



EINGEGANGEN

15. JUNI 2017

Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit, 11055 Berlin

Frau Dr.
Katarina Barley MdB
Deutscher Bundestag
Platz der Republik 1
11011 Berlin

Postaustausch

Rita Schwarzelühr-Sutter
Parlamentarische Staatssekretärin
Mitglied des Deutschen Bundestages

TEL +49 3018 305-2030

FAX +49 3018 305-2039

buero.schwarzeluehr@bmub.bund.de

www.bmub.bund.de

Berlin, 14. Juni 2017

Sehr geehrte Frau Kollegin,

Liebe Katarina,

vielen Dank für Ihr Schreiben vom 11. Mai 2017 mit Fragen zum Tanklager im Hafen Mertert, in Luxemburg. Der Sachverhalt ist im Bundesumweltministerium seit dem Dezember 2016 durch ein Schreiben des Bürgermeisters der Ortsgemeinde Temmels an Herrn Minister de Maiziere bekannt, welches uns vom Bundesinnenministerium übermittelt wurde.

Das betreffende Tanklager ist aufgrund der großen Mengen gefährlicher Stoffe, mit denen dort umgegangen wird, als Betriebsbereich der oberen Klasse unter der Seveso-III-RL eingestuft und unterliegt damit den erweiterten Pflichten dieser Richtlinie.

Unsere Nachfrage beim Ministerium für Umwelt, Energie, Ernährung und Forsten des Landes Rheinland-Pfalz (MUEEF) hat ergeben, dass die zuständigen Landesbehörden von luxemburgischer Seite einbezogen werden. Somit sind die Behörden eingebunden, die in ähnlich gelagerten Fällen in Deutschland auch zuständig und fachkundig sind. Das Bundesumweltministerium nimmt keine eigenen technischen Bewertungen vor, hierfür sind die entsprechenden Fachbehörden in Rheinland-Pfalz zuständig. Die nachfolgenden Antworten, welche speziell das Tanklager Mertert betreffen, geben





Seite 2

weitestgehend die Informationen wieder, die uns das MUEEF Rheinland-Pfalz in dieser Sache übermittelt hat:

1. Die Seveso-III-Richtlinie wurde im November 2016 von Luxemburg umgesetzt. Gibt es EU-Vorschriften, die der deutschen Gemeinde Einspruch-, Überprüfungs- oder Anhörungsmöglichkeiten einräumen?
Die Seveso-III-Richtlinie sieht mit ihrem Art. 15 Abs. 1 Buchstaben a und b eine Beteiligung der betroffenen Öffentlichkeit bei Zulassungsentscheidungen für neue Betriebe oder für die Änderung bestehender Betriebe, wie im Fall des Tanklagers Mertert vor. Ferner ist gemäß Art. 23 Buchstabe b der Richtlinie der betroffenen Öffentlichkeit in Verfahren nach Art. 15 Abs. 1 der Richtlinie Zugang zu den Gerichten zu gewähren. Gemeinden, in Funktion als Teil der Staatsverwaltung, fallen hingegen nicht unter den Begriff der betroffenen Öffentlichkeit.
Das Vorhaben erfordert allerdings eine Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP). Das Land Rheinland-Pfalz hat im Rahmen der grenzüberschreitenden UVP bereits von seinem Recht Gebrauch gemacht, eine Stellungnahme zu den Angaben des Projektträgers abzugeben (Art. 7 Abs. 3 iVm Art. 6 Abs. 1 der Richtlinie 2014/52/EU vom 16. April 2014 zur Änderung der Richtlinie 2011/92/EU über die Umweltverträglichkeitsprüfung bei bestimmten öffentlichen und privaten Projekten, sog. UVP-Richtlinie). Auch betroffene Gemeinden können Stellungnahmen im Rahmen einer grenzüberschreitenden Umweltverträglichkeitsprüfung abgeben. Weitere Einspruchs- oder Überprüfungsrechte sieht die UVP-Richtlinie bei der grenzüberschreitenden UVP nicht vor. Etwaige Klagemöglichkeiten der Gemeinde ergeben sich nach den Luxemburgischen Rechtsvorschriften; dem BMUB liegen insoweit keine Erkenntnisse vor.



Seite 3

2. Gibt es eine rechtliche Grundlage (z.B. EU-Recht), auf der die Ausrüstung des Bestandes auf den Stand der Technik eingefordert werden kann?

Die Seveso-III-Richtlinie enthält keine explizite Anforderung zur Einhaltung des Standes der Technik. Durch Art. 5 Abs. 1 besteht allerdings die Betreiberpflicht, alle notwendigen Maßnahmen zu ergreifen, um schwere Unfälle zu verhüten und deren Folgen für die menschliche Gesundheit und die Umwelt zu begrenzen. Die Richtlinie über Industriemissionen mit einer Verpflichtung zur Anwendung der besten verfügbaren Techniken (Art. 11 Buchst. b) dürfte im vorliegenden Fall nicht zur Anwendung kommen, da die Anlage nach hiesigen Erkenntnissen unterhalb der Schwellenwerte der Richtlinie liegt.

3. Der Achtungsabstand ist bei der Bestandsanlage um die Hälfte unterschritten. Gibt es eine rechtliche Grundlage, auf der Kompensationsmaßnahmen eingefordert werden können?

Art. 13 der Seveso-III-Richtlinie fordert unter anderem, dass angemessene Sicherheitsabstände zwischen Störfallbetrieben und schutzwürdigen Nutzungen im Sinne der Richtlinie, z. B. Wohngebiete, langfristig zu wahren sind und bei bestehenden Betrieben zusätzliche technische Maßnahmen ergriffen werden, damit es zu keiner Zunahme der Gefährdung der menschlichen Gesundheit und der Umwelt kommt. Die Richtlinie enthält jedoch keine Vorgaben, wie diese Abstände zu ermitteln oder technische Maßnahmen zu treffen sind. In Deutschland hat die Kommission für Anlagensicherheit (KAS) einen Leitfaden zur Abstandsermittlung entwickelt. Darin wird für die Ebene der Bauleitplanung beschrieben, wie in Fällen, in denen keine Detailkenntnisse über den Störfallbetrieb vorliegen, so-



genannte Achtungsabstände hergeleitet werden können. Weiterhin wird ein Verfahren festgelegt, nach dem im Einzelfall, ausgehend von Detailkenntnissen über den Störfallbetrieb, sogenannte angemessene Abstände ermittelt werden können. Dabei können für den Störfallbetrieb getroffene Maßnahmen zur Verhinderung und Begrenzung von Störfällen berücksichtigt werden. Aus dieser Beurteilung können sich andere, in der Regel auch kürzere Abstände als die genannten Achtungsabstände ergeben. Dieser KAS Leitfadentet für deutsche Behörden keine Verbindlichkeit. Die Vorgehensweisen in anderen europäischen Ländern weichen von den Inhalten des Leitfadens zum Teil erheblich ab. Es ist davon auszugehen, dass die Pflichten des Art. 13 der Seveso-III-Richtlinie Gegenstand des Genehmigungsverfahrens zur Erweiterung des Tanklagers sein werden. Ob und welche zusätzlichen technischen Maßnahmen („Kompensationsmaßnahmen“) zur Begrenzung des vom Störfallbetrieb ausgehenden Risikos ergriffen werden, ist derzeit nicht bekannt.

4. Die Umschlagsarbeiten an der Kaianlage erfolgen rund um die Uhr. Gibt es hierzu eine Genehmigungspflicht der deutschen Behörden (Kondominium)?

Das MUEEF Rheinland-Pfalz teilt dazu in seiner Antwort vom 14. März 2017 auf die kleine Anfrage des Abgeordneten Bernhard Henter (Drucksache 17/2508, Frage 4) mit, dass für die innerhalb des Kondominiums stattfindenden Umschlagarbeiten am neuen Kai nach deutschem Recht keine Genehmigungspflicht bestehe.

5. Sowohl bei der Neuplanung als auch bei dem Bestand werden die Tankabstände untereinander zum Teil wesentlich unterschritten. Ist es bei diesen Voraussetzungen überhaupt erlaubt verschiedene Stoffe



Seite 5

wie Benzin und Diesel in einer gemeinsamen Auffangwanne zu lagern?

Das MUEEF Rheinland-Pfalz teilt dazu in seiner Antwort vom 14. März 2017 auf die kleine Anfrage des Abgeordneten Bernhard Henter (Drucksache 17/2508, Frage 5) mit, dass für die Prüfung der Tankabstände z.B. Aufstellungspläne der Tanks erforderlich wären. Diese Angaben lägen den deutschen Behörden bisher nicht vor. In Deutschland ergäben sich sicherheitstechnische Anforderungen an Tankabstände aus Technischen Regeln, die allerdings keine europäische Rechtsgrundlage hätten. Ob die geplanten Tankabstände sicherheitstechnisch ausreichend seien, würde im Rahmen des noch folgenden Genehmigungsverfahrens zu prüfen sein.

Ferner weist das MUEEF darauf hin (Drucksache 17/2508, Frage 7), dass die Lagerung von Benzin und Diesel auf luxemburgischem Hoheitsgebiet erfolge und die deutschen Bestimmungen dort nicht gelten. Nach deutschem Recht wäre eine gemeinsame Lagerung von Benzin und Diesel in der gleichen Auffangwanne unter Beachtung der entsprechenden technischen Regeln grundsätzlich zulässig.

6. Die Brandbetrachtung lässt stark zu wünschen übrig. Es wird nur von kleinen Bränden und max. einem Tank ausgegangen. Die Tanklagerbrände der letzten Jahre zeigen einen anderen Verlauf. Kann hier die Betrachtung eines Vollbrandes eingefordert werden?

Das MUEEF Rheinland-Pfalz teilt dazu in seiner Antwort vom 17. März 2017 auf die kleine Anfrage des Abgeordneten Bernhard Henter (Drucksache 17/2563, Frage 2) mit, dass ob und inwieweit die Möglichkeit des Übergreifens eines Brandes von einem Tank auf den anderen bestehe, gegebenenfalls im Rahmen des noch nicht eingeleiteten Genehmigungsverfahrens von den zuständigen luxembur-



gischen Behörden zu bewerten sei. Betroffene deutsche Behörden würden sich im Rahmen der vorgesehenen Verfahren an dem Genehmigungsverfahren beteiligen.

7. Die Anordnung der Kaianlagen auf der Kurvenaußenseite der Mosel stellt eine vermeidbare Gefahr dar. Der Anprall von Treibgut und manövrierunfähigen Wasserfahrzeugen ist in keiner Weise berücksichtigt. Kann die Verlegung der Entladestation in das Hafen-Becken eingefordert werden?

Das MUEEF Landes Rheinland-Pfalz teilt dazu in seiner Antwort vom 14. März 2017 auf die kleine Anfrage des Abgeordneten Bernhard Henter (Drucksache 17/2508, Frage 2) mit, dass nach seinem Kenntnisstand im Zuge der für die Umweltverträglichkeitsuntersuchung vorgelegten Risiko- und Gefahrenanalyse für die Erweiterung des Tanklagers die Unfallgefahr durch Treibgut oder manövrierfähige Wasserfahrzeuge auf der Mosel nicht berücksichtigt wurde. Im Rahmen des bereits stattgefundenen Scoping-Termins hätten die deutschen Behörden auf dieses Unfallszenario hingewiesen. Ob das Unfallszenario bei der Erstellung des Sicherheitsberichtes für das bestehende Tanklager beschrieben wurde, könne anhand der den deutschen Behörden bisher vorliegenden Unterlagen nicht beantwortet werden.

8. Wie hoch ist der strategische Bedarf der BRD für 90 Tage?

Die Bevorratungspflicht Deutschlands beträgt seit dem 1. April 2017 22.418 Mio Tonnen Rohöl und Produkte.

9. Wie hoch ist die vorhandene Lagerkapazität der BRD für die Reserve?

In Kavernen, Raffinerien, Tanklagern und Delegationen hält der



Seite 7

Erdölbevorratungsverband Deutschland zur Sicherstellung der strategischen Reserve 29,4 Mio m³ vor.

10. Ist die strategische Reserve von Luxemburg zurzeit gedeckt?

Ja.

11. Ist es richtig, dass der Treibstoffverkauf in Luxemburg seit 2011 jährlich zwischen 3 % und 5 % zurückgeht?

Von der Bundesregierung werden derartigen Daten nicht erhoben.

Nach den Angaben des für das Ministerium für nachhaltige Entwicklung und Infrastrukturen des Großherzogtums Luxemburg erstellten Berichts mit dem Titel „Ermittlung und Bewertung der positiven und negativen Wirkungen des Treibstoffverkaufs unter besonderer Berücksichtigung negativer externer Umwelt- und Gesundheitsaspekte – Status Quo 2012 und maßnahmeninduzierte Veränderungen“ vom Mai 2016 ist diese Aussage im Wesentlichen zutreffend.

Mit freundlichen Grüßen

Rita Schwarzelühr-Sutter

