

Achtung !!!! Die Idylle trügt!



Info an alle Gemeinden des Kreises Trier-Saarburg
Es geht um unser aller Sicherheit !

Warum ist es nicht nur ein “optisches” Problem (von Temmels)?

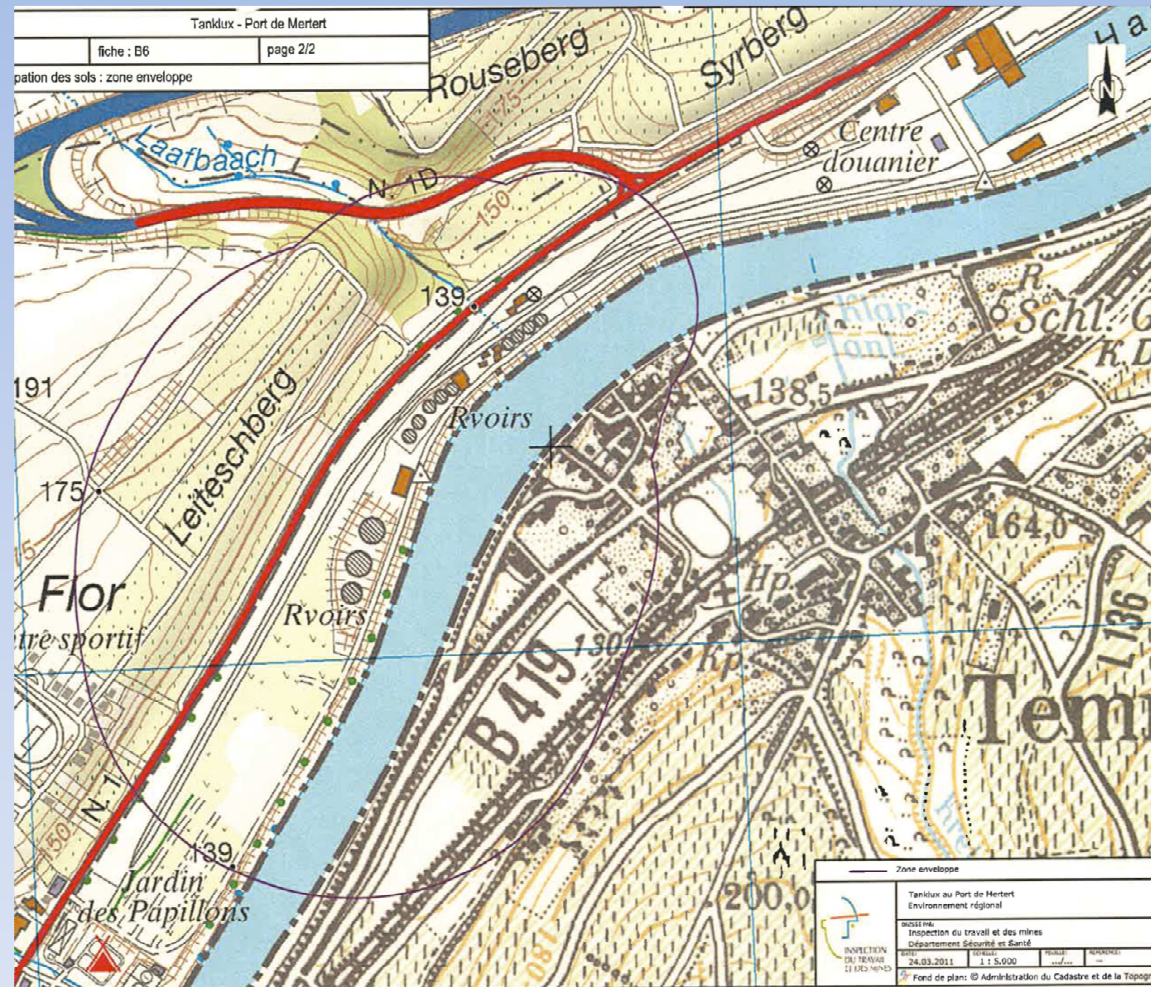


Jedes Jahr explodiert irgendwo in der Welt ein Tanklager! Es wird nur nicht
drüber berichtet, da politisch nicht gewollt !!!!!

Bei meinen Recherchen über die letzten Jahre habe ich seit dem Jahr 2005
alleine 10 Tanklagerbrände recherchiert, von denen 4 Stück alleine in
Deutschland stattgefunden haben! Ist das euch bewusst? Ich nehme mal an,
Nein!

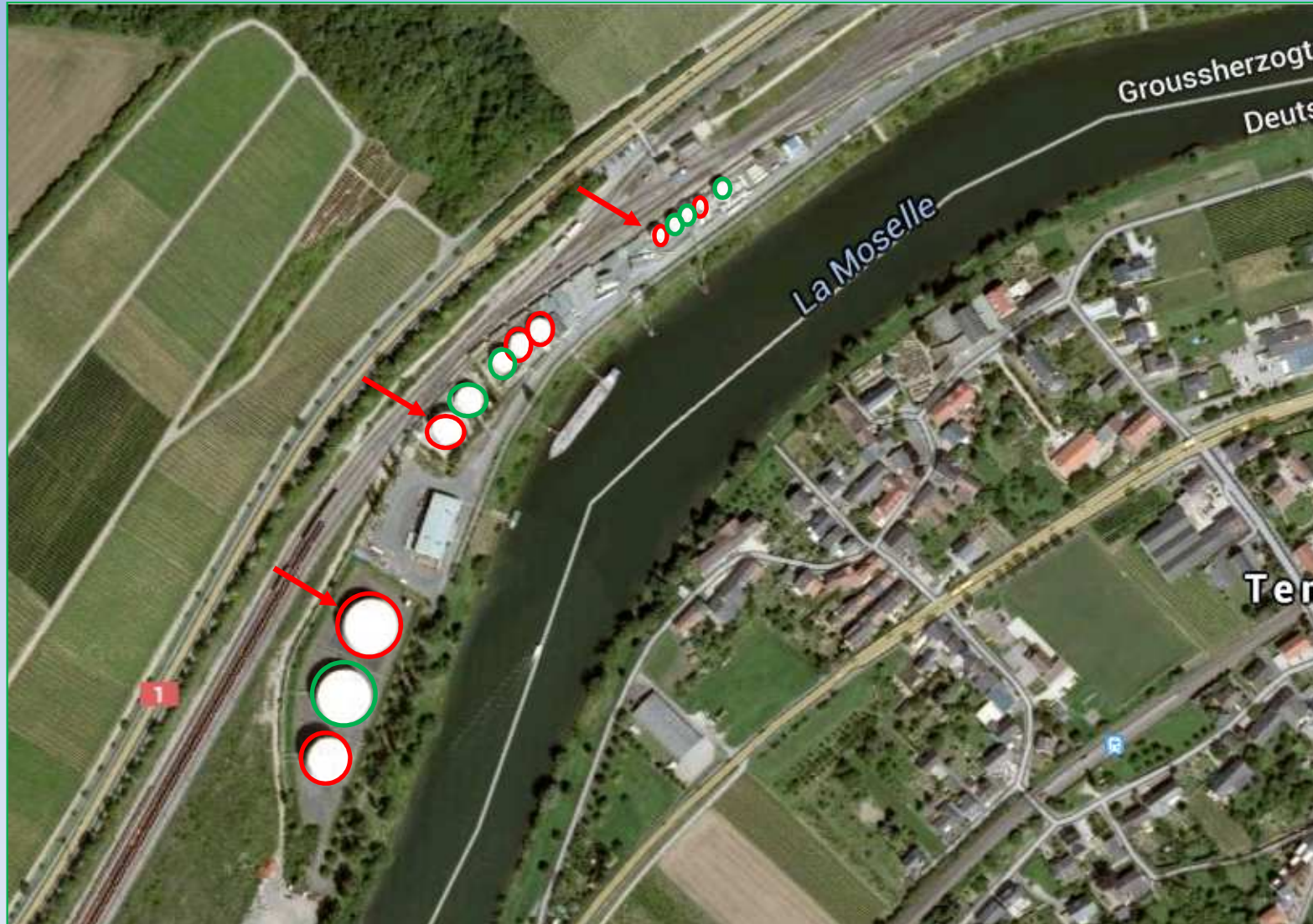
Manche Recherchen waren am nächsten Tag sogar nicht mehr im Internet zu finden!

Tanklagererweiterung Hafen Mertert



Quelle: INSPECTION DU TRAVAIL ET DES MINES

Der Bestand

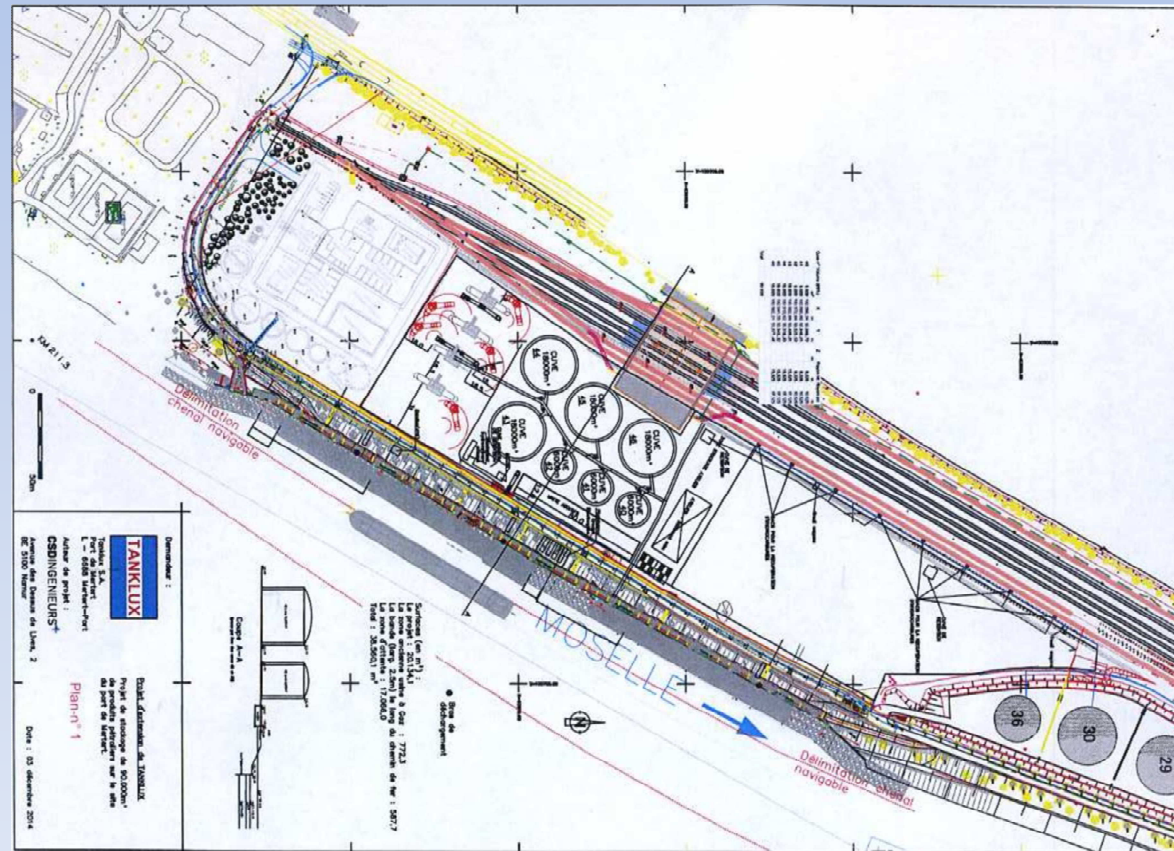


○ Benzintank

• Quelle: Google-Maps

○ Diesel-, Öltank

- Quelle: TANKLUX S.A.



Die UVU (Umweltverträglichkeitsuntersuchung)

Eine Vorstufe und Teil des Genehmigungsverfahrens in Luxemburg



Dieses „Werk“ haben wir, die Gemeinden Grevenmacher, Mertert und Temmels durchgearbeitet. Gemeinsam und mit Unterstützung der VG-Konz haben wir uns mit Fachleuten verstärkt und eine 100 seitige Stellungnahme verfasst.

Diese Stellungnahme enthält lediglich, nachweisliche Sicherheitsmängel gegenüber der vorgelegten Planung. Diese „sollten“ nun von der zuständigen Umweltbehörde in Luxemburg gewertet und berücksichtigt werden.

Dies ist aber nach den 2 Besprechungen im Ministerium nicht zu erwarten!

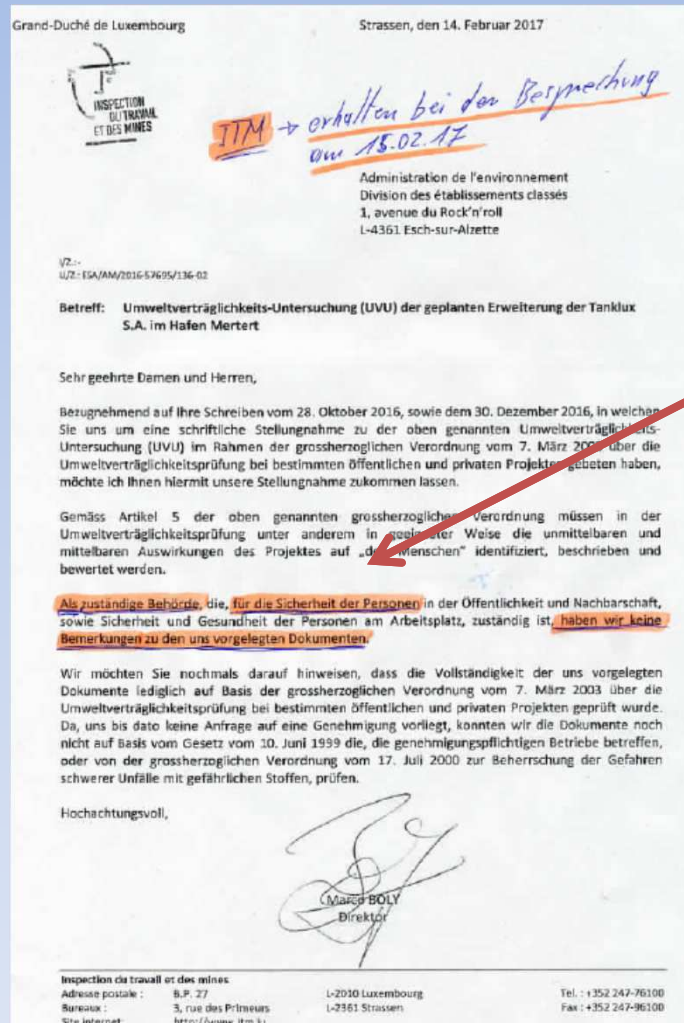
Nachfolgend erhalten Sie ein paar Informationen über das wirkliche Problem, welches auch Ihre Gemeinde betrifft, wenn Sie sich die Karte der zu erwartenden Rußwolke ansehen (siehe untenstehende Folie).

Zuerst sind mal die Problemfälle der letzten Jahre aufgezeichnet. Es handelte sich immer um die „Verknüpfung unglücklicher Umstände“.

Dann kommt eine offizielle Karte aus einem Gutachten der Luxemburger Behörden, in dem ein Tankbrand eines Tanks untersucht wurde (Branddauer 8 Tage). Bei einem Brand bleibt es jedoch nicht bei dem Brand eines Tanks! Die anderen Tanklagerbrände zeigen, ein Löschen ist nicht möglich und das ganze Lager brennt ab. Dann reden wir von einem Brand über 2 Wochen!

Je nach Wetterlage wird eine Rußwolke nach ca. 8 km das Moseltal ausfüllen. Es wird auch kein Krankenhaus mehr funktionieren, da voraussichtlich die Filteranlagen in kürzester Zeit voll verrußt sind.

Hier noch kurz eine Stellungnahme von ITM (Gewerbeaufsicht in Luxemburg)



Als zuständige Behörde, die, für die Sicherheit der Personen in der Öffentlichkeit und Nachbarschaft, sowie Sicherheit und Gesundheit der Personen am Arbeitsplatz, zuständig ist, haben wir keine Bemerkungen zu den uns vorgelegten Dokumenten.

Zur Info. Das betrifft das gleiche Dokument, zu dem wir 100 Seiten Sicherheitsbedenken eingereicht haben!

- Quelle Ausgehändigt bei der 1. Besprechung zur UVU in Esch sur Alzette

Besprechungen zu den abgegebenen Stellungnahmen

Auf Einladung des Luxemburger Umweltministeriums fanden am 15. Feb. und am 08. März zwei Besprechungen in Esch sur Alzette statt.

Das Ergebnis war mehr als enttäuschend, da keine wirkliche Diskussion über die eingereichten Bedenken gewünscht ist.

Die Vertreter/innen der Behörde wurden nicht müde uns immer wieder darauf hinzuweisen, worum es bei der Besprechung dieser UVU **nicht** geht und worüber auch **nicht** diskutiert oder gesprochen wird.

Bestandsanlage

**Schiffsentladestation
(Kai)**

**Bahnverladestation
Kläranlage**

Tanklager Brände und Explosionen.

***Nur ein paar Auszüge der letzten Jahre seit 2005!
Von den 10 angeführten Katastrophen ereigneten sich
alleine 4 in Deutschland !!!!!***

***Für uns in der Region spielt es keine Rolle, ob es sich
wieder einmal um eine:***

„Verknüpfung unglücklicher Umstände“

„Sabotage“

oder einen

„terroristischen Anschlag“

handelt !!!!!

***Das Ergebnis für uns ist das Gleiche !!!!!!!
Hier ein paar Problemfälle aus den letzten Jahren.***

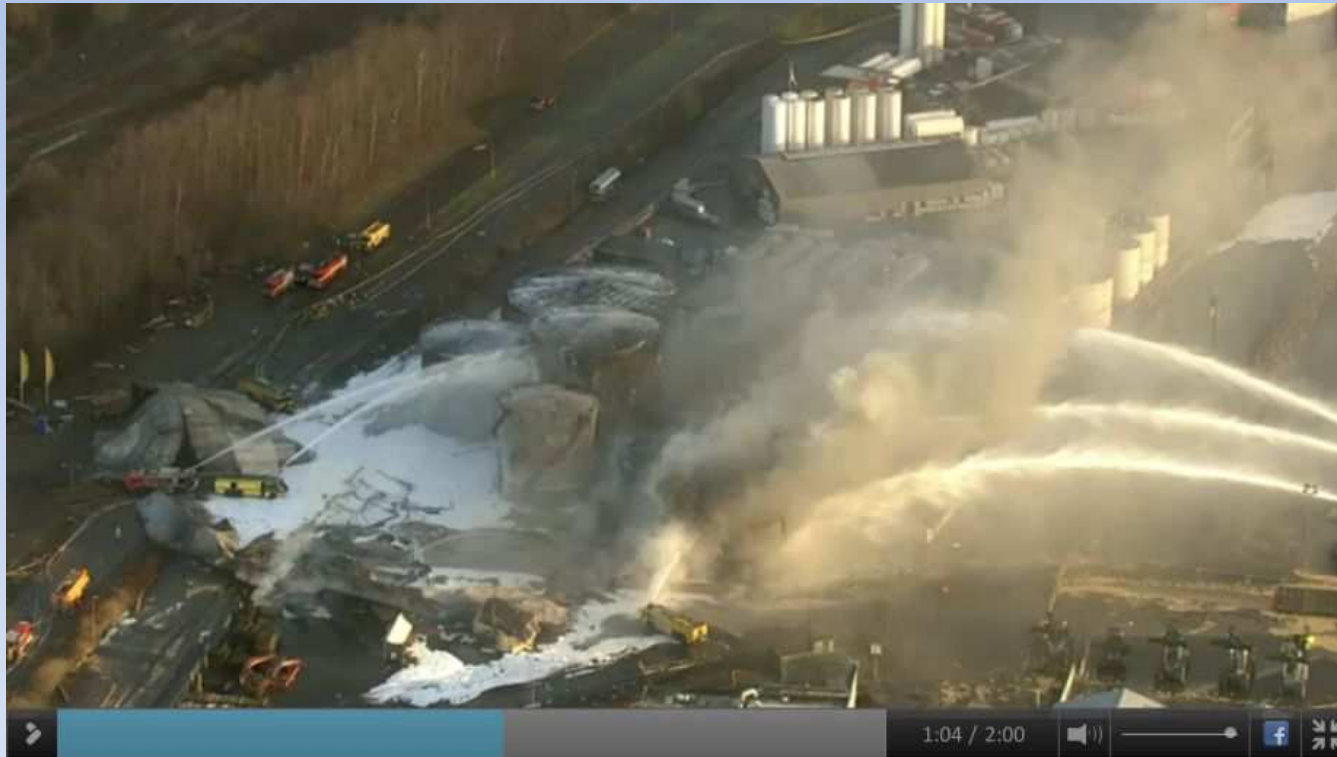
Tanklager Brände und Explosionen 17. Oktober 2016, BASF (D)



Mehrere Explosionen folgen einem Feuer an einer Rohrleitungstrasse.
3 Tote, 20 Verletzte. Durch den schnellen Einsatz der bestausgerüsteten
Feuerwehr im Land RLP, wurde schlimmeres verhütet.

Tanklager Brände und Explosionen

04. Februar 2016, Frederica (DK)



Großbrand in dänischer Hafenstadt. Schnell breiten sich die Flammen auf weitere Tanks aus. Über 100 Einsatzkräfte mit 2 Wasserwerfern der Flughafenfeuerwehr (***steht uns leider nicht zur Verfügung***).

Tanklager Brände und Explosionen 08. Juni 2015, Kiew (UA)



Tanklagerbrand nahe Kiew nach 3 Tagen. Der ***Inhalt der 17 explodierten Tanks entspricht einem Tank im Merterter Hafen!*** Da die Tankabstände vergleichbar sind, kann sich jeder den Rest selber ausmalen! Bei uns stehen 13 Tank's nebeneinander!!!!

Tanklager Brände und Explosionen

07. April 2015, Santos (BR)



Tanklagerbrand im Hafen von Santos nach 5 Tagen. Verzeichnet wird dort unweit des Hafens bereits ein massives Fischsterben und eine feine Rußschicht auf Häusern, Autos und Vegetation der Umgebung.

Tanklager Brände und Explosionen

09. Januar 2014, Köln (D)



Am 09. Januar gerät bei Shell in Godorf Tank Nummer 304 in Brand. Nun ist die Brandursache bekannt. Die Chronologie der Ereignisse zeigt, dass an dem Tag gleich mehrere Pannen geschahen. Ursache war eine falsch beschriftete Leitung.

Tanklager Brände und Explosionen

23. Mai 2013, Rio de Janeiro (BR)



Großfeuer in einem Tanklager in der Nähe von Rio-Teresópolis (BR-116). Es ereigneten sich mehrere Explosionen, ganze Häuserblocks wurden evakuiert.

Tanklager Brände und Explosionen

23. Oktober 2009, Puerto Rico (USA)



Auf der Karibik-Insel Puerto Rico hat sich eine schwere Explosion in einer Erdöl-Anlage ereignet. Am Unglücksort schossen Flammen in den Himmel. Eine schwarze Rauchwolke lag über der Bucht von San Juan und war noch in mehreren Kilometern Entfernung zu sehen.

Tanklager Brände und Explosionen 12. Juni 2009, Kiel (D)



Nach Angaben der Feuerwehr mussten rund 500 Bewohner **im Umkreis von einem Kilometer** rund um den Brandort am Nord-Ostsee-Kanal in Sicherheit gebracht werden. Zwei Menschen wurden leicht verletzt. 300 Feuerwehrleute kämpften gegen die Flammen an. Auch ein Feuerlöschschiff, ein Schlepper und ein Seenotrettungskreuzer waren im Einsatz (**auch diese Ausrüstung steht uns nicht zur Verfügung**).

Tanklager Brände und Explosionen

17. März 2008, Köln (D)



Nach dem Brand, in Folge einer Undichtigkeit an einer Ethylen-Rohrleitung, führte dies zu einer starken Feuer- und Rauchentwicklung. ***Als Folge kam es zu einem Brand an einem benachbarten Tank.***

Tanklager Brände und Explosionen

11. Dezember 2005, London (GB)



Gewaltige Explosionen haben eines der größten Tanklager Großbritanniens verwüstet. Mehr als 30 Menschen wurden bei der Detonationsserie im Norden Londons verletzt.

Der Bestand, Brand-Szenarien

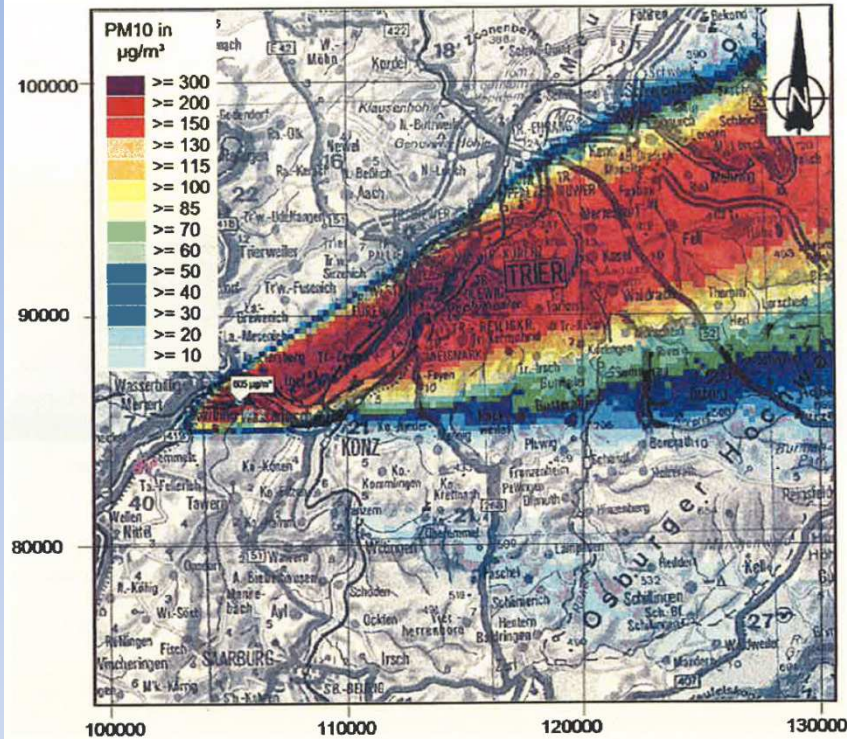


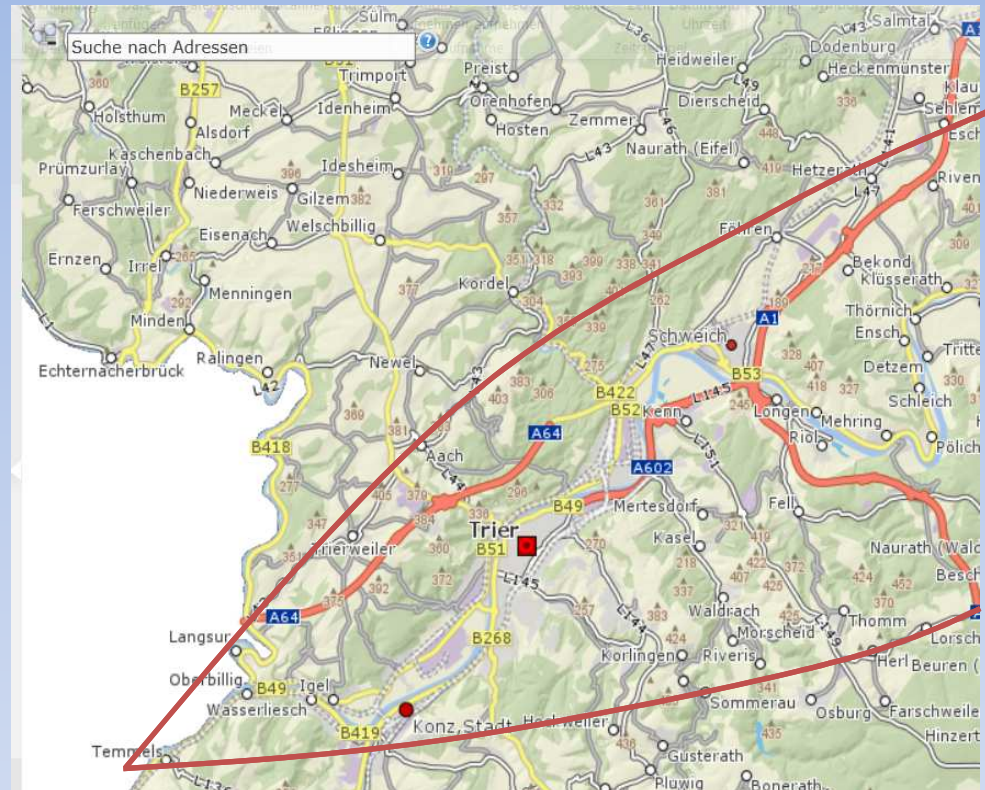
Abbildung 21

Flächenmäßige Verteilung der Immissionskonzentration in der bodennahen Luft (gemittelt über die Zeitdauer des Wetterszenarios) bei dem Brand des „großen Tanks“ für das „Starkwind-Szenario“

Anmerkungen:

- Es handelt sich um die Konzentration in der bodennahen Luftschicht von 0 bis 3 [m] über Grund.
- Die Koordinaten sind Gauss-Krüger-Koordinaten[m].
- Am maximalen Aufpunkt (gekennzeichnet durch ein helles Fähnchen) werden 605 [$\mu\text{g}/\text{m}^3$] erreicht.

• Quelle: Ing.-Büro für Meteorologie und technische Ökologie, Offenbach und Ingenieurbüro Lohmeyer GmbH & Co.KG, Karlsruhe



Die rechte Karte habe ich mal freigestellt und zeigt den betroffenen Bereich bei „normaler“ Wetterlage. Aber die Wolke hört nicht am Blattende auf!

Es gibt zu 30% auch andere Windrichtungen! Es könnte also auch die anderen Gemeinden betreffen.

Aussagen im Namen der Tanklux S.A.

durch ProSult S.A., im Beisein und ohne Widerspruch der Eigentümer

Bei dem Bauvorhaben handelt es sich um eine reine wirtschaftliche Maßnahme des Antragstellers. Der Staat Luxemburg ist in keiner Weise in das Projekt involviert.

(das wurde auch dem Trierischen Volksfreund gegenüber durch den Sprecher des luxemburgischen Wirtschaftsministerium bestätigt)

Das bedeutet, es geht hier rein um wirtschaftliche Interessen der Fa. Tanklux S.A. und nicht um die strategischen Reserven für Luxemburg.

Das war ursprünglich die Begründung zur Erweiterung des Tanklagers.

Aussagen im Namen der Tanklux S.A.

durch ProSult S.A., im Beisein und ohne Widerspruch der Eigentümer

Es ist eine Erweiterung der Bestandsanlage und keine Neuanlage.

Hiermit wird begründet, dass die Forderung der EU-Richtlinie zur vorgeschriebenen Prüfung von alternativen Standorten keine Anwendung findet.

Bei einer Erweiterung der Bestandsanlage ist diese nach den EU-Richtlinien allerdings als Ganzes zu betrachten. Hier wird der Bestand aber bei der Betrachtung mit der Begründung ausgeschlossen, dass für diese Anlage bereits bei der Genehmigung dieser eine eigene UVU durchgeführt wurde!

Aussagen im Namen der Tanklux S.A.

durch ProSult S.A., im Beisein und ohne Widerspruch der Eigentümer

Die Kaianlage wird ausschließlich von Tanklux S.A. genutzt werden.

Unter der Vorgabe, dass die Kaianlage ausschließlich für die Erweiterung des Tanklagers gebaut wird, gehört diese auch in die Beurteilung der UVU. Dies wurde aber abgelehnt mit der Begründung, dass für diese Kaianlage bereits eine eigene UVU durchgeführt wurde! Das alleine ist schon fragwürdig, aber da die Verlade- und Löschanlagen für das Tanklager als Aufbauten auf den Kai kommen, gehört der Kai gemäß EU-Richtlinie auch zur UVU der Erweiterung.

Diese Forderung wurde vom Umweltministerium ausgeschlossen!

Aussagen im Namen der Tanklux S.A.

durch ProSult S.A., im Beisein und ohne Widerspruch der Eigentümer

Die Bahnverladestation liegt nicht auf dem Gelände der Tanklux S.A. und ist nicht Bestandteil der UVU

Hier wird darauf hingewiesen, dass die Gleisanlage nicht zur Anlage von Tanklux S.A. gehört. Mit dieser Begründung wird die Betrachtung, entgegen der EU-Richtlinie, von der UVU ausgeschlossen.

Aussagen im Namen der Tanklux S.A.

durch ProSult S.A., im Beisein und ohne Widerspruch der Eigentümer

Der Umschlag wird sich maximal um 20% erhöhen.

Hier passt etwas nicht zusammen! Uns wurde versichert, dass der Umschlag sich im maximalen Fall um 20% erhöhen wird. Die Lagerkapazität wird allerdings von 100% auf 250% erhöht! Auch die Ent- und Beladestationen werden für diese 250% vorgesehen (Erhöhung der Schiffsverladestationen von 2 auf 5, Erhöhung der Wagentladestationen von 8 auf 24, LKW-Beladung entsprechend). Die Emission- und Immissionsberechnungen erfolgen allerdings alle auf Basis der Erhöhung von 100% auf max. 120%. Bei den Vergleichsberechnungen mit 250% werden die erlaubten Grenzwerte teilweise überschritten. Da wurde uns dann allerdings erklärt, dass kommt ja auch niemals zur Anwendung!

Hier sind starke Zweifel angebracht. Welche Firma investiert in eine Anlage, ausgelegt für 250%, wenn er davon nur 120% nutzen will?

Aussagen im Namen der Tanklux S.A.

durch ProSult S.A., im Beisein und ohne Widerspruch der Eigentümer

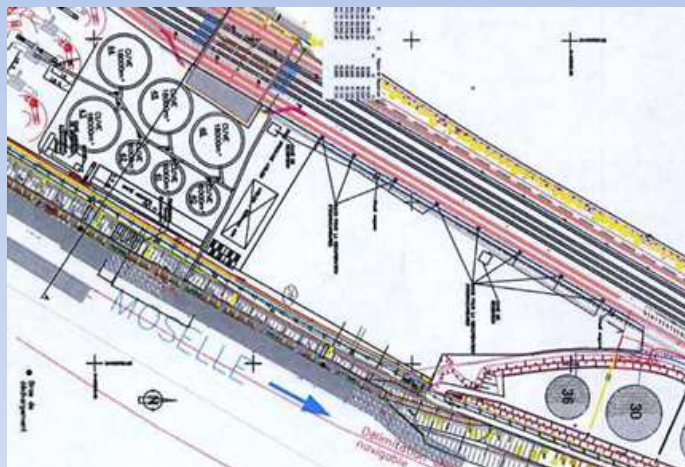
Die Bestandsanlage wird so weiter betrieben wie bisher, es erfolgt auf keinen Fall die Aufrüstung auf den Stand der Technik.

Die entsprechenden Forderungen in unserer Stellungnahme wurde vom Vertreter der Fa. Tanklux S.A. klar zurückgewiesen mit den Worten:
„Das ist vom Betreiber nicht gewünscht und nicht vorgesehen“.

Das weitere Vorgehen der Tanklux S.A.

Als nächstes wird die Fa. Tanklux S.A. nun den Bauantrag einreichen.

Sollten wir keine Unterstützung durch unsere Landesregierung erhalten, wonach es im Moment aussieht, dann wird die Erweiterung des Tanklagers wohl nicht mehr zu verhindern sein.



Mit der Erhöhung der Lagerkapazität von derzeit 60.000 m³ auf 150.000 m³ dürfte es nicht getan sein, da in der UVU ausdrücklich darauf hingewiesen wird, dass der dann freie Zwischenraum auch noch zur Lagerung von Mineralölprodukten vorgesehen ist. Dies würde nach meiner Einschätzung ein Lagervolumen in Höhe von ca. 240.000 m³ bedeuten!

Mein Vorschlag für den Fall, dass es im Hintergrund doch noch um die strategischen Reserven Luxemburgs gehen sollte.

Nach meinen Recherchen hat die BRD eine große Überkapazität an strategischer Lagerkapazität für Brennstoffe.

Für 2010 entsprach der Pflichtvorrat von 90 Tagen ca. 20,5 (22,41) Mio. t Rohöl und Ölprodukte. Allein vom Bevorratungsverband wurde diese Zahl um etwa 1,1 Mio. t überschritten, so dass die tatsächliche Lagermenge bei 21,6 Mio. t lag. Hinzu kommen die privaten Vorräte, die in vielen Bereichen angelegt werden. Viele Verbraucher lagern Heizöl für Jahre in ihren Kellern, auch bei Industriebetrieben werden teilweise Reserven gehalten, die kurzfristige Lieferausfälle kompensieren können.

Auf der aktuellen Internetseite des Bundesministeriums für Wirtschaft und Energie (BMWi) ist zu lesen, dass zur Zeit etwa 15 Mill. Tonnen Rohöl und 9,5 Mill. Tonnen fertige Mineralölerzeugnisse in der BRD bevorratet werden. Also insgesamt 24,5 (29,4) Mill. Tonnen.

Rot = aktuelle Angaben vom Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit zum 01. April 2017, mitgeteilt am 14. Juni 2017.

Mein Vorschlag für den Fall, dass es im Hintergrund doch noch um die strategischen Reserven Luxemburgs gehen sollte.

Zum Vergleich, die Überkapazität aus dem Jahr 2010 entspricht einem Volumen in Höhe von 1.392.405 m³. Erweiterung Mertert = 90.000 m³.

Hier könnte die Politik zeigen, wie ein „**Gelebtes vereintes EUROPA**“ funktioniert! Die BRD könnte die gewünschte Lagerkapazität, in Höhe von 90.000 m³, unserem Nachbarland Luxemburg zur Verfügung stellen! Nicht zuletzt resultiert der 90-tägige Lagerbedarf von Luxemburg ja auch durch den von uns mitproduzierten „Tanktourismus“. Also eine Verschiebung der Bevorratungspflicht.

Ein weiterer Gesichtspunkt ist der, dass die IEA bei ihrem letzten Überprüfungsbericht der Strategischen Energievorräte von Luxemburg im Jahr 2011, den Bedarf als gedeckt festgestellt hat! Die Lagerung erfolgt zwar zu 85 % nicht auf dem Hoheitsgebiet von Luxemburg, aber das ist auch nach den Richtlinien der IEA nicht erforderlich.

Bestätigt vom Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit mit Schreiben vom
14. Juni 2017.

Unser Ziel ist:

**Verhinderung der Tanklagererweiterung und
Herstellung der Sicherheit im Bestand !**



*Ich erhoffe mir von dieser
Information eine Sensibilisierung
aller Gemeinden im gesamten
Landkreis Trier-Saarburg.*

*Wir brauchen eure Unterstützung,
vor allem die der Landesregierung!*

Erläuterung zum nachstehenden Text:

- Der Text in schwarzer Farbe gibt die Eingaben der Stellungnahmen zur UVU wieder, hierbei stehen die darüberstehenden Kürzel für denjenigen, der Stellungnahme eingebracht hat. Com steht z.B. für die Gemeinden Grevenmacher, Mertert, Temmler und die VG-Konz. WSA = Wasser und Schifffahrtsamt usw.
 - Der blaue Text ist die Stellungnahme zur Stellungnahme durch das Luxemburger Umweltministerium
 - Der rote Text gibt meinen persönlichen Kommentar zu den einzelnen Punkten wieder.
-

UVU Tanklux Darlegungen/Ergebnisse Erörterung

Kürzel Nr. Inhalt der Anmerkungen / Einwendungen Stellungnahme

Vorhabensbegründung

Com 1

Die Statistiken, die zur Herleitung des Bedarfs der Energiebevorratung herangezogen werden, sind aus dem Jahr 2011 und somit veraltet. Die Herleitung ist auf Basis aktueller Zahlen und rezenter offizieller Prognosen zu aktualisieren. Die zugrundeliegende Regierungsentscheidung stammt noch aus dem Jahr 2007.

Com 2

Das vorrangig privatwirtschaftliche Interesse an der Erweiterung des Tanklagers wird offen dargelegt, die Bevorratung der strategischen Reserven ist offensichtlich nur zweitrangig und daher als Scheinargument einzustufen.

Im Hinblick auf die Bewertung der "Vollständigkeit" der vorliegenden UVU ist die Vorhabensbegründung nicht bewertungsrelevant, da es sich bei dem Vorhaben um eine unternehmerische Entscheidung handelt.

Seitens des Betreibers handelt es sich in jedem Fall um "privatwirtschaftliches Interesse", unabhängig davon, ob die Bevorratung und der Umschlag der Produkte im Auftrag des Staates oder im Auftrag anderer Gesellschaften erfolgen. Privatwirtschaftliches Interesse und Handeln sind Grundlage privater Unternehmen und grundsätzlich legitim, solange diese im Einvernehmen mit gültigen Gesetzen und Vorschriften stehen.

Kommentar SH

Bestätigung, rein privatwirtschaftliches Vorhaben.

Neuer Quai / Einleitbauwerk Kläranlage

WSA 1 Konflikt Einleitstelle Kläranlage und Quai

WSA 2

Gewünscht wird eine Verkürzung des Quais - alternativ permanente Kontrolle mit Bagger- und Räumarbeiten in Abstimmung mit WST

WSA 3

Verweis auf Stellungnahme WSA vom 13.01.15 und Schreiben vom 1.3.2013

Gemäß des im Scoping vereinbarten Umfangs der UVU sind weder die Einleitstelle der Kläranlage Grevenmacher noch der Bau des Quais Gegenstand der vorliegenden UVU.

Sowohl die Kläranlage Grevenmacher als auch der Quai waren bzw. sind bereits Gegenstand eigener UVU- und Genehmigungsverfahren.

Kommentar SH

Widerspricht EU-Recht, siehe Seveso III

Erforderliche Genehmigungen außerhalb von Commodo u. lux. Wasserrecht

SGDN 14

Wg. Kondominium ist eine Einleiterlaubnis nach §8 WHG erforderlich.

WSA 4

Verweis darauf, dass Einleit- und Entnahmestellen einer stromund schifffahrtspolizeilichen Genehmigung bedürfen. Einreichung der Unterlagen bei Service de la navigation, welcher Einvernehmen mit WSA herstellt.

SGDN 15

Wg. Kondominium bedarf das Löschen der Schiffe einer Anzeigepflicht nach § 65 Landeswassergesetz Rhld.-Pfalz

Im Hinblick auf die Bewertung der "Vollständigkeit" der vorliegenden UVU ist die Erfordernis der genannten Genehmigungen nicht relevant.

Es ist selbstverständlich, dass die erforderlichen Genehmigungen in Abstimmung mit den zuständigen

deutschen Behörden im weiteren Verlauf des Projektes zu beantragt werden.

Kommentar SH

Frage an WSA und SGDN: Die Pläne liegen ja vor. Ist der Plan aus heutiger Sicht so genehmigungsfähig?

Risikoanalyse / Additive / SMS / PUI / PUE / etc.

Com 3

Die Risiken, die von dem Tanklager ausgehen, werden nicht vollständig dargestellt und bewertet, die dargestellten und bewerteten Risiken, insbesondere jenes eines größeren Brandereignisses werden unzulässigerweise ausgeschlossen.

Com 12

Die Szenarien der Risikoermittlungen und daraus abgeleitete Maßnahmen sind vom Umfang her unzureichend, die aufgeführten Wahrscheinlichkeiten sind nicht plausibel.

SGDN 10

In Gefahrenanalysen sollen auch Folgeeffekte berücksichtigt werden, z.B. Brennen mehrerer Tanks und Versagen "Faktor Mensch"

Gemäß der ministeriellen Verordnung des Arbeitsministers bezüglich der zugelassenen Sachverständigen, gibt es in Luxemburg nur wenige zugelassene Sachverständige. In diesem Falle wurde auf Grundlage dieser Verordnung die Vinçotte Luxembourg Asbl ausgesucht, welche die Risikoanalyse auf Basis anerkannter belgischer Grundlagen erstellt hat.

Die Vinçotte Luxembourg Asbl hat in Abstimmung mit den zuständigen Behörden zu verschiedenen Anmerkungen betreffend der Risikoanalyse im Rahmen der Umwelt-Verträglichkeits-Untersuchung sowie des Genehmigungsverfahrens Stellung bezogen.

Das entsprechende Schreiben N° 110316 vom 07.07.2017, in dem auf eine detaillierte schriftliche Nachfrage der ITM vom 14.06.2017, die auf den eingereichten Stellungnahmen basiert, eingegangen wird, ist als Anlage 14 beigelegt, ebenso wie der darin angegebene Bericht N° 110316-EV-ER-FAX-001 vom 22.06.2017 (jeweils in der verbindlichen französisch-sprachigen Originalfassung sowie in einer inoffiziellen, rein informativen deutsch-sprachigen Übersetzung).

In dieser Anlage findet sich ferner eine Mail der ITM vom 17.07.2017, mit welcher diese bestätigt, dass mittels der beiden vorgenannten Dokumente alle ihrerseits im UVU-Verfahren als erforderlich angesehenen Informationen bereitgestellt wurden und die UVU aus Sicht der ITM als vollständig anzusehen ist.

Kommentar SH

Hier ist das Eingreifen unserer Politiker dringend erforderlich. Die Folgen eines Brandes für das Gut Mensch und Umwelt sind bei weitem nicht ausreichend betrachtet worden und die ITM als zuständige Behörde gibt sich hiermit zufrieden. Das ist mehr als fragwürdig!

LR 2

Bestehende Anlagenbereiche schon in 100 m Abstand zu Temmels. Aus Unterlagen geht nicht hervor, ob und wenn ja, mit welchen Auswirkungen durch Bestand + Erweiterung zu rechnen.

Eine Beurteilung des genehmigten Anlagenbestandes ist gemäß des durchgeführten Scopings nicht Gegenstand der vorliegenden UVU.

Die kumulativen Auswirkungen von Bestand und Erweiterung sind jedoch Gegenstand der Risikoanalysen, der Schallstudie und der Studie bezüglich Luftreinhalte.

Kommentar SH

Das stimmt. Gemäß des durchgeführten Scopings ist das nicht Gegenstand der vorliegenden UVU. Gemäß EU-Recht sollte es das aber sein! Hier ist das Eingreifen unserer Politiker und Behörden dringend gefordert.

11

Der den Planungen zugrunde liegende Stand der Sicherheitstechnik ist nicht detailliert beschrieben.

Im Rahmen einer UVU ist eine detaillierte Beschreibung der Sicherheitstechnik nicht erforderlich. Es wird grundsätzlich die Einhaltung des Standes der Technik vorausgesetzt, da ansonsten keine Genehmigungsfähigkeit des Vorhabens gegeben wäre.

Eine detailliertere Beschreibung der Sicherheitstechnik wird im Rahmen des eigentlichen Genehmigungsverfahrens (Commodo-Verfahren) erfolgen. Die dort dann detaillierter beschriebene Sicherheitstechnik muss mindestens den Anforderungen genügen, welche gegebenenfalls zuvor in Studien die Teil der UVU angenommen wurde (d.h. mindestens Stand der Technik).

Kommentar SH

Mit welchem Stand der Technik ist hier zu rechnen? Hat Luxemburg hier auch einen anderen Standard? Wir haben im Rahmen der UVU auf bereits jetzt erkennbare Mängel hingewiesen.

Com 13

Angaben zur Brandbekämpfung und Löschwasserrückhaltung sind nicht plausibel.

Details bezüglich der Brandbekämpfung und der Löschwasserrückhaltung sind Gegenstand des folgenden Commodo-Genehmigungsverfahrens und des vor dem Betrieb der Erweiterung zu erstellenden PUI (Plan d'urgence interne).

Kommentar SH

Aus meiner Sicht gehört das sehr wohl zur UVU, da hier das Gut Mensch und Umwelt im Vordergrund stehen sollte. Hier sind unsere Politiker und Behörden gefragt.

SGDN 4

Prüfung Notwendigkeit Blitzableiter (wäre auch in Risikostudie so enthalten)

Blitzschutzmaßnahmen sind grundsätzlich vorgesehen. Eine Berechnung gemäß ITM-Vorschrift ITM-SST 1106.2 erfolgt im Commodo-Genehmigungsverfahren (siehe auch entsprechenden Hinweis in der UVU, Anhang 16.6, Kapitel 3.1.2.1.3.).

SGDN 5

Was ist mit Risiko resultierend aus unterirdischer Gasleitung am Standort? Wie wurde dieses bewertet?

Das Vorhandensein der Gasleitung wurde in der Risikostudie berücksichtigt (siehe UVU, Anhang 16.6, Kapitel 3.1.2.2.3). Seitens des zugelassenen Gutachters wurde das daraus für die geplante Erweiterung des Tanklagers resultierende Risiko jedoch nicht als betrachtungsrelevant angesehen.

Kommentar SH

Das ist aus meiner Sicht fraglich (siehe Katastrophe BASF Oktober 2016).

SGDN 8

Fehlende Angaben zu Additiven. Welche Additive und wieso keine Berücksichtigung in Risikoanalyse. Zugehörige Sicherheitsdatenblätter sollen in Antragsunterlagen.

SGDN 19 Auf Additive wird nicht eingegangen...

SGDN 22 Keine Angaben zu Additiven

AGE 3 Rückhaltung Additive

Das Vorhandensein und die Lagerung der Additive ist in der UVU und allen Studien/Gutachten zwar beschrieben und berücksichtigt worden, aber es gab keine genaueren Angaben zu den stofflichen Eigenschaften, z.B. in Form von Sicherheitsdatenblättern.

Prinzipiell haben die Additive sehr ähnliche Eigenschaften wie die Grundkraftstoffe, werden jedoch in wesentlich geringeren Mengen gelagert.

Zusätzliche Informationen zu Additiven im Allgemeinen sowie zu den aktuell verwendeten Additiven finden sich in der beigefügten Anlage 1.

Die Sicherheitsdatenblätter zu den aktuell verwendeten Additiven und, sofern bis dahin bereits bekannt auch künftigen Additiven, werden Bestandteil des Genehmigungsantrages für das Commodo-Verfahren sein.

SGDN 9

Info gewünscht, ob "zugelassener Organismus" einem Sachverständigem/ Sachverständigenorganisation entspricht.

Ja, es handelt sich dabei um behördlich zugelassene Sachverständige/Gutachter der jeweiligen Behörden/Ministerien. Bei der Bezeichnung "zugelassener Organismus" handelt es sich um eine wörtliche Übersetzung der französischen Bezeichnung "organisme agréé".

SGDN 11

Werden die jetzt vorhandenen Festdach-Tanks in Schwimmdachtanks umgerüstet? In welchen Bereichen werden weiterhin Festdachtanks-Tanks verwendet?

Der genehmigte Bestand ist im Hinblick auf die Feststellung der Vollständigkeit der vorliegenden UVU nicht relevant.

Unabhängig davon handelt es sich bei allen Tanks des Bestandes um Festdachtanks, von welchen einer, der Tank Nr. 30, zusätzlich ein inneres Schwimmdach besitzt und die einer regelmäßigen Prüfung unterzogen werden.

Bezüglich der geplanten Erweiterung sind ausschließlich doppelwandige Tanks mit Festdächern und inneren Schwimmdächern vorgesehen.

Kommentar SH

Gemäß der durchgeführten UVU ist das nicht Gegenstand der UVU. Gemäß EU-Recht sollte es das aber sein! Hier ist das Eingreifen unserer Politiker und Behörden dringend gefordert.

SGDN 12

Information der betroffenen deutschen Bevölkerung - Wie ist der Informationsfluss geplant?

Im Hinblick auf die Bewertung der "Vollständigkeit" der vorliegenden UVU ist diese Thematik nicht bewertungsrelevant.

Diese Thematik ist im Wesentlichen Gegenstand des durch die zuständigen Luxemburger Behörden zu erstellenden PUE (Plan d'urgence extreme - externer Notfallplan), welcher in einem gesonderten Verfahren der Öffentlichkeit zugänglich gemacht wird.

Kommentar SH

Wie sieht das zur Zeit bei der Bestandsanlage aus?

SGDN 16

Fehlende Leckanzeige im Zwischenwandbereich der Tanks wird bemängelt. Aus deutscher Sicht erforderlich, sonst muss Rückhaltevorrichtung des größten Tanks auffangen können...

Eine Leckageüberwachung der Zwischenwandbereiche der Lagertanks wurde in der UVU nicht beschrieben. Die Installation solcher Einrichtungen ist jedoch sowohl für die Zwischenräume der Doppelböden, als auch für die Zwischenräume der Doppelwände der neuen Tanks vorgesehen. Die geplanten Sicherheitsvorkehrungen werden im Rahmen des Antrages für das Commодо-Genehmigungsverfahren beschrieben und dargestellt werden.

SGDN 17

Rückhaltevolumen gemäß Szenario 1 der Risikostudie zu klein.

Eventuell soll Möglichkeit zum Umpumpen der Tanks geschaffen werden.

Die Rückhaltung wird primär durch die Doppelwandigkeit der Lagertanks gewährleistet. An diese Rückhaltung besteht die Anforderung, dass das gesamte Tankvolumen zurückgehalten werden kann, was gemäß der dargestellten Planung der Fall ist. Das erwähnte Szenario 1 aus der Umweltrisikostudie betrachtet das gleichzeitige Versagen des Tanks und dieser primären Rückhaltevorrichtung, also einen sehr unwahrscheinlichen Fall. In einem solchen Fall bestünde, außer der Möglichkeit der Rückhaltung großer Produktmengen innerhalb der Wanne mit den Additiven, auch die Möglichkeit zum Umpumpen von Produkt in einen anderen Tank, da niemals alle Lagertanks gleichzeitig vollständig gefüllt sind.

SGDN 18

Hohes Interesse daran, dass die bestehenden Schiffsumschlaganlagen mit festen Verladearmen ausgestattet werden.

Im Hinblick auf die Bewertung der "Vollständigkeit" der vorliegenden UVU ist der genehmigte Bestand nicht bewertungsrelevant.

Unabhängig davon, hat der Vorhabensträger in der UVU in der Stellungnahme zur Umweltrisikostudie (siehe dort im Anhang 16.12) zugesagt, die beiden vorhandenen Quais innerhalb eines Jahres nachdem der neue Quai genutzt werden kann, mit festen Verladearmen auszustatten.

Kommentar SH

Gemäß der durchgeführten UVU ist das nicht Gegenstand der UVU. Gemäß EU-Recht sollte es das aber sein! Hier ist das Eingreifen unserer Politiker und Behörden dringend gefordert.

SGDN 20

Korrektur "wasserdicht" zu "flüssigkeitsdicht" gegenüber Kraftstoffen und Additiven

Wenn in der UVU im Zusammenhang mit Rückhaltungen der Begriff "wasserdicht" verwendet wird, ist damit die Dichtigkeit und die Beständigkeit gegenüber den im betrachteten Bereich vorhandenen Flüssigkeiten gemeint.

LR 1

Bemänglung, dass bestehende Tanks nicht an den Standard der neuen Tanks angepasst werden.

Im Hinblick auf die Bewertung der "Vollständigkeit" der vorliegenden UVU ist der genehmigte Bestand nicht bewertungsrelevant.

Kommentar SH

Gemäß der durchgeführten UVU ist das nicht Gegenstand der UVU. Gemäß EU-Recht sollte es das aber sein! Hier ist das Eingreifen unserer Politiker und Behörden dringend gefordert.

LR 6

Forderung Nachweis, "dass alles Erforderliche unternommen wurde um Unfälle zu verhüten" mittels Sicherheitsbericht.

LR 10 Sicherheitsbericht etc.

Die Erstellung eines "Sicherheitsberichtes" ist im Rahmen einer UVU in Luxemburg nicht vorgesehen und wurde auch im Scoping nicht gefordert. Der Sicherheitsbericht ist Gegenstand des Commодо-Genehmigungsverfahrens sowie des späteren Anlagenbetriebs. Siehe dazu auch die nachfolgenden Erläuterungen zu "Com Anl. 1".

LR 7

Auch das Löschwasserversorgungssystem des Bestandes soll an

das System der Erweiterung angeschlossen werden (wie dies umgekehrt der Fall ist) (Redundanz)

Die Löschwassersysteme von Bestand und Erweiterung werden so ausgeführt, dass der Bestand auch über die Pumpen der Erweiterung und die Erweiterung auch über die Pumpen des Bestandes versorgt werden können (Redundanz).

LR 8 dito Schaum Außerdem diverse Hinweise bzgl. Schaum

Die Löschschaumsysteme von Bestand und Erweiterung werden so ausgeführt, dass der Bestand auch über die Schaumerzeugungsvorrichtungen der Erweiterung und die Erweiterung auch über die Schaumerzeugungsvorrichtungen des Bestandes versorgt werden können (Redundanz).

Die gemachten Hinweise bezüglich der Verwendung von Schaum werden durch den Vorhabensträger im weiteren Verfahren berücksichtigt werden.

LR 9

Keine Angaben zu Löschvorrichtungen an den bestehenden Lagertanks.

Im Hinblick auf die Bewertung der "Vollständigkeit" der vorliegenden UVU ist der genehmigte Bestand nicht bewertungsrelevant.

Kommentar SH

Gemäß der durchgeführten UVU ist das nicht Gegenstand der UVU. Gemäß EU-Recht sollte es das aber sein! Hier ist das Eingreifen unserer Politiker und Behörden dringend gefordert.

Com Anl. 1

Stellungnahme zu Anforderungen der Seveso-II-Richtlinie (Richtlinie 96/82/EG) und der Störfall-Verordnung an Sicherheitsberichte für Tanklager unter besonderer Berücksichtigung des Vorhabens der Firma TANKLUX

Präambel

a) Grundlage im Genehmigungsverfahren betreffend der Erweiterung des Tanklagers der Tanklux S.A. wird die Richtlinie 2012/187EU des europäischen Parlaments und des Rates vom 4. Juli 2012, die sogenannte SEVESO-III Richtlinie,

sein.

b) Die deutsche Störfall-Verordnung oder das deutsche Störfallrecht und daraus resultierende Anforderungen besitzen in Luxemburg keine Verbindlichkeit.

Das Kapitel I. der Stellungnahme erläutert die *"Erforderlichkeit eines Sicherheitsberichts und seiner Überarbeitung"* gemäß SEVESO-II-Richtlinie für den Bestand und die geplante Erweiterung. Dies stellt keine neue Erkenntnis dar, sondern ist sowohl dem Vorhabensträger, als auch den zuständigen Behörden bekannt. Wie in der Präambel dargestellt, wird im vorliegenden Fall die SEVESO-III-Richtlinie zur Anwendung kommen. Das Kapitel II. lautet *"In dem Sicherheitsbericht zu berücksichtigende Mindestangaben und Mindestinformationen"*. Diese Inhalte werden grundsätzlich über den Art. 10 und den Anhang II der SEVESO-III Richtlinie

(siehe Präambel) definiert. In der Stellungnahme wird diesbezüglich jedoch häufig auf die deutsche Störfallverordnung sowie deutsche Leitfäden, Technische Regeln, Richtlinien, Vollzugshilfen und andere Dokumente (z.B. HSG176 und Empfehlungen des Industrierversicherers MARSH) genommen, welche [der Stellungnahme zum einen nicht beigelegt sind und die zum anderen] in Luxemburg generell keinerlei rechtliche Verbindlichkeit besitzen.

Kommentar SH

An dieser Stelle ist nochmals zu klären, nach welchem Stand der Technik hier vorgegangen wird!!!!!!

Der Art. 10 der SEVESO-III-Richtlinie verlangt nicht, dass ein (aktualisierter) Sicherheitsbericht bereits zum Zeitpunkt der Durchführung einer UVU zu erstellen und vorzulegen ist. Im Falle von Neuerrichtungen ist gemäß Satz (3)a) des Art. 10 der Sicherheitsbericht den zuständigen Behörden *"innerhalb einer angemessenen Frist vor Beginn des Baus oder der Inbetriebnahme oder Änderungen, die eine Änderung des Verzeichnisses*

gefährlicher Stoffe zur Folge haben" zu übermitteln. In Luxemburg wird diese Frist im vorliegenden Fall durch das sogenannte "Commodo-Gesetz" konkretisiert, indem dieses in seinem Art. 8 vorschreibt, dass eine Risikoanalyse und ein Sicherheitsbericht im entsprechenden Commodo-Genehmigungsantrag enthalten sein müssen - dies analog zur UVU, welche ebenfalls im Art. 8 des Commodo-Gesetzes behandelt wird.

Somit sind nach geltendem Luxemburgischem Recht und aktueller Verwaltungspraxis weder der aktuelle noch ein um die geplante Erweiterung ergänzter Sicherheitsbericht notwendiger Bestandteil der vorliegenden UVU und damit, ebenso wie Anmerkungen dazu, im Hinblick auf die Bewertung der Vollständigkeit der vorliegenden UVU nicht relevant.

Zu den in den Kapitel II.5. bis inklusive II.5.8. der Stellungnahme gemachten Anmerkungen betreffend der Methodik der Risikostudie, den verwendeten Wahrscheinlichkeiten und Szenarien finden sich nähere Ausführungen und Erläuterungen in der Anlage 14 (Bericht der Vinçotte Luxembourg Asbl N° 110316-EV-ERFAX-

001 vom 22.06.2017, Schreiben der Vinçotte Luxembourg Asbl N° 110316 vom 07.07.2017 sowie Mail der ITM vom 17.07.2017).

Im Kapitel III. "Notfallplan" wird der existierende interne Notfallplan der Tanklux den Anforderungen der deutschen Störfallverordnung und dem Musterkonzept für die Notfallplanung des Landesamtes für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz des Landes Nordrhein-Westfalen sowie den Anforderungen des "BMU" gegenübergestellt.

Interne Notfallpläne sind jedoch nicht obligatorischer Bestandteil einer UVU. Solche Pläne werden hierzuland zu einem späteren Zeitpunkt, in der Regel kurz vor der Inbetriebnahme entsprechender Unternehmen/Einrichtungen erstellt. Im Hinblick auf die Bewertung der Vollständigkeit der vorliegenden UVU sind die bezüglich des aktuellen Notfallplans der Tanklux gemachten Anmerkungen somit nicht relevant. Das Kapitel IV. "Zusammenfassung" stellt lediglich eine knapp gehaltene Zusammenfassung der Kapitel I bis III dar.

Zu der Stellungnahme kann abschließend festgestellt werden, dass diese im Rahmen der Beurteilung der Vollständigkeit der vorliegenden UVU nicht relevant ist, diese jedoch nach Vorstellungen der Administration de l'environnement im weiteren Genehmigungsverfahren bzw. im Hinblick auf die künftig erforderliche Anpassung des Sicherheitsberichtes und des internen Notfallplans der Tanklux S.A., eine angemessene Berücksichtigung finden wird.

Com Anl. 2

Auflistung/Präsentation "Tanklager Brände und Explosionen"

In der Auflistung/Präsentation werden 10 Störfälle aufgeführt, zu welchen jedoch keine Informationen zu den Ursachen oder den Anlagenkonstellationen und Rahmenbedingungen gegeben werden.

Kommentar SH

Detaillierte Ursachen sind in diesem Zusammenhang unwichtig. Es handelt sich immer um die Verknüpfung unglücklicher Umstände. Diese Störfälle zeigen aber, es ist gar nicht so unwahrscheinlich, dass auch im Tanklager Mertert mal etwas passieren kann. Siehe Verpuffung im September 2000 im Tanklager Mertert. So etwas passiert auch heute noch, siehe Verpuffung im Shell-Tanklager am 19.04.2017.

Eine durchgeführte Recherche ergab, dass es sich

a) bei drei der genannten Beispiele um Störfälle handelt, welche sich in Chemiefabriken oder Raffinerien ereignet haben (BASF Ludwigshafen 2016, Raffinerie Köln-Godorf 2014, Chemiewerk Ineos Köln 2008);

Kommentar SH

Die Problematik ist die Gleiche.

b) bei mindestens vier der genannten Beispiele um mehrere einwandige Tanks in einer gemeinsamen Auffangwanne gehandelt hat (Ukraine-Kiew 2015, Brasilien-Santos 2015, Brasilien-Rio de Janeiro 2013, USA Puerto Rico 2009);

Kommentar SH

Das ist unser Problem mit dem Bestand!

c) in mindestens zwei Fällen um die Lagerung anderer Stoffe als der bei der Tanklux S.A. gelagerten Erdölprodukte gehandelt hat und außerdem auch in diesen Fällen die Lagerung vermutlich in einwandigen Tanks erfolgte (DK-Frederica 2016, D-Kiel 2009);

Kommentar SH

Die Problematik ist die Gleiche.

d) bei dem Beispiel "UK-London/Buncefield 2005" um eine ganz besonderes Szenario gehandelt hat (z.B. gleichzeitige Befüllung mehrerer Tanks über eine extern bediente Pipeline), zu welchen der "Arbeitskreis Tanklager der deutschen Kommission für Anlagensicherheit" (AK-TL) in seinem Abschlussbericht schreibt: *"Neben dem für Buncefield identifizierten Szenario sind dem AK-TL keine Ereignisabläufe bekannt geworden, die zu ähnlichen Folgen führen würden"* (siehe entsprechend genannte Quelle in der Stellungnahme im Anhang 1 der Stellungnahme der Gemeinden).

Kommentar SH

Das ist das beste Beispiel für die „Verknüpfung unglücklicher Umstände“!

Es kann somit festgehalten werden, dass sich keiner der dargestellten Störfälle in einer Anlage ereignet hat, deren Konstellation mit der der geplanten Erweiterung der Tanklux vergleichbar gewesen wäre.

Anzumerken ist weiterhin, dass im Rahmen der durchgeführten Recherchen auch sonst kein Störfall vergleichbaren Ausmaßes gefunden wurde, welcher sich in einer Anlage ereignet hat, deren Konstellation mit der der geplanten Erweiterung vergleichbar gewesen wäre.

Kommentar SH

Das hat keiner behauptet, aber in der Verbindung mit der Bestandsanlage (die halt nicht mit dem Stand der Technik ausgerüstet ist) wächst auch das Risiko in einer solchen Anlage um ein vielfaches. Das zeigen die angeführten Fälle, die auf erschreckende Weise belegen, dass ein Tankbrand nicht so einfach zu beherrschen ist!

Com Anl. 5

Tankabstände Bestand und Erweiterung

zu 5.1 Bestand: Der genehmigte Bestand ist im Hinblick auf die Bewertung der Vollständigkeit der vorliegenden UVU nicht relevant.

zu 5.2 Erweiterung: Das als "Referenz" verwendete Dokument HSG 176 berücksichtigt lediglich einwandige Tanks mit entweder Festdach oder Schwimmdach. Zu doppelwandigen Tanks mit Schwimm- und Festdach gibt das Dokument keine Abstandsempfehlungen. Generell handelt es sich bei dem als Referenz angeführten Dokument HSG 176 um ein "Guidance document" (Leitfaden), welches weder in dessen Herkunftsland (UK) noch in Luxemburg rechtsverbindlich sind.

Die Festlegung der letztendlich verbindlich einzuhaltenden Tankabstände wird im Rahmen des Commодо-Genehmigungsverfahrens durch die zuständigen Behörden erfolgen.

Com 4

Widersprüchliche Angaben zu den Grenzen des Projektgebietes.

Einerseits ist nur die Erweiterung erfasst, andererseits wird in den Gutachten der Bestand und die Erweiterung betrachtet. Folgende Begriffe sollten örtlich lokalisiert werden: Projektgebiet, Anlagenstandort, Projektgrenze

Das Projektgebiet des geplanten Vorhabens stellt die freie Fläche zwischen dem bestehenden Tanklager im Norden, zu dem im Prinzip auch die beiden bestehenden Quais gehören, und dem Betriebsgelände der Kläranlage im Süden dar, siehe grafische Darstellung in der Anlage 2.

Die beiden Standortalternativen Nord und Süd sind innerhalb des Projektgebietes gelegen. Hier kommt es vorhabensbedingt zu einer Flächeninanspruchnahme durch die Tanklux S.A., verbunden mit Zerstörung des Vegetationsbestandes etc. Der neue Quai gehört nicht zum Projektgebiet. Die Installationen der Tanklux auf dem neuen Quai führen zu keiner Flächeninanspruchnahme etc. durch die Tanklux S.A. Gleichfalls gehört, entsprechend der Antragstellung, der Bestand nicht zum Projektgebiet.

Zu unterscheiden hiervon sind die wirkungsspezifisch abgegrenzten Untersuchungsräume. Diese wurden nur für die zurückbehaltene und zur Genehmigungsanfrage vorgesehene Variante Süd dargestellt. Sie können je nach Sachverhalt auch den neuen Quai oder Flächen außerhalb des Projektgebietes umfassen.

Kommentar SH

Gemäß der durchgeführten UVU ist das nicht Gegenstand der UVU. Gemäß EU-Recht sollte es das aber sein! Hier ist das Eingreifen unserer Politiker und Behörden dringend gefordert.

Com 5

Die Planunterlagen umfassen nur Detailpläne und Pläne von Teilen der Anlage. Es fehlt ein Gesamtplan des Bestandes und der Erweiterung mit Benennung der Anlagen und Einrichtungen in ihrem aktuellen Stand.

Diese Aussagen ist so nicht korrekt. Ein verkleinerter Gesamtplan ist im Anhang 16.5 der UVU enthalten (DIN A2). Die Pläne sind insgesamt so gehalten, dass Einzelheiten erkennbar und die Pläne noch handhabbar sind. Im Commодо-Genehmigungsantrag werden Teilzeichnungen im Maßstab 1:200 enthalten sein. Eine Zeichnung in diesem Maßstab, welche sowohl die Erweiterung als auch den Bestand zeigen würde, wäre jedoch fast 5 m lang und somit nicht handhabbar. Bei großen Betriebsgeländen ist die Aufteilung auf Teilpläne daher sinnvoll und übliche Praxis.

Com 6

Aus den Gutachten geht nicht zweifelsfrei hervor, auf welche Pläne / auf welchen Planstand Bezug genommen wird.

Sämtliche Gutachten beziehen sich auf den in der UVU beschriebenen und mittels der Pläne in Anhang 16.5 dargestellten Stand. In der UVU ist lediglich ein einziger Planungsstand beschrieben, so dass diesbezüglich keinerlei Mißverständnisse oder Unklarheiten auftreten können.

Den einzelnen Gutachtern wurden identische Unterlagen und Informationen zum dem Vorhaben zur Verfügung gestellt. Die Projektbeschreibungen und diverse Abbildungen, Zeichnungen und Anhänge in den Gutachten belegen dies.

(z.B. Gutachten TÜV Luftreinhaltung S. 21, Abb. 7 und 8 auf S. 23 u. 26, Abb. 9 S. 28 sowie Abb 15 und 16 Seite 43, Gutachten LC Schall Plan 3 Seite 30 und Annexe 2 "plan de situation extension etc., Risikostudie ITM Szenarien im Annexe 9 und Projektbeschreibung S. 14, Umweltrisikostudie Projektbeschreibung etc.)

Com 7

Zugentladung über neue Einrichtungen der CFL wurde im Rahmen der Gutachten nicht betrachtet.

Die Zugentladung ist in allen Gutachten enthalten und wurde berücksichtigt - dies geht aus den Projektbeschreibungen sowie anderen Textstellen, Tabellen, Abbildungen etc. hervor.

(z.B. Gutachten Luftreinhaltung Tabelle 6 S. 29, Tabelle 12 S. 33, Gutachten Schall S. 15 Kap. 5.2.1 darin "Pompes dechargement train (S33 á S34) u. Beschreibung S. 18, Risikostudie ITM Szenarien im Annexe 9 und Projektbeschreibung S. 14 etc.)

Com 8

Eine Alternativenprüfung wird nur innerhalb des Standortes vorgenommen. Die Prüfung alternativer Standorte und ein Kriterienkatalog wurden nicht vorgelegt, obwohl dies mehrfach angefordert wurde.

Dieser Sachverhalt wurde bereits im Scoping in gleicher Weise beschrieben, woraus unter anderem die Forderung der AEV resultierte, neben verschiedenen Quai-Varianten die beiden Standortvarianten Nord und Süd in den Detailstudien (z.B. Schall, Luftreinhaltung, Umweltrisiko) zu berücksichtigen.

Da es sich um die Erweiterung eines bestehenden Tanklagers handelt, ist das Projektgebiet vorgegeben und eine räumliche Alternativenprüfung kann lediglich innerhalb dieses Projektgebietes erfolgen.

Die Suche eines Standortes für eine neues Tanklager innerhalb Luxemburgs war und ist nicht Gegenstand der vorliegenden UVU.

Kommentar SH

Hier bleibt festzuhalten: „Es ist eine Erweiterung des bestehenden Tanklagers“. Somit ist nach EU-Recht der Bestand bei der UVU zu berücksichtigen. Hier ist zu klären, ob Luxemburger Recht vor EU-Recht geht. Eine Aufgabe der Politiker und der Behörden.

Com 9

Die Festlegung auf Variante Süd ist nicht schlüssig hergeleitet. Es wird ausdrücklich nicht ausgeschlossen, dass die Variante Nord zusätzlich noch realisiert wird.

MDDI 1

Bewertung der Varianten erschließt sich dem Leser wg. der Fülle u. Komplexität der Informationen nicht, da auf Detailkapitel und Studien verwiesen wird. Variantenvergleich und Begründung fehlen in der Zusammenfassung. Ergänzung eines transparenten tabellarischen Vergleichs mit jedem Schutzgut wird gewünscht.

AEV 1

Ein transparenter Vergleich der beiden Varianten wird vermisst. Es muss eine klare, tabellarische abschließende Beurteilung der beiden Varianten ergänzt werden bezüglich aller in der UVU studierten Umweltauswirkungen. Dies auch bei nur minimalen Differenzen.

Mit dem in Anlage 3 beigefügten Dokument, das im Rahmen des Termins vom 08.03.2017 detailliert von der ProSolut vorgestellt und erläutert wurde, wird die von mehreren Stellen geforderte Gegenüberstellung der beiden Standortalternativen zur Verfügung gestellt.

Dieser enthält, wie von der ProSolut dargelegt, nicht nur einen Überblick über alle Umweltbereiche und möglichen Umweltauswirkungen im Normalbetrieb und bei einem Störfall, sondern auch betriebliche, ökonomische und sozioökonomische Kriterien. Dies wird mit einem Verweis auf das Commodo-Gesetz sowie auf die Nachhaltigkeitspolitik des Landes begründet sowie auf berechnete Betreiberinteressen. Der durchgeführte Vergleich, der auf einer neunstufigen Skala beruht, weist hinsichtlich der Mehrzahl der Aspekte keine relevanten Unterschiede zwischen den beiden Alternativen aus. Für die Standortalternative Süd sprechen aus Sicht des Antragstellers aber mehrere positive Bewertungen, u.a. in ökologischen Kriterien, wohingegen die Standortalternative Nord nur hinsichtlich eines der untersuchten und bewerteten Kriterien einen relativen Vorzug der Variante Nord gegenüber der Variante Süd aufweist.

Wie aus dem Text oberhalb der Tabelle hervorgeht, hält der UVU-Gutachter beide Standortalternativen bei absoluter Betrachtung für umweltverträglich, die von ihm ausgewiesenen relativen Vorteile der Alternative Süd in ökologischer Hinsicht, aber auch hinsichtlich anderer Kriterien haben den Antragsteller aber dazu veranlasst, sich für die Standortalternative Süd zu entscheiden. Hinsichtlich der Einzelbewertungen zu Schall, zu Luftreinhaltung, Altlasten, Landschaftsbild etc. sei auf die entsprechenden Ausführungen an anderer Stelle verwiesen.

Ein "zusätzliches Projekt Nord" existiert nach Aussage des Antragstellers und des UVU-Gutachters nicht, ist nicht Bestandteil des geplanten Vorhabens und ist daher auch nicht relevant im Hinblick auf die Beurteilung der Vollständigkeit der vorliegenden UVU.

Kommentar SH

Aus den Unterlagen der UVU geht aber eindeutig hervor, dass die Fa. Tanklux S.A. sich einen weiteren Ausbau ausdrücklich vorbehält. Dann sprechen wir nicht mehr von 60.000 m³ und auch nicht mehr von 150.000 m³. Dann geht der Ausbau an die 240.000 m³!

MDDI 2

Es wird angeregt auch für die Nord-Variante eine Photomontage zu Blickpunkten 1, 5, 6, 8, 10 beizufügen.

PGRT 2

Daher soll im weiteren Planverfahren besonderer Wert auf

Einbindung des neuen Tanklagers in die umgebende Landschaft und auf eine an das vorhandene Orts- und Landschaftsbild angepasste Gestaltung der Baukörper gelegt werden.

Entsprechende Photomontagen sind als Anlage 4 beigelegt.

Hierbei wurde zum einen, analog der UVU, zum einen von jedem der 5-Blickpunkte aus eine Gegenüberstellung der Situation vorher und nachher für die Standortalternative Nord durchgeführt. Darüber hinaus wurden aber auch die Photomontagen der beiden Standortalternativen für jeden der 5 Blickpunkte einander gegenübergestellt.

Nach Einschätzung des UVU-Gutachters belegen diese Dokumente die günstigere Bewertung der Standortalternative Süd gegenüber der Standortalternative Nord.

Der Unterschied im Baumbestand zur Variante Süd ist nach Aussage der ProSolut S.A. darin begründet, dass im Falle der Variante Nord die verbindenden Rohrleitungen zwischen dem neuen Quai und den neuen Tankanlagen etc. moselseitig entlang der Hafenstraße und nicht entlang der Schienen geführt werden müssten. Um einen ausreichenden Sicherheitsabstand zu gewährleisten, müsste die zur Straße gerichtete erste Baumreihe weichen, woraus sich in diesem Bereich eine „Ausdünnung“ des Bestandes an hoher Ufervegetation ergäbe, wie in den entsprechenden Montagen veranschaulicht.

MDDI 4

Erläuterung der Maßnahme "Oberflächengestaltung der Tanks" und Klarstellung, ob diese Maßnahme schon in die Tankplanung eingeflossen ist.

Diese Maßnahme betreffend der Farbgebung/Gestaltung der Tankoberflächen ist derzeit noch nicht berücksichtigt. Normalerweise wird für solche Lagertanks eine wärmereflektierende, weiße Farbe/Beschichtung vorgeschrieben. Um von dieser allgemeinen Forderung abweichen zu dürfen, ist die Zustimmung der Genehmigungsbehörden (Administration de l'environnement und Inspection du travail et des mines) erforderlich, da es sich nur um einen optischen, sondern auch um einen sicherheitsrelevante Aspekt handelt.

Seitens des Vorhabensträgers wird argumentiert, dass einer Abweichung aus seiner Sicht stattgegeben werden könne, da die gelagerten Produkte in den geplanten doppelwandigen Tanks mit Fest- und Schwimmdach wesentlich besser gegenüber einstrahlender Wärme isoliert sind, als dies bei gewöhnlichen einwandigen Tanks die lediglich ein Fest- oder Schwimmdach besitzen, der Fall ist.

Die Klärung, ob eine solche Abweichung genehmigungsfähig ist und dieser somit stattgegeben werden kann, wird im Rahmen des Commodo-Genehmigungsverfahrens erfolgen.

SGDN 23

Die Auswirkungen auf die Tierwelt sind unzureichend dargestellt, insbesondere in Bezug auf Fledermäuse. Die Bedeutung der in Anspruch genommenen Flächen als Nahrungshabitate für die relevanten Arten ist zu dokumentieren und zu bewerten. Die Verträglichkeit mit den FFH-Gebieten ist zumindest durch eine FFHVerträglichkeitsabschätzung zu dokumentieren.

PGRT 4

Die Mosel ist funktionaler Bestandteil des regionalen Biotopverbundsystems der Region Trier. Es wird darum gebeten bei allen künftigen Maßnahmen darauf hinzuwirken, dass der Fluss in seiner Funktionsfähigkeit für den Arten- und Biotopschutz nicht beeinträchtigt wird.

Die Forderung der SGDN nach einem FFH-Screening ist aus Sicht des UVU-Gutachters zurückzuweisen, da diese Fläche, wie in der UVU dargelegt und noch einmal anhand der in Anlage 5 beigelegten Unterlagen kein FFH-Gebiet darstellt und daher keinerlei Auswirkungen auf Habitate des Anhangs 1 der FFH-RL durch Flächenverbrauch zu erwarten sind (direkte Wirkungen). Die FFH-Gebiete im Umfeld des Standortes liegen alle mehr als 1 km entfernt, es sind keine (indirekten) Wirkungen erkennbar, die zu einer Beeinträchtigung der für diese festgelegten Schutz- und Erhaltungsziele, respektive von Arten des Anhangs 2 der FFH-RL führen könnten.

Das Standortgelände selbst weist keinerlei Eignung oder auch Nutzung der Eingriffsfläche als Nahrungshabitat, Reproduktionsstandort für Fledermäuse oder andere gefährdete Arten auf, so dass auch keine artenschutzrechtlichen Sachverhalte (u.a. Impakte auf Arten des Anhangs 4 der FFH-RL) aus der Zerstörung des Vegetationsbestandes hergeleitet werden können. Ferner sind keine Barrierewirkungen etc. zu erwarten.

Hinzu kommt die Lage der Fläche, mit diversen Vorbelastungen (Licht, Schall, Verkehr etc.) im Umfeld.

Mit der gestellten Forderung bzw. der Stellungnahme der SGDN werden keine neuen Unterlagen oder Informationen zur Verfügung gestellt, die eine Neubewertung erforderlich machten. Analog ist der von Herrn Marc Krier im Rahmen des Termins vom 08.03.2017 gemachte Hinweis auf eine Fledermauskolonie im Süden der Stadt zu werten. Auch diese, ihre nicht belegte Existenz einmal vorausgesetzt, dürften nach Einschätzung

des UVU-Gutachters nicht bzw. nicht in signifikanter Art und Weise vom geplanten Vorhaben beeinträchtigt werden können.

Weder in den Genehmigungsverfahren zum Hafen, noch zum Bau und Betrieb der Kläranlage wurden analoge Forderungen gestellt oder für begründet erachtet. Auch im vorangegangenen UVU-Scoping wurden von keiner der beteiligten Stellen entsprechende Anmerkungen gemacht und/oder derartige Untersuchungen/Abschätzungen gefordert. Die für den Natur- und Artenschutz zuständigen luxemburgischen Stellen haben keine analogen Forderungen gestellt, obwohl sie die Situation am besten einschätzen können müssten.

Den von PRGT thematisierten Schutz der Mosel als Teil des regionalen Biotopverbundes sieht der UVU-Gutachter vorhabensbedingt in vollem Umfang als sichergestellt an, sowohl im Normalbetrieb als auch im Falle möglicher „außerplanmäßiger Betriebszustände“ und verweist in diesem Zusammenhang auf die entsprechenden UVU-Passagen und auf die Risikostudie Umwelt, sowie auf den Sachverhalt, dass das geplante Vorhaben der Tanklux S.A. nicht in die Gewässerstruktur, -hydraulik und -biologie etc. eingreift.

Com 10

Eine Aktualisierung der Koexistenzstudie Kläranlage-Erweiterung Tanklager ist erforderlich.

Com + SIDE Kap.

4.1

diverse Anmerkungen in Kapitel 4.1 der Stellungnahme +
Layoutänderung Kläranlage

Die Koexistenzstudie wurde seinerzeit erstellt, um die Möglichkeit der Realisierung einer Kläranlage in unmittelbarer Nachbarschaft zu einem potentiellen Tanklager und somit die Genehmigungsfähigkeit einer Kläranlage an diesem Standort zu prüfen und nicht umgekehrt.

Die Nachbarschaft zur Kläranlage wurde in der aktuellen Risikoanalyse berücksichtigt. Auch das geänderte Layout der Kläranlage hat keinen Einfluß auf die Ergebnisse der Risikostudie. Eine Überarbeitung der Koexistenzstudie oder der Risikoanalyse ist vor diesem Hintergrund nicht erforderlich. Siehe dazu auch Anlage 6.

Es werden sich weder Ex-Zonen der Erweiterung des Tanklages auf dem Gelände der Kläranlage noch werden sich umgekehrt Ex-Zonen der Kläranlage auf dem Gelände des Tanklagers befinden. Siehe dazu auch die Erläuterungen zu Ex-Zonen in der Anlage 7.

Aus dem Betrieb des benachbarten Tanklagers resultieren keinerlei Anforderungen an die Kleidung und sonstige Ausstattungen des Kläranlagenpersonals. Die Kläranlage unterliegt ihren eigenen Anforderungen an die Ausstattung des Personals und an die sicherheitstechnische Gestaltung der Kläranlage und ihrer Installationen. Diese Anforderungen sind in den der Kläranlage vorliegenden Betriebsgenehmigungen definiert.

Com 14

Die risikoreiche Schiffsentladung im Flußlauf der Mosel wurde nicht auf Alternativen geprüft.

Der neue Quai wird ausschließlich für den Umschlag von Erdölprodukten durch die Hafengesellschaft gebaut und war bzw. ist Gegenstand der UVU zum Hafenausbau und des zugehörigen Genehmigungsverfahrens.

Eine entsprechende Alternativenprüfung war im Scoping zur vorliegenden UVU nicht gefordert worden und zudem bestehen im Bereich des Hafens, außer den bestehenden Quais der Tanklux, keine weiteren, für den Umschlag von Erdölprodukten geeigneten Anlegemöglichkeiten, auch nicht im Hafenbecken. Eine Gemischnutzung des Hafenbeckens wäre darüberhinaus sicherlich mit höheren Risiken verbunden, als die Nutzung eines separaten Quais.

Kommentar SH

Hier sind die wirklichen Vorschriften für eine solche Nutzung zu prüfen. Der jüngste Vorfall vom 18.06.2017, wo sich ein unbemanntes Frachtschiff im Hafen Mertert losgerissen hat zeigt, das angeführte Gefahrenpotential ist real vorhanden.

SGDN 13

Übersetzungen der 4 Betriebsgenehmigungen zum bestehenden Tanklager liegen nicht vor. Wg. Bezug der Studien auf diese Genehmigungen werden Übersetzungen zum Verständnis der Studien benötigt.

Aus Sicht der Administration de l'environnement sind Übersetzungen dieser Genehmigungen zum Verständnis der Studien nicht erforderlich, da in den Studien die relevanten Grundlagen in deutscher Sprache genannt werden.

Com Kap. 5

Anmerkungen zur Impaktstudie Luftreinhaltung - Meteorologische Basisdaten / Vergleich Bertrange / Standortbesonderheiten

Seitens der Gemeinden wird, wie in der Stellungnahme dargelegt und im Rahmen des Termins vom 08.03.2017 noch einmal von Herrn Helmut Kumm als Gutachter der Gemeinden vorgetragen, davon ausgegangen, dass die vom TÜV Rheinland als organisme agréé der Umweltverwaltung verwendete meteorologische Basis ungeeignet ist und es hierdurch zumindest an einzelnen Immissionsorten zu einer Unterbewertung von Immissionen an Luftschadstoffen kommt.

Der TÜV Rheinland hat in einem Dokument, welches als Anlage 8 beigelegt ist, hierzu ausführlich Stellung genommen. Er kommt, wie vom UVU-Gutachter erläutert, zu dem Schluss, dass die geäußerte Kritik unberechtigt ist, dass die verwendeten Wetterdaten absolut betrachtet als geeignet und relativ gesehen zu den vom Gegengutachter vorgeschlagenen Alternativen als zu bevorzugend anzusehen sind. Die verwendeten Daten lassen eine fachlich korrekte und in sich stimmige Anwendung der im Vorfeld mit der Umweltverwaltung als zuständiger Fachbehörde abgestimmten und von dieser freigegebenen Methodik zu und führen zu einer konservativen Abschätzung des zu erwartenden Immissionsniveaus. Anders als das vom Gegengutachter vorgeschlagene Vorgehen trägt es ferner den lokalen Bedingungen besondere Rechnung, da z.B. Kaltlufteinflüsse etc. bereits in den vorhandenen Wetterdaten Eingang gefunden hätten. Unabhängig ist nach Ansicht des UVU-Gutachters auch aus andern Gründen nicht zu erwarten, dass die Impaktstudie Luftreinhalte oder die UVU die im Umfeld zu erwartenden Immissionen zu gering abschätzt. Denn der methodische Ansatz der Studie ist gleich in mehreren Punkten als extrem konservativ anzusehen. So werden den durchgeführten Berechnungen generell die höheren Emissionen von Benzin zugrunde gelegt und ein genereller Steigerungsfaktor von ca. 2,5 (+146%) wird angesetzt. Tankatmungs- und Entnahmeverluste werden deutlich höher angesetzt, als in der Praxis zu erwarten. Ferner werden beispielsweise für die VRUAnlage Emissionen in Höhe von 3% angesetzt, obwohl von den zuständigen Behörden geforderte und geprüfte Untersuchungen an diesen Anlagen Emissionen von weniger als 0,1% ergeben haben. Der Gutachter setzt diese somit um mehr als den Faktor 3.000 höher an, als in der Realität zu erwarten. Die Benzolemissionen werden um mehr als ein Viertel höher angesetzt, indem ein Prozentanteil von 1,0 anstelle von 0,77 zugrunde gelegt wird.

Im Rahmen des Termins vom 08.03.2017 legte die ProSolut S.A. die in Anlage 9 beigelegten Tabellen vor, welche die Ergebnisse der vom TÜV Rheinland durchgeführten Berechnungen zusammenfassen. Sie sollen zum einen veranschaulichen, dass im Umfeld des Standortes bei Realisierung des geplanten Vorhabens von einer Verringerung der Immissionen an VOC und Benzol auszugehen ist, auch wenn, wie in der UVU praktiziert, der Abschätzung die ungünstigeren Ergebnisse der Standortvariante Nord zugrunde gelegt werden. Die Standortvariante Süd zeigt im Vergleich zu dieser günstigere Werte, was zu den im Standortvergleich ausgewiesenen Vorteilen der zurückbehaltenen Alternative führt.

Im Rahmen des Termins vom 08.03.2017 legte die ProSolut S.A. die in Anlage 9 beigelegten Tabellen vor, welche die Ergebnisse der vom TÜV Rheinland durchgeführten Berechnungen zusammenfassen. Sie sollen zum einen veranschaulichen, dass im Umfeld des Standortes bei Realisierung des geplanten Vorhabens von einer Verringerung der Immissionen an VOC und Benzol auszugehen ist, auch wenn, wie in der UVU praktiziert, der Abschätzung die ungünstigeren Ergebnisse der Standortvariante Nord zugrunde gelegt werden. Die Standortvariante Süd zeigt im Vergleich zu dieser günstigere Werte, was zu den im Standortvergleich

Kommentar SH

Das ändert ja aber alles nichts an der Frage der Zulässigkeit, also der Bestandskraft vor Gericht.

SGDN 2

In Kapitel 6.4.2 wird bei der zukünftigen Betriebssituation darauf verwiesen, dass „die bisherigen Betriebszeiten, ..., beibehalten werden.“ Diese werden in Kapitel 6.4.1 damit beschrieben, dass das Tanklager prinzipiell 365 Tage im Jahr, 8760 Stunden im Jahr in Betrieb ist. [...] In Schallstudie wird auf Punkt 4 der Betriebsgenehmigung des Hafens 1/12/093 vom 13. Mai 2013 verwiesen, welche nicht beigelegt ist. Für SGDN ist nicht nachvollziehbar in welchen Zeiträumen Befüllung und Entladung Tanklastwagen, Be- und Entladung von Waggonen, Befüllung und Entladung von Schiffen stattfinden. Außerdem nicht ersichtlich, zu welcher Zeit die zusätzliche Belastung von 20% durch TKW auftritt.

Die erwähnte Genehmigung wurde der SGDN im Rahmen des Genehmigungsverfahrens des Hafens bereits ausgehändigt und sollte daher dort vorliegen.

Bei den genannten "28 - 30 Schiffen mit einem durchschnittlichen Fassungsvermögen die pro Monat entladen werden können", handelt es sich um die theoretisch maximal mögliche Anzahl von Schiffen. Eine solche Anzahl von Schiffen würde die Lager- und Umschlagkapazitäten des Tanklagers jedoch bei weitem überfordern und ist sofern nicht realistisch.

Zum Verständnis der in Luxemburg üblichen Schallstudien wird darauf hingewiesen, dass in diesen Studien generell die jeweils lauteste Stunde für den Tag- und für den Nachtzeitraum ermittelt und betrachtet wird. Kumulative Wirkungen durch die Gleichzeitigkeit verschiedener Ereignisse werden somit generell

berücksichtigt.

SGDN 6

Punkt 3.2.3 führt an, dass „achtundzwanzig bis dreißig Schiffe mit einem durchschnittlichen Fassungsvermögen von 2700 m3 jeden Monat entladen werden können.“

In der Zusammenfassung der Stellungnahmen unter Punkt 6.4.1 wird jedoch darauf hingewiesen, dass Schiffe nur montags bis samstags entladen werden und „der bisherige Anliefererrhythmus von einem Schiff alle 2 -3 Tage“ zugrunde gelegt wird. Sowohl für die Gefährdungsanalyse, wie auch für die Beurteilung der Lärmimpaktstudie, muss der tatsächliche Anliefererrhythmus der Schiffe im derzeitigen Betrieb und im zukünftig zu erwartenden Betrieb geklärt sein. Wie unter Punkt 2 unseres Schreibens schon ausgeführt, benötigen wir eine belastbare Angabe des Antragsstellers zu den zu erwartenden Betriebs- und Anlieferzeiten, um die Studien beurteilen zu können. Tatsächlicher Anliefer-/Entladerhythmus der Schiffe muss geklärt sein - sowohl für Schallstudie als auch für Gefährdungsanalyse (für derzeitigen und künftigen Betrieb).

Im UVU-Bericht sowie in der Schallstudie in Anhang 9 der UVU sind die Betriebszeiten sowie die Aktivitätszeiträume der Anlieferung, der Verladung und der Auslieferung mehrfach angegeben und erläutert. Darüber hinaus sind sie noch einmal in der Übersicht in Anlage 10 zusammengestellt. Darin ist ferner angegeben, wie diese in der Schallstudie berücksichtigt wurden. Wie aus diesen Daten hervorgeht und von der ProSolut S.A. im Rahmen der Erörterung erläutert, wurde sowohl für die Anliefervorgänge als auch für die Verlade- und Ausliefervorgänge Produkten konservative Abschätzungen vorgenommen. Gleichfalls wurden die vorhabensbedingt zu erwartenden Verlagerungsvorgänge in Richtung der neuen Anlagen in angemessener Form berücksichtigt.

Analog zur Luftreinhaltungsstudie wurde auch hier eine Berechnung auf Basis einer als nicht realistisch angenommenen Steigerung des Umschlages auf ca. 250% durchgeführt. Immissionsseitig führt das zu den in der Tabelle in Anlage 11 dargestellten Ergebnissen. Der bislang am stärksten beeinträchtigte, auf deutscher Seite gelegene Immissionsort Ip5 dürfte tendenziell entlastet werden, während die auf luxemburger Seite gelegenen Immissionsorte Ip6 und Ip7 tendenziell stärker belastet würden. Die zu erwartenden Werte bleiben aber noch deutlich unter den zulässigen Grenzwerten.

Die Umweltverwaltung legte dar, dass eine Grenzwertüberschreitung, wie in dieser Tabelle am Ip5 in der Nacht ausgewiesen, nicht genehmigungsfähig wäre. Die ProSolut S.A. als UVU-Gutachter entgegnete, dass der analysierte Fall realistischer Weise nicht zu erwarten sei und nur eine Antragstellung erfolgen wird, bei der davon auszugehen ist, dass sämtliche Grenzwerte sicher eingehalten werden.

Kommentar SH

Wie schon bei der Sitzung in Esch zur Alzette darauf hingewiesen, die angegebenen und den Berechnungen zugrundeliegenden Betriebszeiten werden schon jetzt nachweislich nicht eingehalten und sind falsch! Ich hatte bei der Sitzung um eine entsprechende Aufnahme ins Protokoll gebeten, was allerdings nicht erfolgt ist!

AEV 2

Bzgl. Verkehrsaufkommen tabellarische Darstellung/Gegenüberstellung des gewichteten Verkehrsaufkommens betreffend a) akt. Situation b) +20% c) +150%

Das vorhabensbedingt zu erwartende Verkehrsaufkommen ist in der UVU im Kapitel 10.1.2.1.2.1. in Bezug auf schallrelevante Sachverhalte auf Seite 237 - 253 und nachfolgend im Kapitel 10.1.5.2. auf Seite 301 - 304 erläutert und bewertet worden, differenziert nach einzelnen Teilstrecken. Hierdurch wurde den entsprechenden Anforderungen aus dem vorausgehenden Scoping Rechnung getragen.

Ergänzend hierzu wurde von der ProSolut S.A. nachträglich die in Anlage 12 beigefügte und am 08.03.2017 präsentierte tabellarische Zusammenstellung mit den absoluten sowie mit den gewichteten Daten zum zu erwartenden Verkehrsaufkommen erstellt. Die in der Tabelle angegebenen Zahlen und Prozentanteile belegen zum einen die Richtigkeit der in der UVU hierzu gemachten Aussagen. Ferner belegen sie, dass für alle untersuchten Fälle deutlich höhere als die real zu erwartenden Ausgangsdaten verwendet wurden. Hinzu kommt der angesetzte Äquivalenzfaktor PKW zu LKW von 5, der deutlich höher liegt, als der üblicherweise angesetzte Faktor von 3. Trotzdem bleiben die zu erwartenden Zunahmen im unteren Prozentbereich.

Da der durchgeführten Berechnung unter anderem auch Verkehrszahlen aus der Vergangenheit zugrunde gelegt wurden, welche im Vergleich zu heute und zur Zukunft als eindeutig unterschätzend anzusehen sind, dürfte für das real zu erwartende Szenario (+20%) an allen relevanten Immissionsorten wie in der UVU dargelegt nur mit geringen Beeinträchtigungen zu rechnen sein, sowohl bzgl. Schall, als auch verkehrsbedingten Luftschadstoffen.

SGDN 7

Punkt 3.2.4 beschreibt den Umschlag durch TKWs und Waggonen.

Hier ist angegeben, dass „100% der Produkte zurzeit über die Straße abtransportiert werden.“

Mit wie vielen An- und Abfahrten pro Tag ist hier im erweiterten Betrieb zu rechnen?

Auf diese Thematik wird auf die vorausgehenden Ausführungen zu den Punkten „SGDN 2“ und „SGDN 6“ verwiesen sowie auf die Unterlagen der Anlagen 10 und 11.

SGDN 3

In Schallstudie wird auf Flächennutzungsplan "Konz Ortsgemeinde Temmels" von Juni 2003 verwiesen. Dieser sei nicht aktuell, im gültigen FNP seien zwei weitere Wohngebiete eingetragen die in der Studie nicht berücksichtigt seien. Man habe bereits mit Schreiben vom 11.07.2012 auf die rechtskräftigen Bebauungspläne zu diesen Wohngebieten hingewiesen. Die Studie soll entsprechend angepasst werden.

Die erwähnten Wohngebiete wurden berücksichtigt. Da diese jedoch weiter entfernt liegen als andere Immissionsorte an welchen die Grenzwerte bereits eingehalten werden, wurde keine zusätzlichen Immissionsorte an die Grenzen der neuen Wohngebiete gelegt und es wurde auf entsprechende Berechnungen verzichtet. Die Lage der Immissionsorte und der neuen Wohngebiete ist in der Anlage 13 dargestellt.

Basis für die im Rahmen der vorliegenden UVU durchgeführten schalltechnischen Berechnungen waren die aus der schalltechnischen Kontingentierung des Hafens resultierenden Kontingente.

Gesonderte schalltechnische Grenzwerte für das Neubaugebiet "Auf der Kirth" wurden im Vorfeld/Scoping zur vorliegenden UVU seitens der Beteiligten nicht übermittelt.

Seitens des Vorhabenträgers war und ist davon auszugehen, dass entweder dieses Neubaugebiet im Rahmen der Schallstudie bezüglich des Hafens oder umgekehrt die Schallstudie des Hafens bei der Schaffung des Neubaugebietes hinsichtlich potentieller Immissionen und anzusetzender Grenzwerte berücksichtigt wurde, je nachdem, was zuerst erfolgt ist.

Kommentar SH

Hier besteht dringender Klärungsbedarf, da es sich bei dem angesprochenen Baugebiet „Auf der Kirth“ um ein reines Wohngebiet und nicht wie bei den anderen um ein Mischgebiet handelt. Somit sind andere Grenzwerte anzusetzen.

SGDN 1

Vorschlag diverser Maßnahmen bzgl. Schallschutz während der Bauphase

Im Hinblick auf die Bewertung der "Vollständigkeit" der vorliegenden UVU ist dies nicht relevant.

Entsprechende Auflagen werden jedoch im Rahmen des Commodo-Genehmigungsverfahrens durch die Administration de l'environnement festgeschrieben, wobei eine Berücksichtigung der von der SGDN vorgeschlagenen Maßnahmen erfolgen wird.

SGDN 21

Vor den Ölabscheidern sollen Verdrängerpumpen statt Kreiselumpen verwendet werden.

Es werden geeignete Verdrängerpumpen installiert. Welcher Typ, ist derzeit noch nicht spezifiziert.

MDDI 3

Schonung der Bäume/des Grüngürtels am Ufer. Minimierung von Baumfällungen, Abstimmung mit Administration de la nature et des forêts gewünscht.

Die angesprochene Abstimmung ist bereits eingeleitet, d.h. bereits vor Monaten wurden der lokale Förster und das Arrondissement Est der ANF kontaktiert und informiert. Dieser Prozess wird fortgesetzt.

AGE 1

Unterströmung der Plattformen mit dem Ladearmen am Quai muss bei Hochwasser gewährleistet sein.

Diese Anforderung wird in der aktuellen Planung erfüllt.

AGE 2 dito bei anderen Plattformen und Gebäude "Gardien"

Bezüglich des Gebäudes "Gardien" wird die Planung entsprechend angepasst. Bei den sonstigen Plattformen ist die Anforderung in der aktuellen Planung erfüllt.

AGE 4

Entwässerung Bereich Atelier/Gebäude/Parking über ein offenes Becken.

Detaillierte Abklärung erfolgt im Rahmen des wasserrechtlichen Genehmigungsverfahrens. Die Thematik wird mit der Administration de la gestion de l'eau besprochen werden.

PGRT 1

Immissionsschutz - Bitte um Beachtung der Vorgaben des Regionalen Raumordnungsplans (ROPI) zum Immissionsschutz.

Den Belangen des Immissionschutzes wird in der UVU (z.B. Studien Schall und Luftreinhaltung) und im späteren Genehmigungsverfahren Rechnung getragen. Der deutsche ROPI besitzt für Luxemburg keine Verbindlichkeit.

Wie die Studie Luftreinhaltung zeigt, ist vorhabensbedingt nur mit geringen Veränderungen zu rechnen. In Bezug auf einzelne relevante Parameter sind real sogar Entlastungseffekte zu erwarten.

Kommentar SH

Gemäß der durchgeführten UVU ist das nicht Gegenstand der UVU. Gemäß EU-Recht sollte es das aber sein! Hier ist das Eingreifen unserer Politiker und Behörden dringend gefordert.

PGRT 3

Wasserwirtschaft und Hochwasserschutz - Vorhaben soll keine negativen Auswirkungen auf Abflussvermögen und Hochwasserschutz haben. Bitte bei künftigen Maßnahmen darauf hinzuwirken, dass weder durch den Bau noch durch den Betrieb des Tanklagers eine Verschlechterung der Wasserqualität der Mosel verursacht wird.

Einfluss auf das Abflussvermögen der Mosel besitzt lediglich der Quai, welcher jedoch nicht Gegenstand des zu betrachtenden Vorhabens ist.

Der Hochwasserschutz und die Wasserqualität sind Gegenstand von Commodo- und wasserrechtlichen Genehmigungsverfahren.

LR 3

Vorschlag einer "modifizierten" Lagerhaltung unter Einbindung Bestand. Heizöl und Diesel in den bestehenden Behältern und Benzin in kleineren doppelwandigen Behältern mit inneren Schwimmdächern.

Im Hinblick auf die Bewertung der "Vollständigkeit" der vorliegenden UVU nicht bewertungsrelevant, da die Art der Lagerhaltung durch den Vorhabensträger vorgegeben ist.

LR 4

Aus Sicht der Brandschutzdienststelle sollte der Bestand mindestens an den aktuellen Stand der Technik der Technik angepasst werden.

Im Hinblick auf die Bewertung der "Vollständigkeit" der vorliegenden UVU ist der genehmigte Bestand nicht bewertungsrelevant.

Kommentar SH

Gemäß der durchgeführten UVU ist das nicht Gegenstand der UVU. Gemäß EU-Recht sollte es das aber sein! Hier ist das Eingreifen unserer Politiker und Behörden dringend gefordert.

LR 5

Bestand: Da Abstandsempfehlungen zu schutzbedürftigen Nutzung bzgl. Wärmestrahlung und Überdruck erheblich unterschritten werden sind beim bestehenden Tanklager ergänzende technische Maßnahmen durchzuführen.

Im Hinblick auf die Bewertung der "Vollständigkeit" der vorliegenden UVU ist der genehmigte Bestand nicht bewertungsrelevant.

Kommentar SH

Gemäß der durchgeführten UVU ist das nicht Gegenstand der UVU. Gemäß EU-Recht sollte es das aber sein! Hier ist das Eingreifen unserer Politiker und Behörden dringend gefordert.

Zusammenfassung SH = Schneider Herbert

Es ist ganz deutlich zu erkennen, dass hier an vielen Stellen das Luxemburger Recht dem EU-Recht vorgezogen werden soll.

Das ist aus meiner Sicht nicht tragbar und ich fordere alle Politiker auf beiden Seiten der Mosel auf dies frühzeitig noch zu ändern.

Gerade Luxemburg und Deutschland stehen an erster Stelle mit „Sagt ja zu Europa“. Dann sollten wir auch so handeln! Zumal es sich, wie es ja jetzt klar gesagt wurde, um ein Verfahren im rein privatrechtlichen Interesse eines Wirtschaftsunternehmens handelt.