

Struktur- und Genehmigungsdirektion Nord
Postfach 20 03 61 | 56003 Koblenz

Ministère du Développement durable et des Infrastructures
Administration de l'environnement
Division des établissements classés
1, avenue du Rock'n'Roll
L-4361 Esch-sur-Alzette

Stresemannstraße 3-5
56068 Koblenz
Telefon 0261 120-0
Telefax 0261 120-2200
Poststelle@sgdnord.rlp.de
www.sgdnord.rlp.de

01.02.2017

Mein Aktenzeichen 14 52/41
Ihr Schreiben vom 28.10. u. 30.12.2016
Bitte immer angeben!

Ansprechpartner(in)/ E-Mail
Emil Barz
Emil.Barz@sgdnord.rlp.de

Telefon/Fax
0261 120-2142
0261 120-882142

Umweltverträglichkeits-Untersuchung der geplanten Erweiterung der Tanklux S.A. im Hafen Mertert in Luxemburg, Stadt Grevenmacher

Sehr geehrte Damen und Herren,

die Regionalstelle Wasserwirtschaft, Abfallwirtschaft, Bodenschutz Trier hat die an sie gerichteten Schreiben vom 28.10.2016 und 30.12.2016 mit der Umweltverträglichkeits-Untersuchung an die Koordinierungsstelle des Referates 41 der SGD Nord zur federführenden Bearbeitung weitergeleitet.

Im Rahmen der von der Koordinierungsstelle durchgeführten innerbehördlichen Abstimmung haben sich die **Regionalstelle Gewerbeaufsicht Trier**, die **Regionalstelle Wasserwirtschaft, Abfallwirtschaft, Bodenschutz Trier**, die **obere Naturschutzbehörde** sowie die **obere Landesplanungsbehörde** wie folgt geäußert:

I. Referat 24 - Regionalstelle Gewerbeaufsicht Trier

1. Baustellenzeiten

In Kapitel 6.3.5 sind die Arbeitszeiten von Montag - Samstag von 07:00 – 22:00 h für einen geplanten Zeitraum von 36 Monaten angegeben.

1/1

Kernarbeitszeiten
09.00-12.00 Uhr
14.00-15.30 Uhr
Freitag: 09.00-13.00 Uhr

Verkehrsanbindung
Bus ab Hauptbahnhof
Linien 1,8,9,27,460 bis Haltestelle
Stadttheater

Parkmöglichkeiten
Behindertenparkplätze in der Regierungsstr.
vor dem Oberlandesgericht
Tiefgarage Görresplatz, Tiefgarage Schloss

Für eine formgebundene, rechtsverbindliche, elektronische Kommunikation nutzen Sie bitte die virtuelle Poststelle der SGD Nord. Unter www.sgdnord.rlp.de erhalten Sie Hinweise zu deren Nutzung.

1

Um die Lärmbelastung der Anwohner in Temmels durch die Bauarbeiten zu minimieren, sollten durch die ausführenden Firmen nur Maschinen und Geräte eingesetzt werden, die dem neuesten Stand der Schallschutztechnik entsprechen. Warneinrichtungen an Maschinen und Fahrzeugen sollten so ausgewählt sein, dass diese am wenigsten stören (z.B. keine „Piepser“ als Rückfahrsensoren bei Baumaschinen; gegebenenfalls sollten Baumaschinen und Fahrzeuge mit Rückfahrkameras oder Personen als Einweiser eingesetzt werden).

Den vom Lärm betroffenen Anliegern in Temmels sollte die Durchführung der Arbeiten in geeigneter Weise unter Angabe der vorgesehenen Arbeitszeiten vorab bekannt gegeben werden. Außerdem schlagen wir vor, bei Bekanntgabe der Arbeiten an die betroffenen Anlieger eine Ansprechstelle (mit Telefonnummer) der dafür zuständigen luxemburgischen Behörde mitzuteilen, an die sich Anwohner zu Zeiten der Bauarbeiten direkt wenden können.

2. Betriebszeiten

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. (Dies wird auch im Bericht der Gefahrenanalyse Bericht Nr. 100940-EV-ER-003 angegeben: „die Umschlagaktivitäten erfolgen täglich rund um die Uhr.“)

In der Lärmimpaktstudie wird von einer „realistischen“ Erhöhung der Bewegung von Tankwagen um 20 % ausgegangen. Außerdem bezieht sich die Studie auf Punkt 4 der Betriebsbedingungen der Betriebsgenehmigung Nr.1/12/093 vom 13. Mai 2013, die das Hafengelände Merttert betreffen. Diese Betriebsgenehmigung liegt uns nicht vor.

Anhand dieser Angaben ist für uns jedoch nicht nachvollziehbar, in welchen Zeiträumen verbindlich

2

- Befüllung, Entnahme der Tanklastwagen,
- Be- und Entladung von Waggons,
- Befüllung, Entnahme der Schiffe stattfinden.

Außerdem ist nicht ersichtlich, zu welcher Zeit die zusätzliche Belastung von 20% durch Tankwagen zu erwarten ist. Dies ist in den Antragsunterlagen zu konkretisieren, da dies Auswirkungen auf die Lärmimmissionen hat.

Als Unterlagen für die Beschreibung der Lärmimpactstudie wird unter anderem der Flächennutzungsplan (FNP) „Konz Ortsgemeinde Temmels“ von Juni 2003 angegeben. Dieser entspricht nicht mehr den aktuellen Gegebenheiten. Im derzeit gültigen FNP sind die Wohngebiete „Auf der Kirth“ und „In den Kälchen-Erweiterung“ als allgemeines Wohngebiet eingetragen und auch mittlerweile in der Nutzung bebaut. Diese Wohngebiete sind unter Tabelle 4.1 der Lärmimpactstudie jedoch nicht berücksichtigt worden. Wir hatten mit Schreiben vom 11.07.2012 bereits darauf hingewiesen, dass die Bebauungspläne „Auf der Kirth“ und „In den Kälchen-Erweiterung“ rechtskräftig sind. Es wird gebeten, den Antragsteller zu veranlassen, die Lärmimpactstudie dahin gehend zu ergänzen, dass in den beiden Baugebieten die maßgeblichen Immissionsorte festgelegt und betrachtet werden.

3. Gefahrenanalyse, Bericht Nr. 100940-EV-ER-003

3.0 Unter Punkt 3.1.2.1.3 wird angemerkt, dass eine Studie durchgeführt werden muss, um die Notwendigkeit der Anbringung eines Blitzableiters zu prüfen. Da der Blitzeinschlag als Zündquelle eine wesentliche Gefährdung darstellt, wird auch von unserer Seite darum gebeten, die Gefahrenanalyse um diesen Punkt zu ergänzen.

3.1 Punkt 3.1.2.2.3 des Berichtes führt eine unterirdische Gasleitung am Standort an. Wie ist dieses Risiko bewertet worden?

3.2. Punkt 3.2.3 führt an, dass „achtundzwanzig bis dreißig Schiffe mit einem durchschnittlichen Fassungsvermögen von 2700m³ 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 Anlieferhythmus von einem Schiff alle 2 -3 Tage“ zugrunde gelegt wird. Sowohl für die Gefährdungsanalyse, wie auch für die Beurteilung der Lärmimpactstudie, muss der tatsächliche Anlieferhythmus 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.

7 3.3 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?

8 3.4 Unter Punkt 3.3 wird in der Beschreibung des Projektes von dreißig Additiv-Tanks ausgegangen. Es gibt jedoch keine weiteren Angaben zu den gelagerten Additiven. Um welche Additive handelt es sich hier und warum werden diese in der Gefährdungsanalyse nicht berücksichtigt? Zugehörige DIN-Sicherheitsdatenblätter sind den Antragsunterlagen beizufügen.

9 3.5 Unter Punkt 3.5.2 ist bei besonderen Präventionsmaßnahmen angegeben, dass das Tanklager jährlich von einem „zugelassenen Organismus“ geprüft wird. Wir gehen davon aus, dass es sich hierbei um einen Sachverständigen /Sachverständigenorganisation handelt. Der Antragssteller soll dies konkretisieren und in den Antragsunterlagen festlegen.

10 3.6 Im analytischen Teil der Gefahrenanalyse sind nur singuläre Schadensereignisse betrachtet. Um eine breite Abdeckung des Gefahrenpotenzials zu geben, erachten wir es als notwendig, die Möglichkeiten von Folgeeffekten, d.h. z.B. das Brennen mehrerer Tanks oder auch das Versagen des „Faktors Mensch“, noch zusätzlich zu betrachten.

4. Impakt-Studie-Luftreinhaltung, Bericht Nr. 936/21232219/A

11 In der vorliegenden Studie wird in Kapitel 3, Anlagenbeschreibung angegeben, dass die Abluft der Benzintanks mit Festdach über eine Dampfdruckgewinnung (VRU) gereinigt wird. Als Planung werden kombinierte Schwimmdach- und Festdachvarianten angegeben, wobei die VRU nur bei Festdach-Tanks zum Einsatz kommt. Das bestehende Tanklager wird nach Antragsbeschreibung unverändert mit Festdach-Tanks betrieben.

Nach unserem Kenntnisstand war geplant, mit der Erweiterung des Tanklagers auch die jetzt vorhandenen Festdach-Tanks in Schwimmdach-Tanks umzurüsten.

Wie sieht hier die verbindliche Planung aus? In welchen Bereichen werden weiterhin Festdach-Tanks genutzt?

11

5. Information der betroffenen deutschen Bevölkerung

Nach der Zwölften Verordnung zur Durchführung des Bundes- Immissionsschutzgesetzes (Störfall-Verordnung - 12. BImSchV) wird Folgendes festgelegt:

§ 10 Alarm- und Gefahrenabwehrpläne

(2) Wenn das Hoheitsgebiet eines anderen Staates von den Auswirkungen eines Störfalls betroffen werden kann, hat der Betreiber der zuständigen Behörde nach Absatz 1 Nummer 2 entsprechende Mehrausfertigungen der für die Erstellung externer Alarm- und Gefahrenabwehrpläne erforderlichen Informationen zur Weiterleitung an die zuständige Behörde des anderen Staates zu übermitteln.

§ 11 Weitergehende Information der Öffentlichkeit

*Über die Anforderungen des § 8a Absatz 1 hinaus hat der Betreiber eines Betriebsbereichs der oberen Klasse der Öffentlichkeit die Angaben nach Anhang V Teil 2 ständig zugänglich zu machen, auch auf elektronischem Weg. Die Angaben sind auf dem neuesten Stand zu halten, insbesondere bei einer störfallrelevanten Änderung nach § 3 Absatz 5b des Bundes-Immissionsschutzgesetzes. **Die Informationspflicht ist mindestens einen Monat vor Inbetriebnahme eines Betriebsbereichs oder vor einer störfallrelevanten Änderung nach § 3 Absatz 5b des Bundes-Immissionsschutzgesetzes zu erfüllen. Andere öffentlich-rechtliche Vorschriften zur Information der Öffentlichkeit bleiben unberührt.***

12

Wie ist der Informationsfluss für die betroffene deutsche Bevölkerung geplant? Der Antragsteller sollte sich hierzu in Abstimmung mit den zuständigen deutschen Stellen in den Antragsunterlagen festzulegen.

6. Übersetzung der vorliegenden Genehmigungen

(Betrifft Ordner 2/3 der Antragsunterlagen im Register 4 unter Nr. 16.4 ‚Vorliegende Genehmigungen‘, insgesamt 4 Genehmigungen des bestehenden Tanklagers, bestehend aus

- Autorisation N° C 164/86, Ministère du Travail, 30.08.1989

13

- Autorisation N° 1/91/3216/52002/102,
Ministère du Travail et de l'Emploi, 27.06.1995
- Autorisation N° 1/91/3216, Ministère de l'Environnement, 08.06.1994
- Autorisation N° 1/16/0291, Ministère du Développement durable et des Infra-structures, 15.06.2016

Da sich in den Studien auch auf die derzeit bestehenden Genehmigungen („Istzustand“) bezogen wird, benötigen wir diese Genehmigungen auch in deutscher Sprache; aktuell liegen diese nur in französischer Sprache vor. Der Istzustand im Vergleich zur Erweiterung ist für uns sonst nicht prüfbar.

Ansprechpartnerin in der **Regionalstelle Gewerbeaufsicht Trier** ist Frau Britta Hoffmann (Tel.: 0651 4601-216).

II. Referat 34 - Regionalstelle Wasserwirtschaft, Abfallwirtschaft, Bodenschutz Trier

Die Firma Tanklux S.A. beabsichtigt die Erweiterung ihrer Anlagen zum Umgang mit wassergefährdenden Stoffen. Dazu gehören unter anderem der Bau und Betrieb von Tanks, Schiffs-Verladearme, Abfüllanlagen für Eisenbahnkesselwagen und Tanklastwagen, Entwässerungssysteme und Rückhalteeinrichtungen. Der Bau des für den Schiffsumschlag notwendigen neuen Kais ist nicht Verfahrensgegenstand; der Kai wird von der Hafengesellschaft errichtet. Bau und Betrieb der Schiffs-Verladearme erfolgen dagegen durch die Tanklux S.A.

Die geplante Erweiterung der Anlagen der Firma Tanklux S.A. erfolgt auf luxemburgischem Hoheitsgebiet, und zwar neben der interkommunalen Kläranlage Grevenmacher. Folgende Aspekte des Vorhabens betreffen allerdings das Kondominium und damit das gemeinsame Hoheitsgebiet des Großherzogtums Luxemburg und der Bundesrepublik Deutschland.

1. Die Einleitung von Niederschlagswasser in die Mosel.

Nach deutschem Recht stellt dies die Benutzung eines Gewässers dar, die gemäß § 8 Wasserhaushaltsgesetz einer Einleitungserlaubnis bedarf. Seitens der Tanklux S.A. ist demnach ein entsprechender Erlaubnisantrag bei der zuständigen deutschen Behörde einzureichen. Zuständige Behörde ist voraussichtlich die SGD Nord als obere Wasserbehörde.

14

2. Der Umschlag wassergefährdender Stoffe durch Löschen (d. h. Entladen) der Schiffe

Nach deutschem Recht stellt das Löschen der mit Diesel, Benzin oder Kerosin beladenen Schiffe einen Umschlag wassergefährdender Stoffe dar, der grundsätzlich der Anzeigepflicht nach § 65 Landeswassergesetz Rheinland-Pfalz unterliegt. Seitens der Tanklux S.A. ist demnach eine entsprechende Anzeige bei der zuständigen deutschen Behörde einzureichen. Zuständig ist die untere Wasserbehörde der Kreisverwaltung Trier-Saarburg.

15

Die Entwässerung der im Eigentum der Hafengesellschaft stehenden Hafenstraße erfolgt ebenfalls über mehrere Ölabscheider in die Mosel, ist aber nicht Gegenstand des laufenden Verfahrens. Wir weisen darauf hin, dass auch diese Einleitungen nach deutschem Recht einer Einleitungserlaubnis bedürfen.

Hafen

Was die vorliegende Umweltverträglichkeits-Untersuchung anbetrifft, so ist diese aus deutscher Sicht hinsichtlich der Schutzgüter Boden und Wasser als sehr detailliert, aber nicht in allen Punkten überzeugend zu bezeichnen.

In den Unterlagen wird zwar erwähnt, dass die Tanks doppelwandig ausgeführt werden sollen, jedoch wird nicht beschrieben, wie denn Undichtheiten der inneren oder äußeren Tankwand schnell und zuverlässig erkannt werden sollen. Dies setzt ein Leckanzeigegerät voraus. Eine Leckanzeige wird in den Unterlagen allerdings lediglich beim Doppelboden erwähnt, nicht aber bei der Doppelwand. Aus deutscher Sicht muss auch der Zwischenraum der Doppelwände lecküberwacht werden (z. B. mittels Unterdruckleckanzeiger). Sofern nur der Doppelboden lecküberwacht werden soll,

16

besteht aus deutscher Sicht keine hinreichende Sicherheit für das Tanklager, es sei denn, dass das Auffangvolumen der Rückhalteeinrichtung dem Inhalt des größten Tanks (also 18.000 m³) entspräche.

Hinsichtlich des Szenarios 1 „Brand im Innern eines Tanks“ halten auch wir es für unerlässlich, Maßnahmen zu ergreifen, um das Verschmutzen der Mosel durch Kraftstoff zu vermeiden. Da das verfügbare Rückhaltevolumen (ca. 2.000 m³) deutlich kleiner ist als das bei Szenario 1 möglicherweise freigesetzte Volumen (9.300 m³), schlagen wir vor, einen zusätzlichen Tank für Havarien vorzusehen oder das Tanklager so zu betreiben, dass die Differenz jederzeit in andere Lagerbehälter umgepumpt werden kann.

Hinsichtlich der Szenarien 6 „Bersten der Schlauchleitung im Bereich der vorhandenen Schiffsumschlaganlagen“ und 7 „Brand beim Umschlagen eines Schiffs durch Schlauchleitung (vorhandene Kaianlagen)“ besteht aus deutscher Sicht ein hohes Interesse daran, dass auch die bestehenden Schiffsumschlaganlagen der Tanklux S.A. tatsächlich mit festen Verladearmen ausgestattet werden.

An der vorliegenden Umweltverträglichkeits-Untersuchung zu beanstanden ist, dass auf die Additive nicht näher eingegangen wird. Die Unterlagen lassen offen, um welche Additive es sich handelt und welche (eventuell gefährlichen) Eigenschaften sie aufweisen. Die Umweltverträglichkeits-Untersuchung sollte dem entsprechend ergänzt werden. Aus deutscher Sicht sei angemerkt, dass es sich bei den Additiven sicherlich um Stoffe handeln wird, die geeignet sind, die Eigenschaften von Gewässern nachteilig zu verändern und die deshalb nicht in den Untergrund oder die Mosel gelangen dürfen.

Bei der Durchsicht der Unterlagen sind uns einige fachtechnische Details aufgefallen, die einer näheren Betrachtung und gegebenenfalls einer Korrektur bedürfen:

- In den Unterlagen ist davon die Rede, dass die Bodenflächen „wasserdicht“ ausgebildet werden sollen. Es ist fraglich, ob dies genügt. Es müssen Kraftstoffe und Additive zurückgehalten werden. Deren Eindringverhalten in Beton unterscheidet sich von dem von Wasser. Die Dichtkonstruktionen der Auffangwannen, Abfüllflä-

chen und Rückhalteeinrichtungen müssen aus deutscher Sicht gegenüber Kraftstoffen und Additiven „flüssigkeitsdicht“ sein.

- Aus den Unterlagen geht hervor, dass das Niederschlagswasser mittels Pumpen den Ölabscheidern zugeführt werden soll. Die üblicherweise verwendeten Kreisel-pumpen erzeugen aus dem Öl-Wasser-Gemisch Emulsionen, die von Ölabschei-
dern nicht mehr hinreichend gereinigt werden können. Pumpen vor Ölabscheidern
sollten generell vermieden werden. Sofern unvermeidbar, sollten statt Kreiselpum-
pen so genannte Verdrängerpumpen vorgesehen werden (z. B. Membranpumpen,
Schlauchpumpen, Exzentrerschneckenpumpen). 21
 - Aus den Unterlagen geht nicht hervor, um welche Additive es sich handelt. Sofern
es sich nicht um Leichtflüssigkeiten handelt, sind sie nicht mittels Ölabscheidern
abscheidbar. Bei wasserlöslichen Additiven wie z. B. Ethanol oder Harnstofflösung
sind Ölabscheider wirkungslos. Falls es zu einer Havarie mit Additiven kommen
sollte, müssen diese auf dem Tanklagergelände zurückgehalten werden. Eine Ab-
leitung der Additive bzw. des damit verunreinigten Niederschlagswassers über die
Ölabscheider darf nicht erfolgen. 22
-

Für Rückfragen in der **Regionalstelle Wasserwirtschaft, Abfallwirtschaft, Boden-
schutz Trier** steht Ihnen Herrn Erich Jaeger (Tel.: 0651 4601-402) gerne zur Verfü-
gung.

III. Referat 42 - Naturschutz

Die geplante Erweiterung der Anlagen der Fa. Tanklux S.A. erfolgt auf luxemburgi-
schem Hoheitsgebiet. Der betreffende Moselabschnitt aber ist Kondominium und so-
mit gemeinsames Hoheitsgebiet des Großherzogtums Luxemburg und der Bundesre-
publik Deutschland. Laut der vorstehenden Stellungnahme des Referates 34 sowie
der Auskunft des Referates 31 (Zentralreferat Wasserwirtschaft, Abfallwirtschaft, Bo-
denschutz der SGD Nord) berührt das Vorhaben das Kondominium allerdings nur
über die Einleitung von Niederschlagswasser in die Mosel sowie der Umschlag was-
sergefährdender Stoffe durch das Löschen der Schiffe.

Diese Problemstellungen, d.h. die Wahrung der Wasserqualität der Mosel sowie die Frage deren hydraulischen Belastung durch die geplanten Niederschlagswassereinleitungen, werden durch die wasserwirtschaftliche Stellungnahme und Beurteilung durch die Regionalstelle Wasserwirtschaft, Abfallwirtschaft, Bodenschutz Trier abgedeckt. Auf dieser Basis können auch die naturschutzfachlichen Belange dieser Problemstellungen als abgedeckt gelten.

Da die gesamte Wasserfläche der Mosel mit Ausnahme der Schleusenbauwerke Bestandteil des Kondominium ist, ist aus unserer Sicht auch der unmittelbare Uferbereich Bestandteil dieses gemeinschaftlichen Hoheitsbereiches. Dieser soll durch die Anlage einer Spundwand (Kai) umgestaltet und somit verbaut werden.

Da aber die Anlage eines Kais im Rahmen eines separaten Planfeststellungsverfahrens zugelassen werden soll, ist dieser erhebliche Eingriff nicht Bestandteil dieses Verfahrens zur Erweiterung des Tanklagers.

Des Weiteren möchten wir auf Folgendes hinweisen:

Die Auswirkungen des Vorhabens auf die Tierwelt sind unzureichend dargestellt, insbesondere in Bezug auf Fledermäuse, von denen einige Arten für die Erhaltung eines günstigen Erhaltungszustands der FFH-Gebiete in der näheren Umgebung Bedeutung haben. 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 FFH-Verträglichkeitsabschätzung zu dokumentieren.

23

Ansprechpartner im **Referat 42** ist Herr Hartmut Winkler (Tel.: 0261 120-2107).

IV. Referat 41 - Raumordnung, Landesplanung

Aus Sicht der oberen Landesplanungsbehörde des Referates 41 wird festgestellt, dass Ziele der Landesplanung (verbindliches Landesentwicklungsprogramm IV 2008

Rheinland-Pfalz) und der Regionalplanung (verbindlicher regionaler Raumordnungsplan Region Trier 1985/1995) von dem Vorhaben nicht tangiert sind.

Allerdings fließen die immissionsschutzrechtlichen, wasserwirtschaftlichen und bodenschutzrechtlichen sowie die naturschutzfachlichen Belange in die raumordnerischen Erfordernisse insoweit ein, als Grundsätze der Raumordnung (siehe insbesondere § 2 Abs. 2 Ziffer 6 Raumordnungsgesetz des Bundesrepublik Deutschland) betroffen sind. Hiernach ist der Raum in seiner Bedeutung für die Funktionsfähigkeit der Böden, des Wasserhaushalts und der Tier- und Pflanzenwelt sowie des Klimas einschließlich der jeweiligen Wechselwirkungen zu entwickeln, zu sichern oder, soweit erforderlich, möglich und angemessen, wieder herzustellen. Zudem ist der Schutz der Allgemeinheit vor Lärm sicherzustellen.

Daher wird aus raumordnerischer Sicht gebeten, den von den Fachstellen der Gewerbeaufsicht, der Wasserwirtschaft und des Bodenschutzes sowie des Naturschutzes aufgezeigten Bedenken, Hinweisen und Anregungen Rechnung zu tragen.

Für Rückfragen in der **oberen Landesplanungsbehörde** und in der **Koordinierungsstelle** steht Ihnen der Unterzeichner gerne zur Verfügung.

Zusammenfassend stellt die Koordinierungsstelle des Referates 41 der SGD Nord fest, dass die vorgelegten Unterlagen in den aufgezeigten Punkten der Klärung bzw. Nachbesserung bedürfen. Wir bitten den Antragsteller zu veranlassen, die Umweltverträglichkeits-Untersuchung entsprechend zu überarbeiten und die insoweit modifizierten Unterlagen der SGD Nord zur erneuten Stellungnahme vorzulegen.

Mit freundlichen Grüßen
Im Auftrag

Emil Barz

