-Erbenheim ansteuern, über die (evt. kommende neue) Risikolage informiert? Gilt dies in besonderem Maße für nicht vor Ort stationierte Piloten?

Wurden diese Aspekte seitens des Vorhabenträgers nicht oder nicht hinreichend beantwortet, bitte ich die Fragen als Anträge zu deren Durchführung/ Beantwortung zu werten.

Weitere Aspekte oder Ergänzungen behalte ich mir vor. Auch namens der Bürgerinitiative BiLGUS danke ich Ihnen, über den weiteren Verlauf des Verfahrens schriftlich informiert zu werden.

Die beigegefügt Anlagen führe ich hiermit in das Verfahren ein.

Mit freundlichen Grüßen

Anlagen:

190606-einwendung-gefahstofflager-anonym.pdf

anlagen\121011-Gefahrstoffliste_InfraServ-Kalle.pdf

anlagen\130219-bilgus-praesentation-nordenstadt-infraserv.pdf

anlagen\131125-Fluglaerm_Gutachten_Matrisk_USAirfield_InfraSerV_11_2013.pdf

anlagen\131203-Matrisk_Präsentation-Umweltausschuss-Wi.pdf

anlagen\170601-ISW_Information_zum_Schutz_der_Oeffentlichkeit-2017.pdf

anlagen\190408-ÖB-InfraServ-Aerosol-10BImSchG 2019-06-26_0_0.pdf