

# Umwelt-Verträglichkeits-Untersuchung: Erweiterung des Tanklagers der Tanklux S.A. im Hafen Mertert

Antworten auf eingegangene Stellungnahmen – auch auf solche, die nicht im Rahmen der beiden Erörterungstermine vom 15.02.2017 und 08.03.2017 besprochen wurden

Stand: 18.07.2017

## Stellungnahme der betroffenen Gemeinden vom 31.01.2017

Seite	Punkt	Sachverhalt / Kritik		Anmerkung(en) / Kritik	Entgegnung	Belege		Anmerkungen / Erläuterungen
		Allgemein / Thematik	Detail			Dokument	Quelle(n) im Detail	
8	3.1.1	Zahlen zur Energiebevorratung	UVU, S. 187/188	Datenbasis veraltet, 2011	siehe letzte Spalte	UVU, S. 187/188		➔ Siehe Anhang 3 – Darlegungen/Ergebnisse Erörterung "Vorhabensbegründung – Com 1 u. Com 2"
8	3.1.1			Eine nachvollziehbare Herleitung der planerisch konkret gewählten zusätzlichen Lagerkapazität von 90.000 m³ insbesondere als Teil der strategischen Landesreserve erfolgt auch im Weiteren der UVU nicht.	siehe letzte Spalte	UVU,	S. 188  S.189	
9	3.1.2	Grundlagen und Vorgehensweise der UVU	Örtliche Lokalisierung folgender verwendeter Begriffe	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Projektgebiet, Seite 26/336 [Kapitel 1.2.3]</li> <li>• Anlagenstandort Seite 26/336 [Kapitel 1.2.3].</li> <li>• Projektgrenze (Planunterlagen im Anhang 16.8)</li> </ul> Am besten in Form eines eindeutigen Lageplans auf Basis eines Katasterplans.	Kritik bzw. Wunsch ist gerechtfertigt			➔ Siehe Anhang 3 – Darlegungen/Ergebnisse Erörterung "Kritik an diversen UVU-Inhalten etc. – Com 4"
9	3.1.2		Plan, Bestand, Erweiterung, alle zugehörigen Anlagen	Darüber hinaus gibt es im Dossier der UVU keinen Plan, in welchem der Bestand und die geplante Erweiterung (Nord-/ bzw. Südvariante) inkl. der zugehörigen Anlagen, wie z.B. des Umschlags der Kesselwagen in Ganze dargestellt wird.	Kritik ist unbegründet, da ein solcher Plan in der UVU enthalten ist.  Problem generell: Dimensionen des Geländes, Darstellung in einer Art und Weise, dass noch etwas zu erkennen ist.  Ferner: Bestand nicht Gegenstand des Vorhabens.	UVU	Anhang 5	➔ Siehe Anhang 3 – Darlegungen/Ergebnisse Erörterung "Kritik an diversen UVU-Inhalten etc. – Com 5"
9	3.1.2	Grundlagen und Vorgehensweise der UVU	Planbasis der Gutachten	Es stellt sich hier die Frage auf welcher Planbasis die Fachgutachten in den Anlagen 16.9, 16.10, 16.11 und 16.12 erarbeitet wurden und ob diese in der dort bewerteten Gesamtheit den Einzelplänen des Anhangs 5 entsprechen.	Methodische Vorgehensweise der ProSolut S.A.: Erstellung und Verteilung eines „Milestone-Dossiers“ an alle beteiligten Gutachtern, womit der gleiche Stand bei allen Gutachtern gewährleistet wird.  Siehe auch letzte Spalte.			➔ Siehe Anhang 3 – Darlegungen/Ergebnisse Erörterung "Kritik an diversen UVU-Inhalten etc. – Com 6"
9	3.1.2			Grundsätzlich ist auch zu bemängeln, dass die direkt angrenzende aktuell im Bau befindliche Kläranlage, weder in den Gutachten, noch in dem Anhang 5 zumindest in der bereits seit 2012 genehmigten Form dargestellt ist	Diese Kritik ist inhaltlich berechtigt, da sie in den Plänen, in die sie integriert wurde in einer Form dargestellt ist, die einem früheren Planungsstand entspricht. Dieser entspricht etwa demjenigen der sogenannten Koexistenzstudie.  Dies ist darin begründet, dass dem Antragsteller bzw. seinen Planern seitens der kontaktierten Stellen veraltete Pläne zur Verfügung gestellt wurden.  Dies hat jedoch, wie nachfolgende Punkte und die entsprechende Stellungnahme des Gutachters belegen, keinen Einfluss auf Bewertungen innerhalb der Risikostudien sowie der UVU, siehe letzte Spalte.			➔ Siehe Anhang 3 – Darlegungen/Ergebnisse Erörterung "Kritik an diversen UVU-Inhalten etc. – Com + Kap. SIDE 4.1"

# Umwelt-Verträglichkeits-Untersuchung: Erweiterung des Tanklagers der Tanklux S.A. im Hafen Mertert

Antworten auf eingegangene Stellungnahmen – auch auf solche, die nicht im Rahmen der beiden Erörterungstermine vom 15.02.2017 und 08.03.2017 besprochen wurden

Stand: 18.07.2017

Seite	Punkt	Sachverhalt / Kritik		Anmerkung(en) / Kritik	Entgegenhaltung	Belege		Anmerkungen / Erläuterungen
		Allgemein / Thematik	Detail			Dokument	Quelle(n) im Detail	
9				<p>Weiterhin ist in der UVU kein Plan enthalten, der als Synthese grenzübergreifend die großräumige Lage des Projektes mit der Umgebung und den Schutzgütern Mensch, Landschaft und Kultur enthält.</p> <p>Auf diesem Plan eine Liste mit Nummerierungen zur eindeutigen Identifizierung der Einrichtungen mit Kennzeichnung im Plan enthalten sein. Dies in Anlehnung an die Tabelle 1 auf Seite 68/336 [Kapitel 6.1] der UVU ergänzt um die Bestandsanlage.</p>	<p>Die großräumige Lage des Projektes (Bestand + Erweiterungsfläche) mit der Umgebung ist in diversen Plänen der UVU dargestellt, u.a. im Anhang 16.8. Die detaillierte Darstellung der Anlagen innerhalb der Erweiterungsfläche ist zum Verständnis der Pläne und Planaussagen nicht erforderlich. Ein einziger Plan, in dem alle genannten bzw. verschiedene Inhalte zusammen dargestellt würden, wäre komplett überladen und nicht mehr verständlich; daher Themenpläne.</p> <p>In Tabelle 1 auf Seite 68 sind alle genehmigungsrechtlich und funktional relevanten Anlagen der geplanten Erweiterung, die Gegenstand der Antragsstellung und der UVU sind, angegeben. Diese werden auf den nachfolgenden 21 Seiten (69-90) im Detail beschrieben, inkl. Detailabbildungen.</p> <p>Die Anlagen des Bestands sind in den o.g. Plänen ersichtlich; detaillierte Angaben hierzu oder deren Kennzeichnung in Plänen werden als nicht erforderlich angesehen; idem Kläranlage (siehe voriger Punkt).</p>	UVU	<p>Anhang 16.8</p> <p>Anhang 16.7</p>	<p>Plan 1325-051-a (Natur-, Vogel-, und Habitatschutzgebiete)</p> <p>Plan 1325-061-a (Freizeit und Erholung)</p> <p>Plan 1325-032-a (Gewässer)</p>
9	3.1.2			Grundsätzlich bleibt anzumerken, dass sicherzustellen ist, dass alle Gutachten und alle Bewertungen auf ein und denselben Planunterlagen beruhen müssen, diese in den Gutachten zu zitieren und in der UVU entsprechend enthalten und benannt sein müssen. Dies ist bis dato nicht erfolgt.	Siehe vorherige Erläuterungen zu S. 9, Kap. 3.1.2 und letzte Spalte.			→ Siehe Anhang 3 – Darlegungen/Ergebnisse Erörterung "Kritik an diversen UVU-Inhalten etc. – Com 6"
9	3.1.2			Das Ziel muss sein, späterhin vorgenommene Planungsänderungen eindeutig erkennen zu können und so die mögliche Relevanz auf geänderte Umweltauswirkungen des Vorhabens sicher identifizieren zu können.	<p>Das ist anhand der Pläne, welche das geplante Vorhaben bzw. die Erweiterung darstellen in idealer Form möglich.</p> <p>Darstellung inkl. des Bestandes in großformatigen Plänen wäre nicht hilfreich.</p> <p>Siehe auch letzte Spalte.</p>			→ Siehe Anhang 3 – Darlegungen/Ergebnisse Erörterung "Kritik an diversen UVU-Inhalten etc. – Com 5"
10	3.1.2			Eine Planliste der Pläne mit eindeutiger Benennung der Detailpläne, des Erstellungsdatums, des Datums von eventuellen Revisionen wird daher gefordert.	<p>Für die UVU in dieser „Extremform“ gegenstandslos.</p> <p>Alle verwendeten Pläne sind in Anhang 5 angegeben, mit Plannummer etc.</p> <p>Übereinstimmung der Pläne belegt, s.o.</p>			Pläne in definiertem Maßstab sind Gegenstand des Commodo-Genehmigungsverfahrens.
10	3.1.2			Die Gutachter müssen sich dazu schriftlich äußern ob ihre Gutachten sich auf diese Pläne beziehen, da in den Gutachten die jeweilige Planbasis für die Bewertung nicht benannt wird.	<p>Übereinstimmung der Pläne belegt, s.o.</p> <p>Gutachten von den zuständigen Behörden geprüft und Richtigkeit bestätigt.</p> <p>Siehe auch letzte Spalte.</p>			→ Siehe Anhang 3 – Darlegungen/Ergebnisse Erörterung "Kritik an diversen UVU-Inhalten etc. – Com 6"

# Umwelt-Verträglichkeits-Untersuchung: Erweiterung des Tanklagers der Tanklux S.A. im Hafen Mertert

Antworten auf eingegangene Stellungnahmen – auch auf solche, die nicht im Rahmen der beiden Erörterungstermine vom 15.02.2017 und 08.03.2017 besprochen wurden

Stand: 18.07.2017

Seite	Punkt	Sachverhalt / Kritik			Entgegenhaltung	Belege		Anmerkungen / Erläuterungen
		Allgemein / Thematik	Detail	Anmerkung(en) / Kritik	Betroffenen Gemeinden	Dokument	Quelle(n) im Detail	
10	3.2.1	PAG Grevenmacher	PAP-Pflicht		Es ist nicht davon auszugehen, dass ein solcher erforderlich ist. Darüber hinaus ist PAP kein UVU-Thema, die PAG-Ausweisung ist eindeutig und ausreichend.			Wenn überhaupt, dann Relevanz für Genehmigungsverfahren oder Baugenehmigung.
10	3.2.1		Industrieunternehmen	Generell muss belegt werden, dass es sich bei der Firma Tanklux S.A. um ein "Industrieunternehmen" handelt. Nur in diesem Fall dürfte sie gemäß PAG im Hafen Mertert angesiedelt sein.	Dies ist für die UVU gegenstandslos. Unabhängig davon ist ein Hafen per se für den Umschlag von Gütern und Waren gedacht. Die ansässige Hafengesellschaft ist ebenfalls nicht als Industrieunternehmen klassifiziert, genauso wie andere dort ansässige Firmen			
11	3.2.2	B-Pläne Gemeinde Temmels	Legende	Der vorgelegte Plan der Ortsgemeinde Temmels enthält keine Legende [Seite 43/336, Kapitel 3.2.3.2, sowie Anlage 16.3]. Somit ist nicht erkenntlich, welche Zone für welche Nutzung vorgesehen ist. Eine entsprechende Ergänzung der Unterlagen ist vorzunehmen.	Der eingefügte Plan dient hier, wie die anderen auch, der reinen Orientierung und Information. Er ist noch einmal in A3-Größe im Anhang 16.3 enthalten. Er diente vor allem der Festlegung der IPs und wurde den Gutachtern und der AEV mit allen zugehörigen Dokumenten zugesandt. Prüfung ersichtlich anhand Hinzunahme des IP 8 als neuem Ip (Ortslage Wellen)	UVU	Anhang 16.3  Anhang 16.9  Anhang 16.9 Anhang 16.10	Offizielle Dokumente PAG, FNP, BP etc.  Annexe 2, Cartes et plans, FNP Verbandsgemeinde Konz  Studie Schall Studie Luftreinhaltung
11	3.2.2			Der UVU sollte in jedem Fall ein Plan beiliegen, der auch auf der deutschen Seite den Tanklager-gefahrenbereich mit Radius 400 m um die Bestandsanlage enthält.	Die Bestandsanlage ist nicht Gegenstand der UVU.			
11	3.3.1	Aktuelle Situation	Kerosin	Das Gelände soll zukünftig "möglicherweise auch zur Lagerung von Kerosin genutzt werden" [Seite 48/336, Kapitel 4.1]. Auf Grund der aktuellen Erweiterung des Tanklagers am Flughafen Findel, ist es nicht verständlich, warum Lagerkapazitäten in Mertert aufgebaut werden sollen. Dieser Treibstoff wird auf dem Flughafen, der nur circa 23 km entfernt ist, benötigt. Somit sind notwendige Lagerkapazitäten sinnvollerweise auch dort zu schaffen u. nicht im Hafen Mertert.	Entscheidung liegt beim Unternehmen, sowohl qualitativ als auch quantitativ. Keine geänderte Gefahrenlage, da die relevanten Eigenschaften von Kerosin zwischen denen von Diesel und Benzin liegen. Siehe auch letzte Spalte.			→ Siehe Anhang 3 – Darlegungen/Ergebnisse Erörterung "Vorhabensbegründung – Com 1 u. Com 2"

# Umwelt-Verträglichkeits-Untersuchung: Erweiterung des Tanklagers der Tanklux S.A. im Hafen Mertert

Antworten auf eingegangene Stellungnahmen – auch auf solche, die nicht im Rahmen der beiden Erörterungstermine vom 15.02.2017 und 08.03.2017 besprochen wurden

Stand: 18.07.2017

Seite	Punkt	Sachverhalt / Kritik			Entgegenhaltung	Belege		Anmerkungen / Erläuterungen
		Allgemein / Thematik	Detail	Anmerkung(en) / Kritik	Betroffenen Gemeinden	Dokument	Quelle(n) im Detail	
11	3.3.1		Waggonentladung	<p>Unseres Verständnisses nach ist nach dieser Aussage in jedem Fall die neue Entladung von bis zu 24 Waggonen in der Gefahrenanalyse zu berücksichtigen, auch wenn sie der CFL gehört, da die Entladung in jedem Fall zum Betrieb des Tanklagers und den damit verbundenen Risiken gehört.</p> <p>Dagegen analysiert sowohl die Risikostudie (siehe bspw. Seite 12 der frz Fassung) als auch die Umwelt-risikostudie (siehe bspw. Seite 11 der frz Fassung) nur die Umschlagstelle für 8 Waggonen. Die Präsenz 16 weiterer, eventuell noch beladener Waggonen ... wird nicht betrachtet. Die Studien sollten dementsprechend vervollständigt werden.</p>	<p>Die Auswahl der zu betrachtenden Szenarien erfolgte durch einen entsprechend zugelassenen Gutachter in Abstimmung mit den zuständigen Behörden.</p> <p>Siehe auch letzte Spalte.</p>			<p>→ Siehe Anhang 3 – Darlegungen/Ergebnisse Erörterung "Risikoanalyse / Additive / SMS / PUI / PUE / etc. – Com 3, Com 12, SGDN 10"</p> <p>→ Siehe Anhang 3 – Anlage 14; Bericht N° 110316-EV-ER-FAX-001 vom 22.06.17 und Schreiben N° 110316 vom 07.07.17 der Vinçotte Luxembourg Asbl sowie Schreiben der ITM vom 17.07.17</p>
12	3.3.1		Waggonentladung	<p>Die technische Ausführung und Lage der Entladung sind nicht bekannt, Planunterlagen liegen der UVU nicht bei.</p> <p>Es handelt sich in jedem Fall um eine eindeutig betrieblich auch dem Tanklager zuzuordnende geplante Einrichtung.</p>	<p>Diese Aussage ist nicht korrekt. Die technische Ausführung und Lage sind in der UVU-Text beschrieben.</p> <p>Darstellung vielfach in Plänen im Anhang 5, z.B.: Plan 6-0-002.2 (... zone transfert wagons ...), Plan 6-2-001 (... 'gouts enterrés ...), Plan 6-2-002 (... Schéma unitubulaire), Plan 6-2-003 (... Canalisations incendie, Franki, C01 (Plan béton; vue en plan), Franki, C01 (Plan béton; coupes et détails)</p>	UVU	Seite 69, Abb. 17  Seiten 72/73, Kap. 6.2.1.2 Anhang 5	
12	3.3.2	Vorhabensbegründung			Liegt im Ermessen des Antragstellers. Sie dazu auch letzte Spalte.			→ Siehe Anhang 3 – Darlegungen/Ergebnisse Erörterung "Vorhabensbegründung – Com 1 u. Com 2"
15	3.3.2		Regierungsrat	<p>In jedem Fall ist die Regierungsentscheidung aus dem Jahr 2007 [siehe auch UVU Seite 52/336, Kapitel 5.1.1] unter Würdigung der aktuellen Zahlen und absehbaren Entwicklungen unbedingt nochmals auf den Prüfstein zu stellen.</p> <p>Des Weiteren ist der Entscheid der Regierung vom 11.05.2007 nicht als Anlage der UVU beigefügt.</p>	<p>Eine Regierungsentscheidung kann nicht im Rahmen einer UVU „auf den Prüfstein“ gestellt werden. Dies obliegt allein der Regierung.</p> <p>Die getroffene Entscheidung wurde nachfolgend sicherlich überprüft, denn sie hat u.a. ihren Niederschlag in PDS „Zones d'activités économiques“ gefunden, der wesentlich später erstellt wurde.</p> <p>Die wesentlichen Aussagen sind in der UVU zitiert.</p> <p>Im Rahmen der parlamentarischen Anfrage Nr. 2596 vom 28.11.2016 hat die Regierung, in einer gemeinsamen Antwort des Wirtschaftsministers, der Umweltministerin und des Staatssekretärs im Nachhaltigkeitsministerium mit Datum vom 23.12.2016 Stellung genommen und bestätigt, dass sie weiterhin den Ausbau des Tanklagers in Mertert unterstützt:</p> <p>„... il [le gouvernement] continue à supporter le projet d'implantation de réservoirs pétroliers supplémentaires dans l'enceinte du port de Mertert.“</p> <p>Siehe auch letzte Spalte.</p>	UVU	Seite 52, Kap. 5.1.1	→ Siehe Anhang 3 – Darlegungen/Ergebnisse Erörterung "Vorhabensbegründung – Com 1 u. Com 2"

# Umwelt-Verträglichkeits-Untersuchung: Erweiterung des Tanklagers der Tanklux S.A. im Hafen Mertert

Antworten auf eingegangene Stellungnahmen – auch auf solche, die nicht im Rahmen der beiden Erörterungstermine vom 15.02.2017 und 08.03.2017 besprochen wurden

Stand: 18.07.2017

Seite	Punkt	Sachverhalt / Kritik		Anmerkung(en) / Kritik	Entgegnung	Belege		Anmerkungen / Erläuterungen
		Allgemein / Thematik	Detail			Dokument	Quelle(n) im Detail	
15	3.3.3	Nullvariante			<p>Das geplante Vorhaben sowie die Vorhabensbegründung stellen individuelle Entscheidungen und Einschätzungen dar. Sie basieren auf vielen Einzelsachverhalten, die nur bedingt in einer UVU dargestellt werden können. Für darin vorgenommene Wirkungsbeurteilungen sind sie primär irrelevant.</p> <p>Die Darstellung der Nullvariante steht hiermit in Zusammenhang, sie beschreibt in einer groben Form und aus Sicht des Antragstellers und des UVU-Gutachters die möglichen bzw. realistischer Weise zu erwartenden Entwicklungen bei Nicht-Realisierung des geplanten Vorhabens.</p> <p>Siehe auch letzte Spalte.</p>			→ Siehe Anhang 3 – Darlegungen/Ergebnisse Erörterung "Vorhabensbegründung – Com 1 u. Com 2"
16	3.4.2	Geprüfte Alternativen	Standortsuche	<p>Grundsätzlich sollte die Standortwahl eines Tanklagers, in welchem strategische Landesreserven gelagert werden auf Basis einer definierten Prozedur erfolgen, deren wesentlicher Bestandteil ein dokumentierter kriterienbasierter Vergleich potentieller Standorte vor deren Auswahl ist.</p> <p>Vergleichbare Prozeduren werden bei einer Reihe von notwendigen, vorzusehenden Infrastrukturen im öffentlichen Interesse angewandt. Als Beispiel können hier die Standortwahl von Deponien für Inertabfälle aber auch der Wohnungsbau genannt werden.</p>	Siehe letzte Spalte.			→ Siehe Anhang 3 – Darlegungen/Ergebnisse Erörterung "Kritik an diversen UVU-Inhalten etc. – Com 8"
16	3.4.2			<p>Die Alternativenprüfung muss, bei der Umweltrelevanz eines als Sevesobetrieb deklarierten Tanklagers, in jedem Fall auch kriterienbasierte Prüfungen von Alternativen auf Basis definierter Prozeduren außerhalb des bestehenden Standorts beinhalten. Diese müssen vor Abschluss der UVU vorliegen.</p>	<p>Siehe vorangehender Punkt.</p> <p>Das Kriterium „Sevesobetrieb“ ist in diesem Zusammenhang belanglos, weder in der EU-Direktive noch im mod. R.g.-d. vom 07.03.2003 finden sich entsprechende Forderungen.</p>			

# Umwelt-Verträglichkeits-Untersuchung: Erweiterung des Tanklagers der Tanklux S.A. im Hafen Mertert

Antworten auf eingegangene Stellungnahmen – auch auf solche, die nicht im Rahmen der beiden Erörterungstermine vom 15.02.2017 und 08.03.2017 besprochen wurden

Stand: 18.07.2017

Seite	Punkt	Sachverhalt / Kritik		Anmerkung(en) / Kritik	Entgegnung	Belege		Anmerkungen / Erläuterungen
		Allgemein / Thematik	Detail			Dokument	Quelle(n) im Detail	
16	3.4.2			Auf Seite 59/336 [Kapitel 5.2] der UVU wird erwähnt, dass es zudem als eine "Prämisse angesehen [wird], die prinzipielle spätere Ausbaufähigkeit der Anlage auf dann noch verbleibenden, potentiell verfügbaren Erweiterungsflächen in unmittelbarer Nähe sicherzustellen". Auf Seite 61/336 [Kapitel 5.2] der UVU wird nochmals auf die Prämisse auf [eine] potentielle spätere Anlagenenerweiterung" hingewiesen.	Das ist ein berechtigtes Kriterium für ein Unternehmen. Es ist analog dem Wunsch, die derzeit geplante Erweiterung in der Nähe des bereits bestehenden Betriebsgeländes zu realisieren. Siehe auch letzte Spalte.			→ Siehe Anhang 3 – Darlegungen/Ergebnisse Erörterung "Vorhabensbegründung – Com 1 u. Com 2"
17	3.4.2			Auch wenn "in absehbarer Zeit kein weiteres Ausbauprojekt geplant" sei [Seite 59/336, Kapitel 5.2], kann dies als eine Ankündigung für einen weiteren Ausbau angesehen werden.  Da dies offensichtlich ist, sollte diese Variante in der UVU ebenfalls mitgeprüft werden (Erweiterung des Tanklagers um Variante Süd und Variante Nord).  Konservativ, allein auf Grund der noch verfügbaren Flächengröße, kann davon ausgegangen, dass weitere 90.000 m³ Treibstoff gelagert werden könnten.  Folglich könnte bei der Umsetzung des gesamten Projektes im Endausbau eine Lagerkapazität von mindestens 240.000 m³ ausgegangen werden.	Eine Berücksichtigung in der UVU ist weder erforderlich, noch sinnvoll, da sie nicht Gegenstand des geplanten und beantragten Vorhabens ist.  Es handelt sich um keine Variante.  Wäre Gegenstand eines neuen Vorhabens, mit eigenständigem Antrag und UVU (bei unveränderter Rechtslage in der Zukunft).  Gemäß den eigenen Ausführungen im Kapitel 3.3.2 wäre dies als unwahrscheinlich anzusehen.			
17	3.4.3	Zurückbehaltene Alternative		Die Begründungen, warum "die "Variante Süd" als zu präferierende Vorhabensalternative hervorging, sind nicht nachvollziehbar. [Seite 64/336, Kapitel 5.3]	Siehe letzte Spalte.			→ Siehe Anhang 3 – Darlegungen/Ergebnisse Erörterung "Kritik an diversen UVU-Inhalten etc. – Com 9"

# Umwelt-Verträglichkeits-Untersuchung: Erweiterung des Tanklagers der Tanklux S.A. im Hafen Mertert

Antworten auf eingegangene Stellungnahmen – auch auf solche, die nicht im Rahmen der beiden Erörterungstermine vom 15.02.2017 und 08.03.2017 besprochen wurden

Stand: 18.07.2017

Seite	Punkt	Sachverhalt / Kritik		Entgegenhaltung		Belege		Anmerkungen / Erläuterungen
		Allgemein / Thematik	Detail	Anmerkung(en) / Kritik	Betroffenen Gemeinden	Dokument	Quelle(n) im Detail	
17	3.4.3			Inhaltlich fehlen fundierte Argumente, warum die gewählte Fläche die beste Alternative für das Projekt darstellt.	In einer UVU sind Vorhabensalternativen zu beschreiben und es ist darzulegen, weshalb man sich für die eine oder andere Alternative entschieden hat.  Die zurückbehaltene Alternative muss begründbar und umweltverträglich sein, es muss nicht „zweifelsfrei“ die beste sein (was man ohnehin nie wird eindeutig definieren können).  Im Sinne einer nachhaltigen Entwicklung, die auch in der Präambel des CI-Gesetzes verankert ist, soll eine nachhaltige Entwicklung sichergestellt sein, d.h. neben ökologischen Gründen sind auch ökonomische und soziale Gesichtspunkte mit abzuwägen. Dies ist im vorliegenden Fall erfolgt.  Siehe letzte Spalte.			→ Siehe Anhang 3 – Darlegungen/Ergebnisse Erörterung "Kritik an diversen UVU-Inhalten etc. – Com 9"
18	3.4.4			Die Genehmigungsbehörden müssen darauf achten, dass spätestens bei den einzureichenden Genehmigungsanträgen die Normen und Vorschriften benannt werden nach denen geplant und gegen welche die Konformität der Einrichtung zu prüfen ist. Hierbei sollte in jeden Fall darauf geachtet werden das eine durchgängige Sicherheitsphilosophie angewandt wird. Es ist in Anbetracht des Gefahren- und Risikopotentials eines derartigen als Sevesobetrieb deklarierten Tanklagers angebracht, die bestverfügbare Technologie zu fordern.	Dies ist korrekt. Solch detaillierte Ausführungen sind nicht Gegenstand der UVU sondern des anschließenden Genehmigungsverfahrens.  In Rahmen der UVU ist grundsätzlich der „Stand der Technik“ anzunehmen, da das Vorhaben ansonsten per se nicht genehmigungsfähig wäre.  Eine detailliertere Darstellung und Prüfung findet im Rahmen des Commodo-Genehmigungsverfahrens statt.  Eine BVT im Sinne der IED existiert nicht, da die Anlage nicht unter die entsprechende EU-Richtlinie bzw. das modifizierte Gesetz vom 09.05.2014 „relative aux émissions industrielles“ fällt.			
18	3.4.5	Bereich Quai	Wenden von Schiffen	Unklar ist weiterhin wie zukünftig die Wendemanöver anliefernder Schiffe vonstattengehen sollen. Hier gilt es zu bedenken, dass die Länge der Schiffe mit bis zu 172 m [Seite 70/336, Kapitel 6.2.1.1] zukünftig deutlich größer ausfallen als bisher.	Gegenstand des Vorhabens ist der Bau und Betrieb einer Tanklagererweiterung. Der Schiffsverkehr ist, genau so wenig wie der Anlieferverkehr mit der Bahn, ein Gegenstand der UVU.  Unabhängig davon, stellen 172 m-Schiffe im Allgemeinen einen Schubverband aus zwei Teilen dar, die prinzipiell eigenständig manövrieren und wenden können etc..  Siehe auch letzte Spalte.			→ Siehe Anhang 3 – Darlegungen/Ergebnisse Erörterung "Neuer Quai / Einleitbauwerk Kläranlage"

# Umwelt-Verträglichkeits-Untersuchung: Erweiterung des Tanklagers der Tanklux S.A. im Hafen Mertert

Antworten auf eingegangene Stellungnahmen – auch auf solche, die nicht im Rahmen der beiden Erörterungstermine vom 15.02.2017 und 08.03.2017 besprochen wurden

Stand: 18.07.2017

Seite	Punkt	Sachverhalt / Kritik			Entgegenhaltung	Belege		Anmerkungen / Erläuterungen
		Allgemein / Thematik	Detail	Anmerkung(en) / Kritik	Betroffenen Gemeinden	Dokument	Quelle(n) im Detail	
18	3.4.5		Installationen im Bereich des Quais	Die im Zusammenhang mit der Brandbekämpfung stehenden Vorrichtungen werden jedoch auf dem Quai errichtet (siehe Seiten 71/336; 88/336 und 101/336). Um sicherzustellen, dass die notwendigen Einrichtungen zur Brandbekämpfung auch realisiert werden, sollte der Bau und Betrieb des Quais ebenfalls Gegenstand der UVU und der Genehmigung sein. Auch sollte die Inbetriebnahme eines erweiterten Tanklagers nur erlaubt werden falls die Einrichtungen zur Brandbekämpfung die auf dem Quai geplant sind zeitlich in Betrieb genommen werden. Auch sind alternative Standorte zur Lage der Brandbekämpfungsvorrichtungen, wie bereits erwähnt, in jedem Fall zu prüfen.	Der Quai war schon im Genehmigungsverfahren für den Hafen enthalten, welches auch eine UVU umfasste. Der Quai wurde bislang noch nicht genehmigt, das Genehmigungsverfahren steht jedoch kurz vor dem Abschluss.  Die Tanklux-Installationen auf bzw. im Bereich des Quais sind im Rahmen des vorliegenden Vorhabens zu beantragen und genehmigen zu lassen, da sie ursächlich hiermit zusammenhängen und nur realisiert werden können und müssen, wenn die geplante Erweiterung kommt.  Die inhaltliche Kohärenz und zeitliche Koinzidenz der beiden Vorhaben Quai und Tanklagererweiterung wird seitens der zuständigen Genehmigungsbehörden sichergestellt.  Die konkrete Ausgestaltung der Löscheinrichtungen etc. ist kein Gegenstand der UVU bzw. der Prüfung der Richtigkeit und Vollständigkeit der zur Prüfung vorgelegten UVU-Unterlagen. Die detaillierte Prüfung erfolgt anhand der mit dem Genehmigungsantrag vorgelegten Dokumente. Ferner muss nachfolgend eine genehmigungsrechtliche Überprüfung und Abnahme durch einen zugelassenen Organismus erfolgen, bevor die geplante Erweiterung in Betrieb genommen werden kann.  Siehe auch letzte Spalte.			→ Siehe Anhang 3 – Darlegungen/Ergebnisse Erörterung "Neuer Quai / Einleitbauwerk Kläranlage"
18	3.4.6	Bereich „Lagertanks“	Abstände Tanks	Die Überprüfung der Abstände der Lagertanks untereinander, sowohl im Bestand als auch in der Erweiterung hat ergeben, dass diese zum Teil deutlich unter international üblichen Abständen liegen.  Um dies an den konkreten Plänen zu verdeutlichen liegen in der Anlage 5 zwei Pläne bei, die die tatsächlichen Abstände für die Bestandsanlage und die Erweiterungsplanung darstellen, und dies mit den erforderlichen Abständen vergleichen.	Siehe letzte Spalte.			→ Siehe Anhang 3 – Darlegungen/Ergebnisse Erörterung "Risikoanalyse / Additive / SMS / PUI / PUE / etc. – Com Anl. 5"
19	3.5	Vorhaben / Planung						
19	3.5.1	Gegenstand des Antrags	Oberirdische Leitungen	Die oberirdischen Leitungen sollen als "geschweißte Stahlleitungen" ausgeführt werden (Seite 85/335, Kapitel 6.2.3) Angaben zur Leckagekontrolle bzw. -überwachung fehlen.	Wie bereits zu S. 18 Kapitel 3.4.4 ausgeführt, sind detaillierte Ausführungen nicht Gegenstand der UVU sondern des anschließenden Genehmigungsverfahrens. In der UVU wird die Einhaltung „Stand der Technik“ vorausgesetzt. Details werden im folgenden Genehmigungsverfahren geklärt und festgeschrieben.			

# Umwelt-Verträglichkeits-Untersuchung: Erweiterung des Tanklagers der Tanklux S.A. im Hafen Mertert

Antworten auf eingegangene Stellungnahmen – auch auf solche, die nicht im Rahmen der beiden Erörterungstermine vom 15.02.2017 und 08.03.2017 besprochen wurden

Stand: 18.07.2017

Seite	Punkt	Sachverhalt / Kritik			Entgegenhaltung	Belege		Anmerkungen / Erläuterungen
		Allgemein / Thematik	Detail	Anmerkung(en) / Kritik	Betroffenen Gemeinden	Dokument	Quelle(n) im Detail	
19	3.5.1		Additive	Bezüglich der Additive gibt es weder Details bezüglich ihrer physikalisch-chemischen Eigenschaften noch bezüglich der Klassifizierung und Kennzeichnung gemäß Verordnung (EG) Nr. 1272/2008 (CLP) (und damit ihres Gefahrenpotenzials für Mensch und Umwelt). Es wird gefordert offenzulegen, welche Additive verwendet werden, welche Eigenschaften diese besitzen und welche Gefahren bei der Handhabung und im Schadensfall von ihnen ausgehen können.	Siehe letzte Spalte.			→ Siehe Anhang 3 – Darlegungen/Ergebnisse Erörterung "Risikoanalyse / Additive / SMS / PUI / PUE / etc. – SGDN 8, SGDN 19, SGDN 22, AGE 3"
19	3.5.1			Wie wird sichergestellt, dass bei einer Leckage eines Additivtanks dessen Inhaltsstoffe sicher in dem geplanten klassischen Koaleszenzabscheider zurückgehalten werden können?	Siehe letzte Spalte.			→ Siehe Anhang 3 – Darlegungen/Ergebnisse Erörterung "Risikoanalyse / Additive / SMS / PUI / PUE / etc. – SGDN 8, SGDN 19, SGDN 22, AGE 3"
19	3.5.2	Löschwasserversorgung	Rückhaltevolumen	Das Schema, welches in Abbildung 27 [Schema Entwässerung, Seite 81/336, Kapitel 6.2.2] dargestellt ist, weist für die Lagertanks und Additivtanks in Summe ein Rückhaltevolumen von 1.100 m³ und ein Pufferbecken von 2.307 m³ aus.  Demzufolge ist nach einem Brand von bereits ca. 2 1/4 Stunden die maximale Rückhaltekapazität erreicht. Dies erscheint unzureichend.	Die Dimensionierung der Löschwasserversorgung erfolgte mit max. 1.500 m³/h.  Die Lagertanks sind doppelwandig und alle mit einer redundanten Schaumlöschanlage ausgestattet. Ein Brand wird schnell detektiert, bekämpft und kann schnell eingedämmt werden.  Sollte einmal mehr Löschwasser anfallen, stehen verschiedene Maßnahmen bereit, zusätzliches Auffangvolumen zur Verfügung zu stellen, wie Umpumpen, Abpumpen und abfahren, Flutung der Doppelwände nicht betroffener Tanks etc.  Beim Brand der Additivtanks dürfte nicht so viel Löschwasser anfallen, dass das Rückhaltevolumen als nicht ausreichend anzusehen wäre.			Detaillierte Darlegungen im CI- und wasserrechtlichen Verfahren in dem von den zuständigen Behörden geforderten Umfang.

# Umwelt-Verträglichkeits-Untersuchung: Erweiterung des Tanklagers der Tanklux S.A. im Hafen Mertert

Antworten auf eingegangene Stellungnahmen – auch auf solche, die nicht im Rahmen der beiden Erörterungstermine vom 15.02.2017 und 08.03.2017 besprochen wurden

Stand: 18.07.2017

Seite	Punkt	Sachverhalt / Kritik			Entgegenhaltung	Belege		Anmerkungen / Erläuterungen
		Allgemein / Thematik	Detail	Anmerkung(en) / Kritik	Betroffenen Gemeinden	Dokument	Quelle(n) im Detail	
19	3.5.3	Betriebsphase – zukünftige Situation	Erhöhung des Lager- volumens um 150%	<p>Die geplante Erweiterung erlaubt eine 150 % Erweiterung des Lager- volumens, obwohl "nur mit einer Steigerung des Umschlags in Höhe von ca. 20 % gerechnet" wird [Seite 105/336, Kapitel 6.4.2]. Diese zu- sätzliche Menge wird dement- sprechend nicht zur Grundversor- gung, sondern als strategische Reserve benötigt.</p> <p>Diese Tatsache stellt einen ekla- tanten Widerspruch zur Vorha- bensbegründung der Standortwahl als im nationalen Interesse dar [Seite 49/336, Kapitel 4.2]. Es zeigt eindeutig, dass das Tanklager aus privatwirtschaftlichen Wünschen des Unternehmens erweitert werden soll.</p> <p>Die über die 20 % hinausgehenden Kapazitäten könnten an jeder anderen Stelle des Landes oder auch im Ausland liegen und müssen nicht im Hafen Mertert realisiert werden. Der Nachweis das andere Standorte detailliert geprüft wurden und die Gründe warum diese nicht zurückbehalten wurden liegt nicht vor.</p>	<p>In der UVU wird nicht „verheimlicht“, dass die geplante Erweiterung auch aus privatwirtschaftlichen Gründen des Unternehmens realisiert werden soll. Im Gegenteil. Entsprechende Aussagen finden sich u.a. im Kapitel „Vorhabensbegründung“ (4.2, Seite 49/336) und dort gleich zu Beginn an mehreren Stellen sehr deutlich:</p> <p><i>„Die Begründung des geplanten Vorhabens ergibt sich zum einen aus den Wünschen der Kunden der Tanklux S.A. nach einem größeren Lagervolumen und daraus resultierender erhöhter Versorgungssicherheit.“</i></p> <p>Der zweite Absatz auf Seite 49 lautet wie folgt:</p> <p><i>„Neben diesen privatwirtschaftlichen Gründen gibt es noch weitere, die im nationalen Interesse liegen bzw. die sich aus internationalen Vereinbarungen oder Verpflichtungen der luxemburgischen Regierung ergeben (siehe auch Kapitel 9.1 „Übergeordnete Planungen“).“</i></p> <p>Es dürfte den umliegenden Gemeinden, die nun eine gemeinsame Stellungnahme abgegeben haben, v.a. der Stadt Grevenmacher nicht unbekannt gewesen sein, dass die Regierung zwar den vorgesehenen Ausbau des Tanklagers unterstützt, aber immer deutlich klar gemacht hat, dass es sich hierbei um ein rein privatwirtschaftliches Vorhaben ohne staatliche Beteiligung handelt.</p> <p>Zu der vom Bürgermeister der Stadt Grevenmacher, Herrn Leon Gloden, gestellten parlamentarischen Anfrage Nr. 2596 vom 28.11.2016 hat die Regierung, in einer gemeinsamen Antwort des Wirtschaftsministers, der Umweltministerin und des Staatssekretärs im Nachhaltigkeitsministerium mit Datum vom 23.12.2016 Stellung genommen. Hierin finden sich die folgenden Aussagen:</p> <p><i>„En outre, il [le gouvernement] continue à supporter le projet d'implantation de réservoirs pétroliers supplémentaires dans l'enceinte du port de Mertert.“</i></p> <p><i>„Finalement, il y a lieu de souligner que le projet d'agrandissement du dépôt pétrolier existant dans le port de Mertert est un projet privé de la société Tanklux S.A. et que le gouvernement n'est pas partie prenante au projet.“</i></p> <p>Siehe letzte Spalte.</p>	UVU	Kap. 4.2, S. 49 ff	➔ Siehe Anhang 3 – Darlegungen/Ergebnisse Erörterung "Vorhabensbegründung – Com 1 u. Com 2"

# Umwelt-Verträglichkeits-Untersuchung: Erweiterung des Tanklagers der Tanklux S.A. im Hafen Mertert

Antworten auf eingegangene Stellungnahmen – auch auf solche, die nicht im Rahmen der beiden Erörterungstermine vom 15.02.2017 und 08.03.2017 besprochen wurden

Stand: 18.07.2017

Seite	Punkt	Sachverhalt / Kritik		Anmerkung(en) / Kritik	Entgegenhaltung	Belege		Anmerkungen / Erläuterungen
		Allgemein / Thematik	Detail			Dokument	Quelle(n) im Detail	
20	3.6	Ökologische Ausgangssituation	Siedlungsbereiche	<p>Gemäß der schriftlichen Ausführung auf Seite 128/336 [Kapitel 7.2.1.4.1] befindet sich die nächstgelegene Wohnbebauung in Deutschland (andere Moselseite) "mindestens 500 m Luftlinie von der Projektgrenze" entfernt.</p> <p>Die Darstellung der Projektgrenze in Abbildung 17 [Seite 69/336, Kapitel 6.2.1] entspricht nicht derselben Darstellung wie den Plänen in Anhang 8. Gemäß diesen Plänen umfasst die Projektgrenze den gesamten Bereich (Bestand plus Variante Süd plus Variante Nord).</p> <p>Es wird gefordert, die konkrete Projektgrenze gleichermaßen darzustellen und diese Aussage nochmals zu überprüfen.</p>	<p>Angaben im UVU-Text:</p> <p><i>„nächstgelegene Wohnbereiche in ca. 120 m (Luftlinie) von der Projektgrenze entfernt über die (N1) hinweg in westl. Richtung, bzw. ca. 150 m in südwestl. Richtung. Ferner liegen ca. 350 m (Luftlinie) südlich hinter dem Camping-Platz weitere Wohnhäuser.</i></p> <p><i>Direkt an den Standort grenzend südlich das Gelände der KA an. Jenseits dieser befinden sich Flächen zur öffentlichen Nutzung (Camping, Sport- und Freizeit)</i></p> <p><i>Auf der anderen Moselseite (Deutschland) befindet sich die nächste Wohnbebauung mind. 500 m Luftlinie von der Projektgrenze aus entfernt.“</i></p> <p>Anmerkungen hierzu:</p> <p>In Abb. 17 (S. 69) ist gar keine Projektgrenze eingezeichnet. Richtige Projektgrenze, siehe Anmerkungen bzw. Verweis in der letzten Spalte.</p> <p>Der Abstand Projektgrenze zu den Wohngebieten in Deutschland ist auf Seite 128 zu korrigieren, er beträgt nur ca. 350 m (und nicht wie angegeben 500 m).</p>	UVU	<p>S. 69</p> <p>S. 128</p>	<p>Abbildung Seite 17</p> <p>→ Siehe Anhang 3 – Darlegungen/Ergebnisse Erörterung "Kritik an diversen UVU-Inhalten – Com 4"</p>

# Umwelt-Verträglichkeits-Untersuchung: Erweiterung des Tanklagers der Tanklux S.A. im Hafen Mertert

Antworten auf eingegangene Stellungnahmen – auch auf solche, die nicht im Rahmen der beiden Erörterungstermine vom 15.02.2017 und 08.03.2017 besprochen wurden

Stand: 18.07.2017

Seite	Punkt	Sachverhalt / Kritik			Entgegenhaltung	Belege		Anmerkungen / Erläuterungen
		Allgemein / Thematik	Detail	Anmerkung(en) / Kritik	Betroffenen Gemeinden	Dokument	Quelle(n) im Detail	
20	3.6.2	Naturschutzgebiete	Fledermäuse	<p>Aufgrund rezenter Sichtungen von Fledermäusen im Bereich des Hafens und dessen Umfeld wird eine Überprüfung dieses Sachverhaltes und die möglichen Auswirkungen des Vorhabens auf die Flugrouten durch ein Fachbüro gefordert.</p> <p>Die als Biotope ausgewiesenen Flächen in der Umgebung des Standortes werden weder erwähnt, noch berücksichtigt (cf. "Cadastre des biotopes des milieux ouverts" auf dem Geoportal Umwelt).</p> <p>Auch fehlen detaillierte Darstellungen der Auswirkungen eines Schadensfalls auf die in der UVU erwähnten Naturschutzgebiete-Vogelschutzgebiete und die dort geschützten Arten.</p> <p>Mögliche Auswirkungen auf die Naturschutzgebiete und Vogelschutzgebiete müssen demnach betrachtet werden.</p>	<p>Die gemachten Angaben sind sehr allgemein und Belege zu den gemachten Aussagen fehlen vollständig.</p> <p>Detaillierte Informationen zu allen im Umfeld ausgewiesenen Schutzgebieten, ob national oder international sowie zu deren Schutz- und Erhaltungszielen sind in der UVU enthalten (Kap. 7.3, S. 153-165; 12 Seiten).</p> <p>Die Lage der Gebiete und ihre Distanz zum Projektgebiet sind in einer detaillierten Themenkarte im Anhang 16.8 dargestellt. Sie beträgt in allen Fällen mehr als 1.000 m.</p> <p>Das Standortgelände besitzt keinerlei Funktion, Strukturen oder überhaupt Eignung als Lebensraum, Reproduktionsstandort oder Jagdgebiet für Fledermäuse. Seine Attraktivität im lokalen sowie im regionalen Kontext (für FM in den o.g. Gebieten) geht gegen Null, im Gegensatz zu den zwischen den Schutzgebieten und dem Standort gelegenen Flächen. Hinzu kommen Elemente wie Beleuchtungen etc., welche sich abschreckend auf FM auswirken.</p> <p>Im Rahmen der Durchführung der UVU sind alle relevanten Sachverhalte im Detail geprüft worden. Auch lokale Biotope sind mit in die Analyse einbezogen worden, auch wenn diese (aus Relevanzgründen) nicht in einer speziellen Themenkarte dargestellt wurden.</p> <p>Sie sind nun in eine der Karten integriert worden, auf die in der letzten Spalte verwiesen wird, sie bestätigen aber nur die vorausgehenden Aussagen.</p> <p>Generell ist zu sagen, dass die für Naturschutz zuständigen Stellen die Situation vor Ort wohl ähnlich einschätzen, da diese Thematik weder im mehrstufigen Scoping zur vorliegenden UVU, noch in deren aktuellen Stellungnahmen auch nur erwähnt wird.</p> <p>Dies gilt analog zur Hafen-UVU oder zur UVU zum Bau und Betrieb der KA auf der unmittelbar angrenzenden Fläche.</p> <p>Die Auswirkungen des geplanten Vorhabens auf diese Gebiete und auf geschützte Arten wurden in der UVU detailliert analysiert und bewertet, differenziert nach baubedingten, anlagebedingten und betriebsbedingten Wirkungen, siehe u.a. Tab. 6, 7 u. 8, S. 170-178.</p> <p>Die Forderung nach einem Screenings ist in jeglicher Form unbegründet (s.o.) und abzulehnen.</p>	UVU	<p>Anhang 8</p> <p>Kap. 7.3, S. 153-165;</p>	<p>➔ Siehe Anhang 3 – Darlegungen/Ergebnisse Erörterung "Kritik an diversen UVU-Inhalten – SGDN 23"</p>

# Umwelt-Verträglichkeits-Untersuchung: Erweiterung des Tanklagers der Tanklux S.A. im Hafen Mertert

Antworten auf eingegangene Stellungnahmen – auch auf solche, die nicht im Rahmen der beiden Erörterungstermine vom 15.02.2017 und 08.03.2017 besprochen wurden

Stand: 18.07.2017

Seite	Punkt	Sachverhalt / Kritik			Entgegnhaltung	Belege		Anmerkungen / Erläuterungen
		Allgemein / Thematik	Detail	Anmerkung(en) / Kritik	Betroffenen Gemeinden	Dokument	Quelle(n) im Detail	
21	3.6.3	Regen und Hochwasser	Überschwemmungsrisiken	<p>In der UVU wird betont, dass für die Erweiterung der bestehenden Anlage „keine weiteren Hochwasserschutzmaßnahmen realisiert werden müssen“. [Seite 166/336, Kapitel 7.3.3]</p> <p>Im Gegensatz dazu ist der Altstandort von Hochwasser (HO extrem) betroffen und muss dementsprechend in der UVU ebenso betrachtet werden.</p> <p>Die Auswirkungen eines solchen Ereignisses sind nicht beschrieben, ebenso wenig wie die Maßnahmen, die die Auswirkungen vermeiden oder vermindern sollen.</p>	<p>Diese Aussage ist richtig.</p> <p>Der Bestand ist nicht Gegenstand der UVU.</p> <p>Die gemachte Aussage stimmt aber faktisch nicht, da im Bestand in den letzten Jahren im Bereich der Aufangbecken Schutzwände einer Höhe von mindestens 1,5 m errichtet wurden, welche Beeinträchtigungen der Mosel im Falle eines möglichen Hochwassers eliminieren, da sie höher sind, als das angegebene Hochwasser-Niveau.</p> <p>Die Zone der Erweiterung ist nicht von HQ extrem betroffen. Dazu ist die Moselseite der Hafenstrasse während ihrer Erneuerung um ca. 50 cm erhöht worden.</p> <p>Die Darstellungen im Geoportal tragen den vorangehend beschriebenen Änderungen noch keine Rechnung.</p>			<p>Siehe auch Risikostudie ITM, Kap 3.1.2.1.2 Risques d'inondation, Seite 8</p>
21	3.6.3			<p>Durch die Erweiterung kommt es zu einer praktisch vollständigen Versiegelung dieser Flächen. Aus den Unterlagen geht nicht hervor, ob und auf welches Regenereignis die notwendige Regenwasserrückhaltung dieser Flächen dimensioniert wurde und wo diese sich befinden.</p>	<p>Diese Aussage ist richtig, bezogen auf das Standortgelände.</p> <p>Für eine anforderungskonforme Ableitung von Niederschlägen wird Sorge getragen, in Abstimmung mit der Administration de la gestion de l'eau.</p> <p>Maßnahmen der Regenrückhaltung im Bereich der Tanks etc. sind in der UVU beschrieben, im Zusammenhang mit den Ölabscheidern.</p> <p>Maßnahmen im Bereich der Gebäude, Atelier, Freifläche dazwischen etc. sind noch in detaillierter Form zu beschreiben (Genehmigungsantrag).</p> <p>Details werden mit dieser Verwaltung im Rahmen des Genehmigungsverfahrens nach Wasserrecht noch festgelegt.</p> <p>Siehe auch letzte Spalte.</p>			<p>→ Siehe Anhang 3 – Darlegungen/Ergebnisse Erörterung "Sonstiges –AGE 4"</p>

# Umwelt-Verträglichkeits-Untersuchung: Erweiterung des Tanklagers der Tanklux S.A. im Hafen Mertert

Antworten auf eingegangene Stellungnahmen – auch auf solche, die nicht im Rahmen der beiden Erörterungstermine vom 15.02.2017 und 08.03.2017 besprochen wurden

Stand: 18.07.2017

Seite	Punkt	Sachverhalt / Kritik		Anmerkung(en) / Kritik	Entgegnung	Belege		Anmerkungen / Erläuterungen
		Allgemein / Thematik	Detail			Dokument	Quelle(n) im Detail	
21	3.7	Wirkungsanalyse / URs						
21	3.7.1	Untersuchungsraum III	Abgrenzung und Darstellung	<p>Im Falle eines Schadens, bspw. Brand, ist die Anpassung des Untersuchungsraums erforderlich [Seite 181/336, Kapitel 8.2.3].</p> <p>Ein Brand als möglicher Schadensfall wird hier erwähnt, jedoch wird eine bestehende offizielle Studie aus dem Jahre 2009, welche im Auftrag der AEV erstellt wurde z.B. nicht berücksichtigt. Diese bezieht sich auf die Auswirkungen eines Vollbrandes in der Bestandsanlage. Die UVU muss aber definitionsgemäß nicht nur die Erweiterung betrachten, sondern selbstverständlich die Gesamtanlage. Der Vollbrand der Erweiterung wird per Definition der Eintrittswahrscheinlichkeit bei der Betrachtung der Umweltauswirkungen des Vorhabens ausgeschlossen. In der Realität kommt es jedoch mit einer gewissen Regelmäßigkeit zu derartigen, für die Umwelt und die Anwohner katastrophalen Bränden.</p> <p>Hier wird auf die Anlage 2. Tanklager Brände und Explosionen- Auszüge der letzten Jahre seit 2005 verwiesen, die verdeutlicht, dass eben jene Fälle tatsächlich und regelmäßig eintreten.</p> <p>Es wird ausgeführt, dass die kartografische Darstellung "aus nachvollziehbaren Gründen" [Seite 181/336, Kapitel 8.2.3] fehlt. Dieser Argumentation kann nicht gefolgt werden, da in oben zitierte Studie aus dem Jahr 2009 sehr wohl Einwirkbereiche des Ereignisses und somit auch ein Untersuchungsraum hinsichtlich der Auswirkungen abgegrenzt werden kann.</p> <p>Anmerkung 28 in der Fußnote der Seite 181/336 [Kapitel 8.2.3] der UVU zeigt, dass man die Auswirkungen im Falle eines Gefahrstoffeintrags in die Mosel nicht vorhersagen kann: [...] die zu</p>	<p>Hierzu sind verschiedene Anmerkungen und Erläuterungen erforderlich, die sich u.a. auf die Definition und Abgrenzung von UR sowie auf die Bewertungsmethodik der UVU beziehen.</p> <p>Auswirkungen auf dem Standortgelände betreffen den UR I, wie er in Kap. 8.2.1 beschrieben und dargestellt ist. Dazu gehören Wirkungen im Normalbetrieb, aber auch im Falle eines Schadens, z.B. Brand in der Anlage. Ein Vollbrand im Bereich der Tanks etc. gehört also dorthin und ist dort auch behandelt.</p> <p>In UR II sind Wirkungen von Schall und Geruch behandelt, im UR 4/IV Wirkungen auf das Landschaftsbild und im UR V Wirkungen über den Luftpfad.</p> <p>Im UR III werden Wirkungen über den Wasserpfad, d.h. die mögliche Beeinträchtigung von Oberflächengewässern, hier der Mosel betrachtet, im Normalfall, sowie im Schadensfall, wie im Kap. 8.2.3, S. 181 dargestellt.</p> <p>Ein Vollbrand im Bereich der Anlage gehört also nicht in dieses Kapitel und ist daher auch nicht Gegenstand der vorgenommenen Analyse und Beurteilung für diesen UR.</p> <p>Zu untersuchen sind Wirkungen im Normalbetrieb (Verluste beim Verladen) sowie im Schadensfall (Abreißen Tankschlauch bzw. Verladearm, Brand oder Explosion im Quai-Bereich). Diese wurden in der UVU im Detail beschrieben, analysiert und bewertet, letztere v.a. in der Risikostudie Umwelt, deren Ergebnisse der Beurteilung der zu erwartenden Beeinträchtigungen und des Impaktes zugrunde liegen. Sie sind nachvollziehbar dargestellt und werden u.a. auch von den zuständigen Behörden (AEV und AGE auf lux. Seite) nicht angezweifelt.</p> <p>Zu den Aussagen im Kap. 8.2.3 (S. 181) der UVU bzgl. Abgrenzung und graphischen Darstellung des UR III sowie der möglichen räumlichen Auswirkungen in der UVU ist folgendes zu sagen.</p> <p>Die Aussage bzgl. Lage des UR III oder der Wirkungen auf diesen: „es handelt sich um den abstromseitig des Betriebsgeländes der geplanten Erweiterung] gelegenen Gewässerabschnitt der Mosel“ ist eindeutig und nachvollziehbar. Eine konkrete Länge kann nicht angegeben werden, da dies eine Festlegung bedingen würde, bis zu welcher Verdünnung eines eingetragenen Stoffes (noch) von einer relevanten Beeinträchtigung gesprochen werden könnte.</p> <p>Eine entsprechende graphische Darstellung kann auf Wunsch gerne nachgeliefert werden, in Form einer farbigen Darstellung des Verlaufs der Mosel über eine</p>			

# Umwelt-Verträglichkeits-Untersuchung: Erweiterung des Tanklagers der Tanklux S.A. im Hafen Mertert

Antworten auf eingegangene Stellungnahmen – auch auf solche, die nicht im Rahmen der beiden Erörterungstermine vom 15.02.2017 und 08.03.2017 besprochen wurden

Stand: 18.07.2017

Seite	Punkt	Sachverhalt / Kritik			Entgegnung	Belege		Anmerkungen / Erläuterungen
		Allgemein / Thematik	Detail	Anmerkung(en) / Kritik	Betroffenen Gemeinden	Dokument	Quelle(n) im Detail	
				<p>erwartenden Veränderungen setzen sich [...] mehr oder weniger über den gesamten weiteren Gewässerverlauf [...] fort."</p> <p>Es wird gefordert, den Untersuchungsraum für die Fälle eines Vollbrandes sowie für einen Schadensfall in der Mosel abzugrenzen und die Wirkung der Ereignisse auf diesen zu beurteilen.</p>	<p>noch festzulegende Strecke, bringt u.E. aber keinen Erkenntnisgewinn.</p> <p>Darüber sollen die zuständigen Behörden befinden.</p>			
22	3.8	Raumanalyse						
22	3.8.1	Sektorielle Pläne	PDS ZAE	Aussagen zum PDS ZAE, zur Vorhabensbegründung und „Rechtfertigung“	Keine – gegenstandslos			
22	3.8.1			<p>Die erwähnte Fachstudie auf derselben Seite der UVU, welche die benachbarte Kläranlage betrifft, ist veraltet (2007). Die Kläranlage wurde zwischenzeitlich genehmigt und wird aktuell realisiert.</p> <p>Eine Bewertung auf Basis der aktuellen Pläne ist durchzuführen.</p> <p>Dies auch vor dem Hintergrund, der nun unmittelbar an die Kläranlage angrenzenden Betankungsanlage.</p>	Siehe letzte Spalte.			→ Siehe Anhang 3 – Darlegungen/Ergebnisse Erörterung " Kritik an diversen UVU-Inhalten etc. – Com 10"
22	3.8.2	Energiewirtschaft / Versorgungssicherheit	Bezug auf PDS ZAE	<p>Im zurückgezogenen Plan sectoriels resp. Plan sectoriel "Zones d'activites economiques" wurden von der Regierung verschiedene Standortkriterien festgelegt: bspw. eine "gute Anbindung in Bezug auf die Anlieferung, vor allem per Schiff oder Zug", insbesondere mit "Zuganbindung ohne Passage des Bahnhofs Luxembourg Stadt" [Seite 194/336, Kapitel 9.1.2.1.3].</p> <p>Hieraus erschließt sich, dass eine Anlieferungsmöglichkeit per Schiff nicht unbedingt gefordert wird und somit die unbedingte Standortauswahl des gegebenen Projektes auf Grund der Anbindung an die Mosel für eine strategische Reserve keine Bedingung ist.</p>	<p>Argumentation nicht verständlich. Letztendlich jedoch ohnehin nicht relevant, da der generelle Standort darüber vordefiniert ist, dass es sich bei dem Vorhaben um die Erweiterung eines bestehenden Tanklagers handelt.</p> <p>Siehe letzte Spalte.</p>			→ Siehe Anhang 3 – Darlegungen/Ergebnisse Erörterung " Kritik an diversen UVU-Inhalten etc. – Com 8"

# Umwelt-Verträglichkeits-Untersuchung: Erweiterung des Tanklagers der Tanklux S.A. im Hafen Mertert

Antworten auf eingegangene Stellungnahmen – auch auf solche, die nicht im Rahmen der beiden Erörterungstermine vom 15.02.2017 und 08.03.2017 besprochen wurden

Stand: 18.07.2017

Seite	Punkt	Sachverhalt / Kritik		Entgegenhaltung	Belege		Anmerkungen / Erläuterungen	
		Allgemein / Thematik	Detail	Anmerkung(en) / Kritik	Betroffenen Gemeinden	Dokument	Quelle(n) im Detail	
23	3.8.3			<p>Der aktuelle Planungsstand der Kläranlage basiert auf dem Genehmigungsantrag / der Genehmigung aus dem Jahr 2012. Zumindest dieser sollte in der UVU mit Stand Oktober 2016 berücksichtigt und auch in den Plänen dargestellt werden.</p> <p>Vorgesagtes gilt ebenso für die Planung des Tanklagers, welche seit dem Jahr 2007, aus den vorliegenden Planunterlagen ersichtlich, fortgeschrieben wurde.</p> <p>Unter anderem wurde Betankung der Tank-LKW's unmittelbar angrenzend an die Kläranlage geplant. Planungsstand 2007 war dies noch nicht vorgesehen bzw. in der Bewertung nicht berücksichtigt. Hier bleiben unter anderem die Fragen nach den zu beachtenden EX Zonen, welche durch die Betankung hervorgerufen werden, in Bezug auf die Kläranlage, wie auch ausreichend dimensionierte Schleppkurven für eine sichere Ausfahrt der Tank-LKW's (Sattelschlepper, Hängerzüge).</p>	<p>Wie bereits an anderer Stelle festgehalten, wurden dem Antragsteller bzw. seinen Planern veraltete Pläne der Kläranlage zur Integration in Pläne, welche auch Teile der angrenzenden Flächen zeigen, zur Verfügung gestellt.</p> <p>Zwischenzeitlich haben die Planer aktuelle Pläne der Kläranlage erhalten und diese in die o.g. Pläne integriert.</p> <p>Die Planung berücksichtigt ausreichend dimensionierte Schleppkurven.</p> <p>Betreffend Ex-Zonen der Betankung siehe letzte Spalte.</p>			➔ Siehe Anhang 3 – Darlegungen/Ergebnisse Erörterung " Kritik an diversen UVU-Inhalten etc. – Com 10, Com + SIDEST Kap. 4.1"
23	3.8.3			<p>Die Einschätzung im Kapitel 9.1.3 (S. 197) ...kann ohne Weiteres so nicht geteilt werden. Die Kläranlage ist nicht vollständig explosionsgeschützt ausgeführt und es wird mit einer gewissen Regelmäßigkeit auch zu Unterhalts- und Reparaturarbeiten kommen, in deren Verlauf auch z.B. Schweißarbeiten auch in unmittelbarer Nähe der nun geplanten direkt angrenzenden Betankung erforderlich werden.</p>	<p>Das ist nicht neu, sondern war auch schon zu dem Zeitpunkt bekannt, als der Bau und Betrieb einer KA im Gebiet des Hafens ins Auge gefasst wurde.</p> <p>Sowohl die Kläranlage als auch die Erweiterung des Tanklagers werden im Betrieb Pflichten und Beschränkungen unterliegen (siehe z.B. die vorliegenden Betriebsgenehmigungen der Kläranlage).</p> <p>Siehe auch letzte Spalte.</p>			➔ Siehe Anhang 3 – Darlegungen/Ergebnisse Erörterung " Kritik an diversen UVU-Inhalten etc. – Com 10, Com + SIDEST Kap. 4.1"

# Umwelt-Verträglichkeits-Untersuchung: Erweiterung des Tanklagers der Tanklux S.A. im Hafen Mertert

Antworten auf eingegangene Stellungnahmen – auch auf solche, die nicht im Rahmen der beiden Erörterungstermine vom 15.02.2017 und 08.03.2017 besprochen wurden

Stand: 18.07.2017

Seite	Punkt	Sachverhalt / Kritik		Entgegenhaltung	Belege		Anmerkungen / Erläuterungen	
		Allgemein / Thematik	Detail	Anmerkung(en) / Kritik	Betroffenen Gemeinden	Dokument	Quelle(n) im Detail	
23	3.8.3			<p>Angemerkt sei auch, dass die Koexistenzstudie laut Regierungsbeschluss vom 11.05.2007 nur bezogen auf eine maximale zusätzliche Lagerkapazität von 90.000 m³ erfolgte und die direkte Angliederung der Erweiterung an das bestehende Tanklager festgelegt wurde.</p> <p>Aus vorgenannten Sachverhalten heraus ist die Koexistenzstudie zu aktualisieren, dem aktuellen Planungsstand anzupassen und die Bewertung zu überarbeiten. Dies auch im Hinblick auf die seitens der Tanklux getroffene Entscheidung der Wahl der Südvariante als zurückbehaltene Erweiterung [siehe auch Kapitel 5.2, Seite 58/336 ff].</p>	<p>Das Volumen von 90.000 m³ an zusätzlichen Kraft- und Treibstoffen hat sich nicht verändert.</p> <p><u>Anmerkung:</u> Die Koexistenzstudie wurde nicht von der Tanklux S.A. erstellt oder in Auftrag gegeben. Insofern könnte sie auch nicht von ihr aktualisiert werden.</p> <p>Die im Rahmen der UVU erstellten beiden Risikostudien stellen in fachlicher Hinsicht aber eine solche Aktualisierung dar. Denn auch in ihnen wurde die Frage der Koexistenz der beiden Aktivitäten untersucht. Sie kommen auf Basis der Planungsalternative Süd zu dem eindeutigen Schluss, dass beide Nutzungen kompatibel sind und eine Koexistenz möglich.</p> <p>Siehe auch letzte Spalte.</p>			➔ Siehe Anhang 3 – Darlegungen/Ergebnisse Erörterung "Kritik an diversen UVU-Inhalten etc. – Com 10, Com + SIDEEST Kap. 4.1"
23	3.8.4			<p><i>"[D]ie Empfindlichkeit gegenüber einem (weiteren) Eintrag von Nähr- und Schadstoffen (Anmerkung: in die Mosel) [wird] konservativ als hoch eingestuft."</i> [Seite 205/336, Kapitel 9.2.3]</p> <p>Den bei der Entladung der Tankschiffe im Flussbett Mosel oder der Havarie eines Tankschiffes vorhandenen Risiken eines Schadstoffeintrags wird im Rahmen der vorgelegten Planung nicht Rechnung getragen.</p> <p>Hier wäre in jedem Fall, vor einer endgültigen Entscheidung, die Alternative einer Entladung im Hafen Mertert detailliert zu prüfen und zu bewerten.</p>	<p>Diese Aussage ist richtig und bleibt so. Sie ist (eine) Basis der Bewertung, aber nicht die Bewertung.</p> <p>Alle mit der Entladung von Tankschiffen als relevant anzusehenden Risiken sind im Rahmen der durchgeführten Risikostudien analysiert und bewertet worden.</p> <p>Diese stellen eine wesentliche Basis der Bewertung der Umweltrisiken dar, sie wurden vollumfänglich in der UVU berücksichtigt.</p> <p>Siehe auch letzte Spalte.</p>			➔ Siehe Anhang 3 – Darlegungen/Ergebnisse Erörterung "Kritik an diversen UVU-Inhalten etc. – Com 14"
23	3.9.1	Wirkungsbeurteilung	UR I	<p>In der Umweltrisikostudie wird der Schadenfall <i>"Abriss eines Verlade-schlauchs bei der Schiffsentladung im Bereich eines bestehen Quais"</i> betrachtet.</p> <p>In diesem Fall wird der Fokus in der UVU nur auf die bestehende Einrichtung gelegt, jedoch nicht auf die zukünftigen Quais ... Die in der Fußnote aufgeführte Begründung ist nicht nachvollziehbar.</p>	<p>Fußnote 34, Seite 212 des UVU-Berichtes:</p> <p><i>„Der analoge Fall eines Schlauchabrisses im Bereich des neuen Quais ist nach Einschätzung des Gutachters aufgrund der sehr geringen Auftretens-wahrscheinlichkeit nicht betrachtungsrelevant.“</i></p> <p>Einen Verladeschlauch gibt es nur an den bestehenden Quais, weshalb er nur dort analysiert wurde.</p> <p>Die neuen Quais haben feste Verladearme, daher „analoger“ Fall. Die entsprechenden Risiken sind nicht vergleichbar.</p>	UVU	Anhang 16.6 Anhang 16.11	Risikostudie ITM Risikostudie Umwelt

# Umwelt-Verträglichkeits-Untersuchung: Erweiterung des Tanklagers der Tanklux S.A. im Hafen Mertert

Antworten auf eingegangene Stellungnahmen – auch auf solche, die nicht im Rahmen der beiden Erörterungstermine vom 15.02.2017 und 08.03.2017 besprochen wurden

Stand: 18.07.2017

Seite	Punkt	Sachverhalt / Kritik			Entgegenhaltung	Belege		Anmerkungen / Erläuterungen
		Allgemein / Thematik	Detail	Anmerkung(en) / Kritik	Betroffenen Gemeinden	Dokument	Quelle(n) im Detail	
24	3.9.1	Wahrscheinlichkeiten der Risikostudie(n)	Ermittlung der Wahrscheinlichkeiten, Festlegung; Grenzwerte für die Berücksichtigung einzelner Szenarien	Die Festlegung dieser bewertungsrelevanten Wahrscheinlichkeiten so ist nicht nachvollziehbar. Es wird um weitergehende Erläuterungen gebeten.  Sind die anzusetzenden Wahrscheinlichkeiten im internationalen Maßstab geregelt eher konservativ angesetzt? Was hat die ggf. individuelle Anpassung der Werte wie beeinflusst? Können die Wahrscheinlichkeiten aus vergleichbaren bereits realisierten Planungen, die dort vom Gutachter bzw. AEV angesetzt wurden, offengelegt werden?	Die angesetzten Wahrscheinlichkeiten stammen aus anerkannten Referenzdokumenten, die von der ITM in Abstimmung mit ihrem organisme de contrôle agréé verwendet wurden.  Die verwendeten Referenzdokumente und die jeweiligen Auftretenswahrscheinlichkeiten sind in den Tabellen in Kapitel 4 (Seiten 22 – 109) der Risikostudie ITM für jeden untersuchten Schadensfall angegeben.  Im Regelfall wird als Schwelle der Berücksichtigung eines Schadensfalls eine Auftretenswahrscheinlichkeit von $10^{-6}$ zugrunde gelegt.  Seitens der zuständigen Stellen wurden $10^{-7}$ (Risikostudie Umwelt) bzw. $10^{-10}$ (Risikostudie ITM) als Schwellenwerte zur Berücksichtigung festgelegt.  Siehe auch letzte Spalte.	UVU	Anhang 16.6	➔ Siehe Anhang 3 – Darlegungen/Ergebnisse Erörterung "Kritik an diversen UVU-Inhalten etc. – Com 14"
24	3.9.1			In der Auflistung der untersuchten Szenarien fehlen zudem die möglichen potenziellen Gefahren eines Vollbrandes (sog. Worst-case-Fall) sowie einer Schiffshavarie.	Ein Vollbrand der Anlage wird vom Gutachter der Risikostudie(n) sowie von den zuständigen Stellen als so unwahrscheinlich angesehen, dass die Auftretenswahrscheinlichkeit noch unter der zugrunde gelegten Schwelle liegt.  Der Fall einer Schiffshavarie ist nicht vorhabensrelevant.			
24	3.9.1			Anmerkung 38 in der Fußnote auf Seite 215/336 [Kapitel 10.1.1.3.4] der UVU erwähnt einen "größeren Untersuchungsraum", welcher definiert worden wäre.  Jedoch wurde im bezugnehmenden Kapitel (8.2.3.) erläutert, warum kein Untersuchungsraum definiert worden ist. Dieser Widerspruch muss erläutert und beseitigt werden.	Diese Darstellung bzw. die gemachten Aussagen sind so nicht korrekt:  In Kapitel 8.2.3 ist ein Untersuchungsraum und dessen Lage eindeutig definiert (s.o.). Daran schließt sich die Aussage an:  „Aus nachvollziehbaren Gründen wird auf eine kartographische Darstellung dieses Untersuchungsraums verzichtet.“	UVU	Kap. 8.2.3, Seite 181	
24	3.9.2	UR IV	Landschaftsbild	Die neuen Anlagen werden bei der Betrachtung aus Distanz als deutlich landschaftsbildverändernd wirksam eingestuft. Alternativen, z.B. niedrigere Tanks wurden nicht in Ihren Auswirkungen dargestellt und bewertet.  Das Moseltal ist ein Erholungsraum von überregionaler Bedeutung, ein Haupttourismusziel der Großregion und eine Vielzahl der Arbeitsplätze des Tourismus wie auch des Weinbaus sind von der Erhaltung der Attraktivität des Landschaftsbildes abhängig.	Die vorgenommene Bewertung berücksichtigt eine Vielzahl von Kriterien und Wirkungen von verschiedenen Blickpunkten aus (nah, fern, Himmelsrichtung etc.).  Niedrigere Tanks stellen keine ernsthaft in Betracht zu ziehende Alternative dar.  Richtigerweise wird vom Erhalt der Attraktivität des Landschaftsbildes gesprochen, und nicht vom Erhalt des Landschaftsbildes an sich. Denn dieses verändert sich (im Kleinen wie im Großen) mit jeder im Raum realisierten Maßnahme.  Die Auswirkungen des geplanten Vorhabens wurden in der UVU analysiert und bewertet, ferner wurden sinnvolle Minderungsmaßnahmen vorgeschlagen.	UVU	Kap. 10.1.4, Seite 274	

# Umwelt-Verträglichkeits-Untersuchung: Erweiterung des Tanklagers der Tanklux S.A. im Hafen Mertert

Antworten auf eingegangene Stellungnahmen – auch auf solche, die nicht im Rahmen der beiden Erörterungstermine vom 15.02.2017 und 08.03.2017 besprochen wurden

Stand: 18.07.2017

Seite	Punkt	Sachverhalt / Kritik		Entgegenhaltung	Belege		Anmerkungen / Erläuterungen
		Allgemein / Thematik	Detail		Dokument	Quelle(n) im Detail	
24	3.10	Auswirkungen eines nicht bestimmungsgemäßen Betriebes					
24	3.10.1	Freisetzung Chemikalien und Brandfall	Bewertung der Auswirkungen	<p>Auf Seite 307/336 [Kapitel 11.2] der UVU wird geschrieben, dass „<u>alle denkbaren bzw. realistischer Weise anzunehmenden [...] Schadensfälle in Form eines Brandes an Land, und damit im Hinblick auf die Schutzgüter Boden und Grundwasser als vollständig beherrscht anzusehen [sind].</u>“</p> <p>Schon alleine im Hinblick der zuvor erwähnten fehlenden Szenarien des Vollbrandes und der Havarie auf der Mosel, sowie eines extremen Hochwassers die Bestandsanlage betreffend, ist diese Aussage so nicht nachvollziehbar.</p> <p>Welche Maßnahmen sind hier zur Schadensverhinderung bzw. -minimierung vorgesehen?</p>	<p>UVU</p> <p>Die Verweise auf die UVU sind nicht richtig dargestellt, was aber wichtig wäre, um zu sehen, auf welches Schutzgut sich diese Aussagen beziehen. Denn hier kommt es zu einer unzulässigen Vermischung.</p> <p>„Die möglichen Auswirkungen einer unkontrollierten Freisetzung und daraus potentiell resultierende Beeinträchtigungen für Boden, Grundwasser und Oberflächengewässer wurden bereits in vorausgehenden Kapiteln untersucht bzw. dargestellt. In Bezug auf Boden und Grundwasser in Kapitel 10.1.1.3 und in Bezug auf Oberflächengewässer in Kapitel 10.1.3.</p> <p>Aus nachvollziehbaren Gründen wird auf eine Wiederholung der dortigen Ausführungen, welche in beiden Fällen auf der von einem organisme agréé des Umweltministeriums erstellten und im <u>Anhang 16.11</u> in vollständiger Fassung beigefügten Umweltrisikostudie basieren, verzichtet.</p> <p>Wie aus Kapitel 10.1.1.3 hervorgeht, sind alle denkbaren bzw. realistischer Weise anzunehmenden und einer entsprechenden Analyse zugrunde zu legenden Schadensfälle <u>im Hinblick auf die Schutzgüter Boden und Grundwasser als vollständig beherrscht anzusehen.</u></p> <p>Im Hinblick auf <u>Oberflächengewässer</u> ist dies primär nicht der Fall und unter den derzeit gegebenen Bedingungen auch gar nicht möglich. Denn ....“</p> <p>Szenario Vollbrand: wird ausgeschlossen</p> <p>Szenario Havarie auf der Mosel: bezieht sich a) nicht auf Boden und Grundwasser und ist b) nicht vorhabensrelevant</p> <p>Szenario Hochwasser Bestandsanlage: nicht (mehr) existent.</p>	Kap. 11.2, Seite 307	
25	3.10.1		Unsachgemäße Wartung	<p>Hier wird auch auf den rezenten Brand bei der BASF in Ludwigshafen in Deutschland verwiesen. Das Szenario einer unsachgemäßen Wartung, das dort möglicherweise zum Eintritt eines Worst-case-Schadensfalles führte, wird hier gar nicht betrachtet bzw. bewertet.</p>	<p>Beurteilt wurden die relevanten Folgen einer unkontrollierten Freisetzung von Chemikalien oder ein Brand. Nicht deren Ursache.</p> <p>Die möglichen Folgen eines durch unsachgemäß ausgeführte Arbeiten resultierenden Schadensfalls wurden analysiert. Sämtliche relevante Szenarien sind abgedeckt.</p> <p>Die Aussage „möglicherweise“ zum Eintritt führte zeigt, dass es sich um eine Vermutung und nicht um eine gesicherte Tatsache handelt.</p> <p>Ferner sind die gelagerten Stoffe nicht vergleichbar.</p>		

# Umwelt-Verträglichkeits-Untersuchung: Erweiterung des Tanklagers der Tanklux S.A. im Hafen Mertert

Antworten auf eingegangene Stellungnahmen – auch auf solche, die nicht im Rahmen der beiden Erörterungstermine vom 15.02.2017 und 08.03.2017 besprochen wurden

Stand: 18.07.2017

Seite	Punkt	Sachverhalt / Kritik		Entgegenhaltung		Belege		Anmerkungen / Erläuterungen
		Allgemein / Thematik	Detail	Anmerkung(en) / Kritik	Betroffenen Gemeinden	Dokument	Quelle(n) im Detail	
25	3.10.1			Darüber hinaus sind zukünftig extremere Hochwässer zu erwarten, die auch ein Risiko für die geplante Erweiterung beinhalten könnten. Eine Abschätzung/ Bewertung dieses möglichen Szenarios wird in der UVU nicht vorgenommen.	Die neuen Anlagen liegen ziemlich deutlich über den für eine konservative Abschätzung als relevant anzusehenden und von den zuständigen Behörden festgelegten Hochwassermarken.  Sollte sich ein Trend in diese Richtung abzeichnen, müsste und könnte rechtzeitig technisch nachgebessert werden.			
25	3.11	Stellungnahme zu den Anlagen der UVU						
25	3.11.1	Anlage 16.11	Kennung der Umwelt-Risikostudie	Die zitierte Studie" Étude de danger N°100940-EV-ER-001" [Umweltrisikostudie, Seite 9, Punkt 3.1.2.1] auf die Bezug genommen wird liegt der UVU nicht bei.	Der angegebene Verweis dürfte nicht ganz richtig, es dürfte sich um Kap. 3.1.3.2.1 (S. 9) der Umweltrisikostudie in Anhang 16.11 handeln.  Dort sind 2 Studien angegeben, auf die Bezug genommen wird und die vice-versa offensichtlich belegen, dass eine Koexistenz von Tanklager und Kläranlage als benachbarte Anlagen möglich ist.  Da die beiden neuen Risikostudien aufgrund von Untersuchungen und Analysen, die ohne diesen Sachverhalt als Prämisse vorauszusetzen, zum gleichen Ergebnis kommen, erscheint es müßig, dieses Studien (warum wird nur nach einer gefragt ?) der UVU oder der Risikostudie (Umwelt) beizufügen.  Darüber sollen die betroffenen Behörden entscheiden.			
25	3.11.2	Fehlende Unterlagen		Es wird gefordert, folgende Unterlagen nachzureichen, da diese zugehörig zu einer UVU sind: • Vollständiger Sicherheitsbericht (Rapport de sécurité, HSSE (Health, Safety, Security & Environment Policy)) (politische Details fehlen) • Externer Notfallplan (PUE). (Da noch keine öffentliche Konsultation stattgefunden hat, ist dieser noch nicht offiziell.)	Die genannten Unterlagen sind nicht UVU-relevant. Die zum Betrieb des erweiterten Tanklagers erforderlichen Berichte und Prozeduren sind entweder Gegenstand von Genehmigungsunterlagen, so dass sie den Antragsunterlagen beiliegen werden, oder stellen Genehmigungsaufgaben dar, deren Einhaltung vom Anlagenbetreiber zu einem gegebenen Zeitpunkt nachzuweisen ist.  Die Erstellung des PUE obliegt den zuständigen Behörden – Tanklux hat auf die Erstellung dieses Plans keinen Einfluss.  Siehe auch letzte Spalte.			➔ Siehe Anhang 3 – Darlegungen/Ergebnisse Erörterung "Risikoanalyse / Additive / SMS / PUI / PUE / etc. Com. Anl. 1"
25	4	Sonstige Sachverhalte						
25	4.1.	Kläranlage						
25	4.1.1	Besucher der KA	Impakt auf Besprechungsraum	Der Besprechungsraum befindet sich im Verwaltungsgebäude und ist ausgelegt für mehr als 50 Personen. Welche Gefahren und Auswirkungen gehen bei einem Unfall (Brand /Explosion) bei der Tanklux S.A. für die Personen im Raum aus?	Von der Erweiterung des Tanklagers gehen keine Dominoeffekte auf die Kläranlage aus.  Siehe letzte Spalte.	UVU	Anhang 16.6, Kap. 4.6	➔ Siehe Anhang 3 – Darlegungen/Ergebnisse Erörterung "Kritik an diversen UVU-Inhalten etc. – Com 10, Com + SIDEEST Kap. 4.1"

# Umwelt-Verträglichkeits-Untersuchung: Erweiterung des Tanklagers der Tanklux S.A. im Hafen Mertert

Antworten auf eingegangene Stellungnahmen – auch auf solche, die nicht im Rahmen der beiden Erörterungstermine vom 15.02.2017 und 08.03.2017 besprochen wurden

Stand: 18.07.2017

Seite	Punkt	Sachverhalt / Kritik			Entgegenhaltung	Belege		Anmerkungen / Erläuterungen
		Allgemein / Thematik	Detail	Anmerkung(en) / Kritik	Betroffenen Gemeinden	Dokument	Quelle(n) im Detail	
25	4.1.2	Ex-Zone	Pläne Ex-Zonen	Entsprechende Planunterlagen sind vorzulegen. Insoweit sich die Zonen auf das Betriebsgelände der Kläranlage ausdehnen, sind die daraus für den Betreiber entstehenden Folgen darzulegen.	Anscheinend liegt ein falsches Verständnis bezüglich Ex-Zonen vor. Natürlich werden sich keine Ex-Zonen von Tanklux auf dem Gelände der Kläranlage befinden. Tanklux geht davon aus, dass das gleiche auch für die Kläranlage gilt. Siehe auch letzte Spalte.			→ Siehe Anhang 3 – Darlegungen/Ergebnisse Erörterung "Kritik an diversen UVU-Inhalten etc. – Com 10, Com + SIDEEST Kap. 4.1"
25	4.1.3	Notfackel KA		Liegt die seitens der Kläranlage vorzusehende Notfackel zur Verbrennung von Faulgasen in einem Ex-Bereich des Tanklagers oder seiner Nebeneinrichtungen (Tankstelle)?	Siehe Erläuterung zu vorherigem Punkt und letzte Spalte.			→ Siehe Anhang 3 – Darlegungen/Ergebnisse Erörterung "Kritik an diversen UVU-Inhalten etc. – Com 10, Com + SIDEEST Kap. 4.1"
25	4.1.4	Wartungsarbeiten KA		Bestehen Einschränkungen nach Projektrealisierung für die Kläranlage bzgl. der periodischen Wartungs- und Unterhaltsarbeiten?	Das Layout der Kläranlage lässt nicht darauf deuten, dass an der der Tanklux zugewandten Seite solche regelmäßigen Arbeiten durchzuführen sind.			
25/26	4.1.5	Domino-Effekt	Benachrichtigung KA		Von der Erweiterung des Tanklagers gehen keine Dominoeffekte auf die Kläranlage aus. Siehe letzte Spalte.	UVU	Anhang 16.6, Kap. 4.6	→ Siehe Anhang 3 – Darlegungen/Ergebnisse Erörterung "Kritik an diversen UVU-Inhalten etc. – Com 10, Com + SIDEEST Kap. 4.1"
26	4.1.6	Sicherheitsvorschriften						
26	4.1.7	Potentielle Erweiterung der KA	Reservefläche für 4. Klärstufe	Der Platzbedarf für eine solche zusätzliche Reinigungsstufe wird vorläufig auf zumindest 30 x 12 m geschätzt. Dahingehend ist die Wahl der Südvariante unter diesem Gesichtspunkt nochmals zu überprüfen.	Dies ist kein relevantes Kriterium der UVU. Gemäß bisheriger Kenntnis müssen sämtliche Kapazitätserweiterungen und Änderungen der Leistung der Kläranlage auf dem zur Verfügung gestellten Anlagengelände realisiert werden.			Genehmigungsunterlagen oder Genehmigung der KA
26	4.1.8	Zu- und Ausfahrt des erweiterten Tanklagers	Keine Zu- oder Ausfahrt von Süden	Es sollte in jedem Fall sichergestellt werden, dass die Zu- und Ausfahrt nach der geplanten Erweiterung der Tanklux, wie bisher, über den bestehenden Weg verläuft. Eine zukünftige Ein- und/oder Ausfahrt über den aktuell als „route de secours“ gekennzeichneten Weg, entlang des vielbesuchten Schmetterlingsparks, sollte ausgeschlossen werden. Die UVU ist daher um einer entsprechenden Aussage der Tanklux zu ergänzen.	Die Aussagen in der UVU zu diesem Thema sind mehr als eindeutig, d.h. auch zukünftig stellt sie bestehende Zufahrt am Nordende des Standortgeländes die einzige Zu-/Ausfahrt dar. Dieser Sachverhalt wurde u.a. auch der Schallstudie zu 100% so angesetzt, siehe graphische Darstellung im Anhang der Studie sowie angesetzte Länge der Fahrwege etc. Dies gilt analog für die Studie Luftreinhaltung, wie aus der Abb. 9, Seite 28, und Tab. 6, Seite 29 mit Angabe zu den Quellen (QUE_31, Länge 280 m und QUE_32, Länge 720 m; Gesamtlänge Fahrwege Tanklaster auf dem Gelände 1.000 m, Ausfahrt im Norden). Das gleiche ergibt sich auch aus den Darlegungen zum überregionalen Verkehr, v.a. Abb. 115, Seite 241. Siehe auch letzte Spalte.	UVU	Anhang 16.9  Anhang 16.10  Kap. 10.1.2.1.2.1, S. 237ff	→ Siehe Anhang 3 – Darlegungen/Ergebnisse Erörterung "Schall / Schallstudie / Verkehr – AEV 2"

# Umwelt-Verträglichkeits-Untersuchung: Erweiterung des Tanklagers der Tanklux S.A. im Hafen Mertert

Antworten auf eingegangene Stellungnahmen – auch auf solche, die nicht im Rahmen der beiden Erörterungstermine vom 15.02.2017 und 08.03.2017 besprochen wurden

Stand: 18.07.2017

Seite	Punkt	Sachverhalt / Kritik		Anmerkung(en) / Kritik	Entgegnhaltung	Belege		Anmerkungen / Erläuterungen
		Allgemein / Thematik	Detail			Dokument	Quelle(n) im Detail	
26	4.2	Allgemeine Belange						
26	4.2.1	Eifel-Haus Bertrange	Abbruch	Übertragbarkeit auf Vorhaben	Keine Aussage möglich. Nicht relevant im Zusammenhang mit der UVU.			
26/27	4.2.2	Auslaufbauwerk der KA	Lage und Länge des neuen Quais	<p>Der genaue Standort des geplanten Quais zur Entladung der Schiffe sollte geprüft werden,</p> <p>Seitens SİDEST ist geplant unter finanzieller Mithilfe der Gemeinden ein Auslaufbauwerk mit Kosten von rund 1,5 Mio. € zu errichten. Diese Anlage ist notwendig, um turbulente Strömungen beim Auslauf der Kläranlage in die Mosel im Bereich des unmittelbar angrenzenden geplanten Entladequais zu vermeiden.</p> <p>Dieses Bauwerk könnte entfallen, wenn der Quai circa 30 m weiter moselabwärts (als aktuell geplant) errichtet würde.</p> <p>Diese Variante sollte geprüft werden, um unnötige Kosten für die öffentliche Hand zu vermeiden.</p>	<p>Nicht relevant im Rahmen dieser UVU.</p> <p>Siehe auch letzte Spalte.</p>			→ Siehe Anhang 3 – Darlegungen/Ergebnisse Erörterung " Neuer Quai / Einleitbauwerk Kläranlage- WSA 1, WSA 2, WSA 3"
27	4.2.3	Bauliche Maßnahmen	Kühlwasser / Ölabscheider	<p>Unklar ist welche Menge an Kühlwasser benötigt wird und ob die Ölabscheider und Pumpen der Rückhaltebecken für diese zusätzliche Menge ausgelegt sind.</p> <p>Des Weiteren ist darzulegen, ob der Auslauf der Ölabscheider der geplanten Erweiterung zumindest über dem Hochwasserniveau HQ100 liegen. Welche Maßnahmen sind bzgl. der Ausläufe Richtung Mosel im Hinblick auf nicht-zulässigen Rückfluss getroffen?</p> <p>Die Abscheider der Rückhaltebecken müssen neben der Abscheidung von Ölen und Kraftstoffen auch auf die Abscheidung der Additive (bspw. Alkohole und AdBlue) ausgelegt werden. Hierzu fehlen in der UVU konkrete Angaben.</p>	<p>Klärung bzw. konkrete Aussagen und Festlegungen im Commодо- sowie im wasserrechtlichen Genehmigungsverfahren.</p> <p>Wird er liegen. Rückfluss wird vermieden. Analog Anforderungen an die benachbarte KA..</p> <p>Siehe auch letzte Spalte.</p> <p>AdBlue und Alkohole sind keine „Additive“.</p> <p>Informationen zu Additiven siehe letzte Spalte.</p>			<p>→ Siehe Anhang 3 – Darlegungen/Ergebnisse Erörterung „Sonstiges – AGE 4“</p> <p>→ Siehe Anhang 3 – Darlegungen/Ergebnisse Erörterung "Risikoanalyse / Additive / SMS / PUI / PUE / etc. – SGDN 8, SGDN 19, SGDN 22, AGE 3"</p>

# Umwelt-Verträglichkeits-Untersuchung: Erweiterung des Tanklagers der Tanklux S.A. im Hafen Mertert

Antworten auf eingegangene Stellungnahmen – auch auf solche, die nicht im Rahmen der beiden Erörterungstermine vom 15.02.2017 und 08.03.2017 besprochen wurden

Stand: 18.07.2017

Seite	Punkt	Sachverhalt / Kritik			Entgegnung	Belege		Anmerkungen / Erläuterungen
		Allgemein / Thematik	Detail	Anmerkung(en) / Kritik	Betroffenen Gemeinden	Dokument	Quelle(n) im Detail	
27	5	Studie Luftreinhaltung						
27	5.1	Meteorologische Datenbasis	Station Wasserbillig und verwendete Daten der Ausbreitungsrechnung	<p>Man kann erkennen, dass sich der Windmesser auf einem Messmast befindet, der unmittelbar an einem circa 5 Meter hohen, größeren Gebäude steht. Nach Vorschrift der WMO ist dies nicht zulässig. Der Messmast muss weiträumig freistehen, damit das Windfeld nicht durch Hindernisse gestört wird.</p> <p>Das bedeutet, dass die meteorologische Datenbasis der Immissionsberechnung des TÜV auf einer unzulässigen Windmessung gründet. Dies nimmt den Ergebnissen der Immissionsberechnung ihre Gültigkeit.</p> <p>Es ist außerdem fraglich, wie an der Messstation Wasserbillig der Parameter "Ausbreitungsklasse" bestimmt wurde. Zur Bestimmung der Ausbreitungsklasse ist die Kenntnis des Bedeckungsgrades des Himmels erforderlich. Ein Messgerät zur Messung dieses Parameters ist an der Messstation Wasserbillig nicht vorhanden.</p>	Siehe letzte Spalte.	Studie Luftreinhaltung	Anhang	→ Siehe Anhang 3 – Darlegungen/Ergebnisse Erörterung "Kritik an diversen UVU-Inhalten etc. – Com Kap. 5"
28	5.1			<p>Auf dem Gebiet der Gemeinde Grevenmacher besteht eine meteorologische Station des Agrarministeriums. Diese Messstation ist möglicherweise geeignet als meteorologische Datenbasis für die Immissionsberechnung.</p> <p>Es wird gefordert zu prüfen, ob die meteorologische Station des Agrarministeriums geeignet ist. Andernfalls ist die Immissionsberechnung auf der Basis der Daten der Messstation "Luxembourg Flughafen" durchzuführen.</p>	Siehe letzte Spalte.	Studie Luftreinhaltung	Anhang	→ Siehe Anhang 3 – Darlegungen/Ergebnisse Erörterung "Kritik an diversen UVU-Inhalten etc. – Com Kap. 5"

# Umwelt-Verträglichkeits-Untersuchung: Erweiterung des Tanklagers der Tanklux S.A. im Hafen Mertert

Antworten auf eingegangene Stellungnahmen – auch auf solche, die nicht im Rahmen der beiden Erörterungstermine vom 15.02.2017 und 08.03.2017 besprochen wurden

Stand: 18.07.2017

Seite	Punkt	Sachverhalt / Kritik		Anmerkung(en) / Kritik	Entgegenhaltung	Belege		Anmerkungen / Erläuterungen
		Allgemein / Thematik	Detail			Dokument	Quelle(n) im Detail	
30	5.2	Bestimmung der Emissionen	Vergleich der Emissionen mit Bertrange		<p>Die Studie des TÜV beruht auf folgenden Daten und Ansätzen:</p> <p>EPA-Berechnungsmethoden für Emissionen der Tanks für Tankatmung, Entnahmeverluste und VRU</p> <p>VRU müsste Effizienz &gt;97% aufweisen</p> <p>Messdaten liegen vor, belegen Effizienz &gt;99,9%</p> <p>Trotzdem wird mit 3% Verlusten gerechnet, was bedeutet, dass diese faktisch 3.000 x so hoch angesetzt werden, wie sie in der Praxis sind</p> <p>Darüber hinaus definiert der Gutachter ein „worst-case“-Szenario, indem er unterstellt, dass im Zuge des geplanten Ausbaus sich der Umschlag im gleichen Maß verändert, wie die Erweiterung des Tankraumvolumens (Faktor 9,33). Das ist mehr als unrealistisch bzw. entspricht dem mehrfachen der realistischer Weise anzusetzenden zusätzlichen Emissionen.</p> <p>Dass die ermittelten Werte (trotzdem) so niedrig sind, zeigt, dass der Stand der Technik eingehalten wird.</p> <p>Ferner zeigen die vorliegenden Daten, dass sich mit dem geplanten Vorhaben deutliche Verbesserungen vor Ort ergeben werden.</p> <p>Ein Abgleich mit den 19-Jahre alten Daten der Anlage in Bertrange ist nicht möglich, da keine Angaben zu den emissionsrelevanten Vorgängen in Bertrange vorliegen bzw. geliefert werden.</p> <p>Allerdings ist festzustellen, dass die für die Anlage der Tanklux gemachten Angaben zu den Emissionen nicht stimmen. Sie sind falsch berechnet worden und zu hoch.</p> <p>Es wird allerdings die Ansicht vertreten, dass die zum Standort Bertrange angegebenen Daten aus der Zeit vor Installation einer VRU stammen könnten (wenn sie denn überhaupt stimmen keine Quellenangabe).</p>			<p>→ Siehe Anhang 3 – Darlegungen/Ergebnisse Erörterung “Kritik an diversen UVU-Inhalten etc. – Com Kap. 5“</p>

# Umwelt-Verträglichkeits-Untersuchung: Erweiterung des Tanklagers der Tanklux S.A. im Hafen Mertert

Antworten auf eingegangene Stellungnahmen – auch auf solche, die nicht im Rahmen der beiden Erörterungstermine vom 15.02.2017 und 08.03.2017 besprochen wurden

Stand: 18.07.2017

Seite	Punkt	Sachverhalt / Kritik		Entgegenhaltung		Belege		Anmerkungen / Erläuterungen
		Allgemein / Thematik	Detail	Anmerkung(en) / Kritik	Betroffenen Gemeinden	Dokument	Quelle(n) im Detail	
30	5.3	Klimatische Daten des Standortes	Berücksichtigung geländespezifischer Ausbreitungsparameter	<p>Der Standort des Tanklagers, das Gebiet der Gemeinde Temmels und große Teile der bebauten Gebiete der Gemeinde Grevenmacher liegen in der Talsohle des Mosel-Tals. Der Flusslauf der Mosel wird dort auf beiden Seiten von hohen zum Teil sehr steilen Randhöhen eingegrenzt.</p> <p>Daraus ergeben sich klimatische Besonderheiten. Insbesondere:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- häufig ein durch den Strömungseinfluss der Randhöhen geführtes Windfeld, entlang der Talachse,</li> <li>- Kaltluftabflüsse von den Hängen, quer zur Talachse,</li> <li>- häufige Inversionswetterlagen, die den Talraum nach oben hin abschließen, und damit die Belüftung des Tals erheblich reduzieren.</li> </ul> <p>Diese drei besonderen Eigenschaften des Talraums und seiner Randhöhen haben erheblichen Einfluss auf [die Schadstoffausbreitung].</p> <p>Das vom TÜV verwendete Immissions-Berechnungsmodell AUSTAL 2000 kann diese Besonderheiten berücksichtigen. Dazu sind Daten über die Häufigkeiten und Mächtigkeiten von Kaltluftabflüssen sowie über die Häufigkeiten und Mächtigkeiten von Inversionen erforderlich. Die dafür erforderlichen meteorologischen Daten wurden aber vom TÜV nicht dokumentiert und möglicherweise nicht berücksichtigt.</p> <p>Es ist davon auszugehen, dass die TÜV-Immissionsberechnung die klimatischen Besonderheiten nicht berücksichtigt.</p> <p>Bei der Immissionsberechnung mit dem Modell AUSTAL2000 ist zu berücksichtigen, dass steile Hänge (&gt;1:5) von dem Modell nicht korrekt modelliert werden. Es ist zu prüfen, ob es diese steilen Hänge im Berechnungsgebiet gibt und ob dies berücksichtigt wurde.</p>	<p><u>Meteorologische Daten (Kap. 5.2.4 der Studie TÜV):</u></p> <p>In der näheren Umgebung existieren meteorologische Messungen an der Station Wasserbillig (Nr. 65920). Die Station befindet sich in ca. 4 km nordöstlicher Entfernung in einer städtischen Grünanlage.</p> <p>Eine mit dem Programm AUSTAL View 9.0.6 durchgeführte Untersuchung zur Übertragbarkeit des Anemometerstandortes gemäß VDI 3783 Blatt 20 [21] hat ergeben, dass die Daten der Station Wasserbillig auf eine Kuppenlage etwa 1 km nördlich der Anlage übertragen werden können.</p> <p>Die Windrichtungshäufigkeitsverteilung der Station Wasserbillig spiegelt die topographische Situation, d.h. die Tallage im Moseltal gut wider, so dass lokal-klimatische Einflüsse wie z.B. thermisch induzierte Windsysteme (Kaltluftabflüsse) in der meteorologischen Zeitreihe enthalten sind. Diese treten insbesondere in Verbindung mit niedrigen Windgeschwindigkeiten bei Ausbreitungsstufe I und II auf (siehe Abb. 17), wobei eine talparallele Strömung aus Südwest erwartet wird.</p> <p><u>Berücksichtigung von Orographie ... (Kap. 5.2.2):</u></p> <p>Unebenes Gelände muss bei der Immissionsprognose berücksichtigt werden, wenn innerhalb des Rechengebietes Geländesteigungen vorkommen, die größer als 1 : 20 sind oder Höhendifferenzen im Untersuchungsgebiet auftreten, die größer sind als das 0,7fache der Quellhöhe. Beide Kriterien sind im vorliegenden Fall gegeben. Geländeunebenheiten können mit einem mesoskaligen diagnostischen Windfeldmodell berücksichtigt werden, wenn die Steigung des Geländes das Verhältnis 1 : 5 nicht überschreitet und wesentliche Einflüsse von lokalen Windsystemen oder anderen meteorologischen Besonderheiten ausgeschlossen werden können oder diese implizit in den verwendeten Wetterdaten enthalten sind (vgl. Kapitel 5.2.4; siehe oben).</p> <p>Die Geländesteigung ist anlagennah nicht größer als 20 % (Abb. 12). Werte &gt;20% werden nur in Bereichen verzeichnet, in denen sich weder Emissionsquellen noch Immissionsorte befinden. Aus diesem Grund wird das diagnostische Windfeldmodell angewendet.</p> <p>→ Die genannten Punkte wurden also vom TÜV in angemessener Art und Weise berücksichtigt, d.h. die resultierenden Daten können, insbesondere unter Berücksichtigung des konservativen Ansatzes, als „seriös abgeschätzt“ eingeschätzt werden.</p> <p>Siehe letzte Spalte.</p>			→ Siehe Anhang 3 – Darlegungen/Ergebnisse Erörterung – Kritik an diversen UVU-Inhalten etc. – Com Kap. 5“

# Umwelt-Verträglichkeits-Untersuchung: Erweiterung des Tanklagers der Tanklux S.A. im Hafen Mertert

Antworten auf eingegangene Stellungnahmen – auch auf solche, die nicht im Rahmen der beiden Erörterungstermine vom 15.02.2017 und 08.03.2017 besprochen wurden

Stand: 18.07.2017

## Stellungnahme der Administration de l'environnement (AEV) vom 03.02.2017

Seite	Punkt	Sachverhalt / Kritik		Entgegnung		Belege		Anmerkungen / Erläuterungen
		Allgemein / Thematik	Detail	Anmerkung(en) / Kritik	AEV	Dokument	Quelle(n) im Detail	
1	1	Varianten	Variantenvergleich	Die UVU muss mit einer klaren, tabellarischen, abschließenden Beurteilung der Unterschiede zwischen den 2 Ortsvarianten ergänzt werden bzgl. aller in der UVU studierten Umweltauswirkungen.  Diese sollten auch bei nur minimalen Differenzen quantifiziert werden.	Siehe letzte Spalte.	/	/	→ Siehe Anhang 3 – Darlegungen/Ergebnisse Erörterung „Kritik an diversen UVU-Inhalten etc. – AEV 1“
	2	Verkehr	Verkehrsbeurteilung	Die Umweltverwaltung vermisst einen quantifizierten Vergleich zwischen dem aktuellen und dem zukünftigen Verkehrsaufkommen.  Die UVU muss ergänzt werden mit einer tabellarischen Darstellung des gewichteten Verkehrsaufkommens (1 LKW= 5 PKW) mit Berücksichtigung der hauptbetroffenen Straßen.  Folgende Annahmen sollen verglichen werden: • aktuelle Situation • zukünftige « realistische Situation » (Tanklux- LKW Verkehr+ 20 %), • zukünftige « worst case » Situation (Tanklux. LKW Verkehr+ 150 %).	Diese Anmerkung wird nicht als Kritik verstanden, sondern als Wunsch nach übersichtlicherer Zusammenstellung der mehrseitigen Ausführungen in der UVU.  Siehe auch letzte Spalte.	UVU	Kap. 10.1.2.1.2.1, Seiten 237-253  Kap. 10.1.5.2, Seiten 301-304	→ Siehe Anhang 3 – Darlegungen/Ergebnisse Erörterung „Kritik an diversen UVU-Inhalten etc. – AEV 2“

# Umwelt-Verträglichkeits-Untersuchung: Erweiterung des Tanklagers der Tanklux S.A. im Hafen Mertert

Antworten auf eingegangene Stellungnahmen – auch auf solche, die nicht im Rahmen der beiden Erörterungstermine vom 15.02.2017 und 08.03.2017 besprochen wurden

Stand: 18.07.2017

## Stellungnahme der Administration de la gestion de l'eau (AGE) vom 06.02.2017

Seite	Punkt	Sachverhalt / Kritik		Anmerkung(en) / Kritik	Entgegnung	Belege		Anmerkungen / Erläuterungen
		Allgemein / Thematik	Detail			Dokument	Quelle(n) im Detail	
1	1	Installationen auf dem neuen Quai	Hochwasserrelevanz	Das Konzept der in der Überschwemmungszone HQ100 zu errichtenden Betriebsplattformen (Plan "FRANKI C03 Plan beton : coupe E-E dans plateforme d'exploitation") lässt darauf schließen, dass der Einfluss auf den Gewässerabfluss gering bleibt da die besagten Plattformen auf Stahlbetonwandscheiben und in einer Linie mit dem neuen Kai errichtet werden und das Wasser somit unter diesen zirkulieren kann.	Das ist richtig, d.h. diese haben keine Hochwasser-Relevanz.  Siehe auch Aussagen bzgl. der realen Bedingungen in Bezug auf Hochwasser am Standort in den Anmerkungen zu Punkt 3.6.3 Seite 21 der Stellungnahme der 4 Gemeinden sowie letzte Spalte.	UVU	Anhang 16.5	→ Siehe Anhang 3 – Darlegungen/Ergebnisse Erörterung „Sonstiges – AGE 1“
	2			Das gleiche Konzept ist, falls nicht schon entsprechend geplant, auf die Plattform "Groupe electrogene, cuve d'emulsifiant et pompe" und das Gebäude "Gardiens (4x6m)" anzuwenden.	Das wird in allen Details sichergestellt.  Siehe auch Aussagen bzgl. der realen Bedingungen in Bezug auf Hochwasser am Standort in den Anmerkungen zu Punkt 3.6.3 Seite 21 der Stellungnahme der 4 Gemeinden sowie letzte Spalte.	UVU	Anhang 16.5	→ Siehe Anhang 3 – Darlegungen/Ergebnisse Erörterung „Sonstiges – AGE 2“
	3		Additive	Die geplanten Vorsichtsmaßnahmen zur Vermeidung einer zufälligen Verschüttung während des Befüllens bzw. Entleerens der Additiv-Behälter sowie einer Leckage dieser Behälter sind zu erläutern.  Einem zufälligen Auslaufen oder Verschütten von gelagerten Kohlenwasserstoffen (Diesel, Benzin, Kerosin etc.) kann mithilfe von Ölabscheidern entgegengewirkt werden. Eine zuverlässige Behandlung von Additiven durch diese Ölabscheider ist jedoch nicht gewährleistet.  Mangels eines geeigneten Auffangsystems zur Behandlung von Additiven bestünde durch deren Lagerung ein erhöhtes Umweltrisiko.	Siehe letzte Spalte.			→ Siehe Anhang 3 – Darlegungen/Ergebnisse Erörterung „Risikoanalyse / Additive / SMS / PUI / PUE / etc. – AGE 3“

# Umwelt-Verträglichkeits-Untersuchung: Erweiterung des Tanklagers der Tanklux S.A. im Hafen Mertert

Antworten auf eingegangene Stellungnahmen – auch auf solche, die nicht im Rahmen der beiden Erörterungstermine vom 15.02.2017 und 08.03.2017 besprochen wurden

Stand: 18.07.2017

Seite	Punkt	Sachverhalt / Kritik			Entgegenhaltung	Belege		Anmerkungen / Erläuterungen
		Allgemein / Thematik	Detail	Anmerkung(en) / Kritik	AGE	Dokument	Quelle(n) im Detail	
2	4	Regenwasser	Regenwasserbewirtschaftung und -ableitung auf dem Standort	Hinsichtlich des erforderlichen Genehmigungsantrags gemäß dem Wassergesetz (siehe Artikel 23 des loi modifié du 19 decembre 2008 relative à l'eau) ist darauf zu achten, dass das auf der Werkstatt, dem Lagerplatz, dem Gebäude und dem Parkplatz anfallende Regenwasser vor dem Einleiten in das Gewässer ebenfalls durch ein offenes Rückhaltebecken geleitet wird.	Dieser Sachverhalt ist nicht direkt UVU-relevant respektive relevant für die Beurteilung der Vollständigkeit der UVU.  Im Rahmen des CI- und wasserrechtlichen Genehmigungsverfahrens wird ein mit der AGE im Vorfeld abgestimmtes Regenwasserbewirtschaftungskonzept (s.u.) den Antragsunterlagen beigelegt.  Siehe auch letzte Spalte.	/	/	→ Siehe Anhang 3 – Darlegungen/Ergebnisse Erörterung „Sonstiges – AGE 4“
	5	Inhalte Genehmigungsantrag	Behördliche Abstimmung	Um die vorherigen offenen Punkte zu klären wird den Projektleitern geraten eine Absprache mit der Wasserwirtschaftsverwaltung anzufragen.	Davon wird (weiterhin) Gebrauch gemacht werden, s.o.  Siehe auch letzte Spalte.	/	/	→ Siehe Anhang 3 – Darlegungen/Ergebnisse Erörterung „Sonstiges – AGE 4“

# Umwelt-Verträglichkeits-Untersuchung: Erweiterung des Tanklagers der Tanklux S.A. im Hafen Mertert

Antworten auf eingegangene Stellungnahmen – auch auf solche, die nicht im Rahmen der beiden Erörterungstermine vom 15.02.2017 und 08.03.2017 besprochen wurden

Stand: 18.07.2017

## Stellungnahme des Département de l'environnement im MDDI (MDDI-Envi) vom 02.02.2017

Seite	Punkt	Sachverhalt / Kritik		Anmerkung(en) / Kritik	Entgegnhaltung	Belege		Anmerkungen / Erläuterungen
		Allgemein / Thematik	Detail			Dokument	Quelle(n) im Detail	
2	a	Impaktstudien	Aktualisierung an neuen Standort	Verweis auf die Gutachten der Fachverwaltungen	Diese Studien sind alle in Abstimmung mit den zuständigen Behörden und in Form von Studien zugelassener Gutachter (organisme agréé) erstellt worden.	UVU	Anhänge	Anhang 16.6 (Risikostudie ITM) Anhang 16.9 (Impaktstudie Schall) Anhang 16.10 (Impaktstudie Luftreinhaltung) Anhang 16.11 (Risikostudie Umwelt)
	b	Varianten	Variantenvergleich	<p>Die vorgelegte Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) beinhaltet in den Kapiteln 5.2 und 5.3 die Vorstellung von 2 Varianten innerhalb des Hafengeländes, sowie eine grobe Argumentation weshalb die Südvariante bevorzugt wird.</p> <p>Für den externen Leser erschließt sich, auch aufgrund der Fülle und der Komplexität der Informationen, diese Bewertung nicht direkt, da insbesondere für die Umweltbewertung auf die einzelnen Detailkapitel und die Fachstudien verwiesen wird.</p> <p>Darüber hinaus wird der Variantenvergleich und die Begründung für eine Variante nicht in der nicht-technischen Zusammenfassung aufgeführt.</p> <p>In diesem Sinne ist die UVP zu ergänzen mit einem transparenten tabellarischen Vergleich der beiden Varianten in dem für jedes Schutzgut die Vor- und Nachteile begründet werden, respektive warum keine relevanten Unterschiede zwischen den Varianten und den Auswirkungen auf die Schutzgüter festzustellen sind</p>	<p>Eine entsprechende tabellarische Zusammenstellung ist beizufügen; siehe auch Anmerkungen der AEV.</p> <p>Siehe auch letzte Spalte.</p>			→ Siehe Anhang 3 – Darlegungen/Ergebnisse Erörterung „Kritik an diversen UVU-Inhalten etc. – MDDI 1“

# Umwelt-Verträglichkeits-Untersuchung: Erweiterung des Tanklagers der Tanklux S.A. im Hafen Mertert

Antworten auf eingegangene Stellungnahmen – auch auf solche, die nicht im Rahmen der beiden Erörterungstermine vom 15.02.2017 und 08.03.2017 besprochen wurden

Stand: 18.07.2017

Seite	Punkt	Sachverhalt / Kritik		Anmerkung(en) / Kritik	Entgegenhaltung	Belege		Anmerkungen / Erläuterungen
		Allgemein / Thematik	Detail			Dokument	Quelle(n) im Detail	
2	C (1)	Landschaftsbild	Visualisierung Variante Nord	<p>Die Bewertung der Auswirkungen auf die Landschaft ist durch eine Bewertung der Nordvariante zu vervollständigen. Die Bevorzugung der Südvariante begründet sich für das Schutzgut "Landschaft" (Seite 64) auf die Feststellung "die Implantierung der neuen Anlagen in der Nähe des (ebenfalls) großvolumigen Baukörpers der neuen Kläranlage reduziert den Impact auf das Landschaftsbild".</p> <p>Diese Argumentation könnte allerdings auch für eine Bündelung der neuen Anlage mit den bestehenden Tanks sprechen, da diese in Form und Höhe eher den neuen Tanks entsprechen, als die niedrigere Kläranlage. Zudem könnte so eine Sichtachse zwischen dem Ort Grevenmacher und dem Hafengelände/Tanks bestehen bleiben.</p> <p>In diesem Sinne wird angeregt, auch für die Nordvariante eine Photomontage der UVP beizufügen, insbesondere für die Blickpunkte 1, 5, 6, 8, 10.</p>	<p>Siehe auch letzte Spalte.</p> <p>Die gewünschten Photomontagen wurden für alle 5 von MDDI angemarkten Blickpunkte erstellt und können der UVU zusätzlich beigelegt werden.</p> <p>Sie verdeutlichen die in der UVU dargelegte Sichtweise und die vorgenommene Bewertung.</p>			→ Siehe Anhang 3 – Darlegungen/Ergebnisse Erörterung „Kritik an diversen UVU-Inhalten etc. – MDDI 2“
	c (2)	Eingrünung, Sichtschutz	Uferbegleitende Vegetation der Mosel	<p>Die Autoren der UVP heben zu Recht die Bedeutung der uferbegleitenden Vegetation entlang der Mosel, besonders auch der Bäume, hervor.</p> <p>Dem Umgang mit dem bestehenden Grüngürtel ist bei der Umsetzung des Vorhabens, in Abstimmung mit dem geplanten Quai, welcher nicht Bestandteil des geprüften Projektes von Tanklux ist, eine hohe Beachtung zu schenken. Es ist sicherzustellen, dass sich ein eventuelles Entfernen verschiedener Bäume auf ein absolutes Minimum beschränkt und Lücken im Grüngürtel, wo möglich, geschlossen werden.</p> <p>Dies hat in enger Zusammenarbeit mit der "Administration de la nature et des forêts" zu erfolgen.</p>	<p>Anmerkung: Wir haben nur die UVU durchgeführt, die Behörden führen die UVP durch.</p> <p>Diese Forderung wird in vollem Umfang akzeptiert, wie in der UVU beschrieben.</p> <p>Konkrete Aussagen oder Maßnahmen sind aber erst nach Bau des Quais möglich.</p> <p>Es gab schon mehrere Kontakte mit den zuständigen Stellen der ANF, Arrondissement Est bzw. dem lokalen Förster (Hr. Fisch) im Vorfeld; -&gt; Fortsetzung.</p> <p>Siehe auch letzte Spalte.</p>			→ Siehe Anhang 3 – Darlegungen/Ergebnisse Erörterung „Sonstiges – MDDI 3“

# Umwelt-Verträglichkeits-Untersuchung: Erweiterung des Tanklagers der Tanklux S.A. im Hafen Mertert

Antworten auf eingegangene Stellungnahmen – auch auf solche, die nicht im Rahmen der beiden Erörterungstermine vom 15.02.2017 und 08.03.2017 besprochen wurden

Stand: 18.07.2017

Seite	Punkt	Sachverhalt / Kritik		Anmerkung(en) / Kritik	Entgegnhaltung	Belege		Anmerkungen / Erläuterungen
		Allgemein / Thematik	Detail			Dokument	Quelle(n) im Detail	
	c (3)	Landschaftsbild	Integration der neuen Tanks durch Farbgestaltung etc.	<p>Darüber hinaus beschreiben die Autoren der UVP (Seite 273) dass " Die großen Tanks stehen so dicht zusammen und weisen durchgängig etwa eine gleiche Höhe auf, so dass sie einen "Block" darstellen.</p> <p>Weder Form, noch Farbe oder Oberflächengestaltung etc. können dies vollständig mindern, letztere könnte allerdings zu einer tendenziell besseren Integration in das Landschaftsbild beitragen".</p> <p>Die hier angesprochene Maßnahme solle präzisiert werden, um darzulegen, wie der genannte Ansatz konkret zu einer besseren Integration beitragen könnte, oder</p> <p>muss man davon ausgehen, dass diesem Aspekt bei der Planung der Tanks schon Rechnung getragen wurde, ohne, dass er genauer erläutert wurde ?</p>	<p>UVU</p> <p>Eine gleiche Höhe der Tanks ist erforderlich, um einem Überschlag auf benachbarte Tanks bzw. deren Erhitzung beim Brand eines (niedrigeren) Tanks begegnen bzw. diesem vorbeugen zu können.</p> <p>Für einwandige Tanks gibt es die Anforderung, diese weiß oder zumindest sehr gut reflektierend ausführen zu müssen, um einer Erhitzung durch Sonneneinstrahlung vorzubeugen.</p> <p>Bei doppelwandigen Tanks ist diese Problematik nicht gegeben, so daß diese theoretisch, in Abstimmung mit den hierfür zuständigen Behörden theoretisch auch anders-farbig gestaltet werden könnten.</p> <p>Die Tanklux S.A. steht entsprechenden Maßnahmen in Abstimmung mit den zuständigen Behörden prinzipiell positiv gegenüber.</p> <p>Siehe auch letzte Spalte.</p>	/	/	→ Siehe Anhang 3 – Darlegungen/Ergebnisse Erörterung „Kritik an diversen UVU-Inhalten etc. – MDDI 4“

# Umwelt-Verträglichkeits-Untersuchung: Erweiterung des Tanklagers der Tanklux S.A. im Hafen Mertert

Antworten auf eingegangene Stellungnahmen – auch auf solche, die nicht im Rahmen der beiden Erörterungstermine vom 15.02.2017 und 08.03.2017 besprochen wurden

Stand: 18.07.2017

## Stellungnahme der Struktur- und Genehmigungsdirektion Nord (SGD-N) vom 01.02.2017

Seite	Punkt	Sachverhalt / Kritik			Entgegnung	Belege		Anmerkungen / Erläuterungen
		Allgemein / Thematik	Detail	Anmerkung(en) / Kritik	SGD-N	Dokument	Quelle(n) im Detail	
<b>I Referat 24 – Regionalstelle Gewerbeaufsicht Trier</b>								
1-2	1	Bauphase	Lärm	<p>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 Rückfahrsektoren bei Baumaschinen; gegebenenfalls sollten Baumaschinen und Fahrzeuge mit Rückfahrkameras oder Personen als Einweiser eingesetzt werden).</p> <p>Den vom Lärm betroffenen Anliegern in Temmels sollte die Durchführung der Arbeiten in geeigneter Weise unter Angabe der vorgesehenen Arbeitszeiten vorab bekannt gegeben werden.</p> <p>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.</p>	<p>Die genannten Aspekte sind nicht UVU-relevant, die diesbezüglichen Sachverhalte werden im Rahmen der Genehmigungsverfahren geregelt werden.</p> <p>Dabei sind sowohl Umwelt- als auch Sicherheitsaspekte zu berücksichtigen.</p> <p>Siehe auch letzte Spalte.</p>	UVU	Kap. 6.3.5	→ Siehe Anhang 3 – Darlegungen/Ergebnisse Erörterung „Schall / Schallstudie / Verkehr – SGDN 1“

# Umwelt-Verträglichkeits-Untersuchung: Erweiterung des Tanklagers der Tanklux S.A. im Hafen Mertert

Antworten auf eingegangene Stellungnahmen – auch auf solche, die nicht im Rahmen der beiden Erörterungstermine vom 15.02.2017 und 08.03.2017 besprochen wurden

Stand: 18.07.2017

Seite	Punkt	Sachverhalt / Kritik		Anmerkung(en) / Kritik	Entgegnung	Belege		Anmerkungen / Erläuterungen												
		Allgemein / Thematik	Detail			Dokument	Quelle(n) im Detail													
2-3	2 (1)	Betriebszeiten		<p>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. [...]</p> <p>In der Lärmimpaktstudie wird von einer „realistischen“ Erhöhung der Bewegung von Tankwagen um 20% ausgegangen.</p> <p>Außerdem bezieht sich die Studie auf Punkt 4 der Betriebsbedingungen der Betriebsgenehmigung Nr.1/12/093 vom 13. Mai 2013, die das Hafengelände Mertert betreffen. Diese Betriebsgenehmigung liegt uns nicht vor.</p> <p>Anhand dieser Angaben ist für uns jedoch nicht nachvollziehbar, in welchen Zeiträumen verbindlich</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Befüllung, Entnahme der Tanklastwagen,</li><li>• Be- und Entladung von Waggons,</li><li>• Befüllung, Entnahme der Schiffe stattfinden.</li></ul> <p>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.</p>	<p>Die Betriebszeiten bleiben unverändert.</p> <p>Auch an den Zeiträumen, in denen Schiffe, Waggons oder TKW anliefern und verladen werden, ändert sich nichts.</p> <p>Das gilt ebenso für die Auslieferung per TKW.</p> <p><b>Anlieferungen:</b></p> <p><u>Anlieferung Schiff:</u> derzeit 1 Schiff alle 2-3 Tage Zeitraum: Die Veränderungen (+20%) dürften sich im Anliefer-rhythmus kaum bemerkbar machen.</p> <p><u>Anlieferung Waggons:</u> derzeit 1 Zug pro Woche Zeitraum: Die Veränderungen (+20%) dürften sich im Anliefer-rhythmus kaum bemerkbar machen.</p> <p><u>Anlieferung TKW (nur Additive):</u> derzeit 1 TKW pro Monat Zeitraum: Die Veränderungen (+20%) dürften sich im Anliefer-rhythmus kaum bemerkbar machen.</p> <p><b>Auslieferungen:</b></p> <p><u>Auslieferung TKW:</u></p> <table><tr><td>derzeit</td><td>45 TKW/d</td><td>künftig: 55 TKW/d</td></tr><tr><td>Zeitraum:</td><td>4-24 Uhr</td><td>4-24 Uhr</td></tr><tr><td>TKW/h (real):</td><td>5-8</td><td>8-10</td></tr><tr><td>TKW/h (Studie):</td><td>11</td><td>15</td></tr></table> <p>In der Schallstudie wurde, wie in Lux. üblich, die Lärm-belastung in der lautesten Stunde zugrunde gelegt, bezogen auf alle Verkehrsträger.</p> <p>Ferner basieren die durchgeführten Berechnungen auf dem worst-case-Szenario (+150%) der Luftreinhal-tungsstudie, d.h. 28 TKW-Auslieferungen in der lautesten Stunde (+ Schiffe, Anlieferverkehr etc.).</p> <p>Siehe auch letzte Spalte.</p>	derzeit	45 TKW/d	künftig: 55 TKW/d	Zeitraum:	4-24 Uhr	4-24 Uhr	TKW/h (real):	5-8	8-10	TKW/h (Studie):	11	15	UVU	<p>Kap. 6.4.1 Kap. 6.4.1</p> <p>Anhang 16.9</p>	➔ Siehe Anhang 3 – Darlegungen/Ergebnisse Erörterung „Schall / Schallstudie / Verkehr – SGDN 2“
derzeit	45 TKW/d	künftig: 55 TKW/d																		
Zeitraum:	4-24 Uhr	4-24 Uhr																		
TKW/h (real):	5-8	8-10																		
TKW/h (Studie):	11	15																		

# Umwelt-Verträglichkeits-Untersuchung: Erweiterung des Tanklagers der Tanklux S.A. im Hafen Mertert

Antworten auf eingegangene Stellungnahmen – auch auf solche, die nicht im Rahmen der beiden Erörterungstermine vom 15.02.2017 und 08.03.2017 besprochen wurden

Stand: 18.07.2017

Seite	Punkt	Sachverhalt / Kritik		Anmerkung(en) / Kritik	Entgegnung	Belege		Anmerkungen / Erläuterungen
		Allgemein / Thematik	Detail			Dokument	Quelle(n) im Detail	
3	2 (2)	Schall	Berücksichtigung neuer Wohngebiete, Festlegung neuer IP, Überarbeitung Impaktstudie Schall	Als Unterlagen für die Beschreibung der Lärmimpaktstudie 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 <u>Wohngebiete „Auf der Kirth“ und „In den Kälchen-Erweiterung“</u> als allgemeines Wohngebiet eingetragen und auch mittlerweile in der Nutzung bebaut. Diese Wohngebiete sind unter Tabelle 4.1 der Lärmimpaktstudie 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 Lärmimpaktstudie dahin gehend zu ergänzen, dass in den beiden Baugebieten die maßgeblichen Immissionsorte festgelegt und betrachtet werden.	Eingangsbemerkung: Die Initiative zur Überprüfung der PAG, FNP etc. hinsichtlich möglicher zwischenzeitlicher Änderungen ging von der ProSolut S.A. aus. Mit Schreiben vom 29.10.2015 an alle betroffenen Gemeinden wurden mögliche Änderungen abgefragt.  Die eingehenden Unterlagen und Informationen wurden im Detail analysiert und führten teilweise zu Änderungen hinsichtlich der IP der Umweltstudien etc.  Dies war u.a. bei den von der Gemeinde Temmels mitgeteilten Änderungen am Rand der Ortschaft Wellen der Fall, wo der IP 8 hingelegt wurde.  Die Änderungen des FNP im Bereich der Wohngebiete „Auf der Kirth“ und „In den Kälchen-Erweiterung“ waren hingegen nicht „relevant“ da sie <ul style="list-style-type: none"> <li>aus Sicht der Tanklager-Erweiterung hinter der Ortschaft Temmels liegen und</li> <li>andere, bereits definierte IP diese Gebiete „abdecken“ und eine solide Abschätzung der möglichen Impakte auf diese beiden Gebiete ermöglichen.</li> </ul> Siehe auch letzte Spalte.	UVU	Kap. 3.2.3.1, Seite 42ff	→ Siehe Anhang 3 – Darlegungen/Ergebnisse Erörterung „Schall / Schallstudie / Verkehr – SGDN 3“
3	3.0	Gefahrenanalyse	Umwelt-Risikostudie	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 Blitzschlag als Zündquelle eine wesentliche Gefährdung darstellt, wird auch von unserer Seite darum gebeten, die Gefahrenanalyse um diesen Punkt zu ergänzen.	Dieser Sachverhalt ist nicht UVU-relevant bzw. es besteht keine Notwendigkeit der Anpassung der UVU oder der Umwelt-Risikostudie in diesem Punkt. Der Sachverhalt ist dort erwähnt, wird aber nicht weiter ausgeführt.  Umsetzung im Rahmen des Genehmigungsverfahrens bzw. als Genehmigungsaufgabe. Konkretisierung im Rahmen der Ausführungsplanung, Überprüfung im Rahmen der behördlichen Abnahmen etc.  Siehe auch letzte Spalte.	UVU	Anhang 16.11	Kap. 3.1.3.1.3  → Siehe Anhang 3 – Darlegungen/Ergebnisse Erörterung „Risikoanalyse / Additive / SMS / PUI / PUE / etc. – SGDN 4“
	3.1	Gefahrenanalyse	Gasleitung	Punkt 3.1.2.2.3 des Berichtes führt eine unterirdische Gasleitung am Standort an. Wie ist dieses Risiko bewertet worden?	Dieser Sachverhalt ist nicht UVU-relevant bzw. es besteht keine Notwendigkeit der Anpassung der UVU oder der Umwelt-Risikostudie in diesem Punkt. Der Sachverhalt ist dort erwähnt, wird aber nicht weiter ausgeführt.  Der Gutachter hat diesen Sachverhalt festgestellt, festgehalten, analysiert und als nicht beurteilungsrelevant angesehen.  Siehe auch letzte Spalte.	UVU	Anhang 16.11	Kap. 3.1.3.2.3  → Siehe Anhang 3 – Darlegungen/Ergebnisse Erörterung „Risikoanalyse / Additive / SMS / PUI / PUE / etc. – SGDN 5“

# Umwelt-Verträglichkeits-Untersuchung: Erweiterung des Tanklagers der Tanklux S.A. im Hafen Mertert

Antworten auf eingegangene Stellungnahmen – auch auf solche, die nicht im Rahmen der beiden Erörterungstermine vom 15.02.2017 und 08.03.2017 besprochen wurden

Stand: 18.07.2017

Seite	Punkt	Sachverhalt / Kritik		Anmerkung(en) / Kritik	Entgegnung	Belege		Anmerkungen / Erläuterungen
		Allgemein / Thematik	Detail			Dokument	Quelle(n) im Detail	
3/4	3.2	Schall	Anlieferzeiten und -häufigkeiten	<p>Punkt 3.2.3 führt an, dass „achtundzwanzig bis dreißig Schiffe mit einem durchschnittlichen Fassungsvermögen von 2700m<sup>3</sup> jeden Monat entladen werden können.“</p> <p>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.</p> <p>Sowohl für die Gefährdungsanalyse, wie auch für die Beurteilung der Lärmimpaktstudie, 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.</p>	<p>Diese Angabe ist rein „informativ“, stellt aber lediglich das Maximum der Entladekapazität der Anlage dar. Diese wird nie ausgeschöpft werden (müssen), da der Umschlag viel niedriger ist bzw. sein wird.  <math>2.700 \times 30 \times 12 = 972.000 \text{ m}^3</math></p> <p>Derzeit: <math>4.800 \text{ m}^3 \times 10 \times 12 = 576.000 \text{ m}^3/\text{a}</math>  Dieses Volumen stimmt mit dem Umschlag der Studie Luftreinhaltung (Jahr des max. Umschlages: 2012) überein; 10 Schiffe pro Monat bzw. eines alle 3 Tage.  Künftig: <math>4.800 \text{ m}^3 \times 12 \times 12 = 691.000 \text{ m}^3/\text{a}</math>  (Zunahme um 20%, d.h. von 10 auf 12 Schiffe pro Monat)  <math>691.000 \text{ m}^3 / 576.000 \text{ m}^3 = 1,2 (+20\%)</math></p> <p>Siehe auch letzte Spalte.</p>	UVU	Anhang 16.11	<p>Kap. 3.2.3</p> <p>Kap. 6.4.1</p> <p>→ Siehe Anhang 3 – Darlegungen/Ergebnisse Erörterung „Schall / Schallstudie / Verkehr – SGDN 6“</p>
4	3.3	TKW-Transporte	An- und Abfahrten pro Tag im erweiterten Betrieb	<p>Punkt 3.2.4 beschreibt den Umschlag durch TKWs und Waggonen. Hier ist angegeben, dass „100% der Produkte zurzeit über die Straße abtransportiert werden.“</p> <p>Mit wie vielen An- und Abfahrten pro Tag ist hier im erweiterten Betrieb zu rechnen?</p>	<p>Dieser Sachverhalt ist im Detail in der UVU beschrieben, sowohl für den Ist-Zustand, als auch für die zukünftige Situation, sowohl für den realistischen Fall (+20%) als auch für den „worst-case“ (+150%).</p> <p>Dieser Sachverhalt entspricht der Anmerkung 2 der AEV, siehe dort.</p> <p>Siehe auch letzte Spalte.</p>	UVU	<p>Kap. 10.1.2.1.2.1, Seiten 237-253</p> <p>Kap. 10.1.5.2, Seiten 301-304</p>	<p>→ Siehe Anhang 3 – Darlegungen/Ergebnisse Erörterung „Schall / Schallstudie / Verkehr – SGDN 7“</p>
4	3.4	Lagerung	Additive	<p>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.</p>	<p>Siehe auch Anmerkungen zu vorausgehenden Nachfragen der 4 Gemeinden</p> <p>Siehe auch letzte Spalte.</p>			<p>→ Siehe Anhang 3 – Darlegungen/Ergebnisse Erörterung „Risikoanalyse / Additive / SMS / PUI / PUE / etc. – SGDN 8“</p>

# Umwelt-Verträglichkeits-Untersuchung: Erweiterung des Tanklagers der Tanklux S.A. im Hafen Mertert

Antworten auf eingegangene Stellungnahmen – auch auf solche, die nicht im Rahmen der beiden Erörterungstermine vom 15.02.2017 und 08.03.2017 besprochen wurden

Stand: 18.07.2017

Seite	Punkt	Sachverhalt / Kritik			Entgegnung	Belege		Anmerkungen / Erläuterungen
		Allgemein / Thematik	Detail	Anmerkung(en) / Kritik	SGD-N	Dokument	Quelle(n) im Detail	
4	3.5	Gefahrenanalyse	Abnahmen und Überprüfungen	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.	„Zugelassene Stelle“ ist der allgemeine Begriff für Experten, die in Luxemburg seitens einer zuständigen Stelle (Behörde) als „Sachverständiger“ zugelassen sind.  Umweltbereich, AEV, ANF etc.: Organisme agréé ITM: Organisme de contrôle agréé Siehe auch letzte Spalte.			→ Siehe Anhang 3 – Darlegungen/Ergebnisse Erörterung „Risikoanalyse / Additive / SMS / PUI / PUE / etc. – SGD 9“
4	3.6	Gefahrenanalyse	Dominoeffekte	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.	Dominoeffekte wurden ebenfalls untersucht, wie aus folgenden Teilen der Risikostudie ITM, welche die Basis der Risikostudie Umwelt ist, hervorgeht:  Risikostudie ITM: Kap. 4.6, S. 109: Effets dominos .... Tab. in Kap. 5, letzte Zeile, S. 120: Effets dominos ...	UVU	Anhang 16.6	Kap. 4.6, S. 109 Tab. in Kap. 5, letzte Zeile, S. 120
4	4	Impaktstudie Luftreinhaltung	Änderungen im Bestand	In der vorliegenden Studie wird in Kapitel 3, Anlagenbeschreibung angegeben, dass die Abluft der Benzintanks mit Festdach über eine Dampfückgewinnung (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?	Richtig  Die Antragstellung bezieht sich auf die geplante Erweiterung. Im bestehenden Tanklager sind keine Änderungen geplant. Alle Tanks haben ein Festdach.  Im Zuge der UVU hat die Tanklux S.A. zugesagt, die Belegung von Tank 30, der zusätzlich noch ein inneres Schwimmdach besitzt, zu ändern; Beschränkung auf Diesel/Heizöl.  Überall, im Bestand und in der geplanten Erweiterung. Alle neuen Tanks werden ebenfalls ein Festdach aufweisen sowie ein innenliegendes Schwimmdach. Siehe auch letzte Spalte.			→ Siehe Anhang 3 – Darlegungen/Ergebnisse Erörterung „Risikoanalyse / Additive / SMS / PUI / PUE / etc. – SGD 11“

# Umwelt-Verträglichkeits-Untersuchung: Erweiterung des Tanklagers der Tanklux S.A. im Hafen Mertert

Antworten auf eingegangene Stellungnahmen – auch auf solche, die nicht im Rahmen der beiden Erörterungstermine vom 15.02.2017 und 08.03.2017 besprochen wurden

Stand: 18.07.2017

Seite	Punkt	Sachverhalt / Kritik		Anmerkung(en) / Kritik	Entgegenhaltung	Belege		Anmerkungen / Erläuterungen
		Allgemein / Thematik	Detail			Dokument	Quelle(n) im Detail	
5	5	Information der Öffentlichkeit	Information der Öffentlichkeit auf deutschen Seite	<p>Diverse Ausführungen zu deutschen Regelungen nach der Störfall-VO etc.</p> <p>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.</p>	<p>Kein UVU-relevanter Sachverhalt.</p> <p>Klärung / Umsetzung im Rahmen der Genehmigungsverfahren sowie internationaler Abkommen, welchen Luxembourg zugestimmt hat.</p> <p>Siehe auch letzte Spalte.</p>			→ Siehe Anhang 3 – Darlegungen/Ergebnisse Erörterung „Risikoanalyse / Additive / SMS / PUI / PUE / etc. – SGDN 12“
	6	Vorliegende Genehmigungen	Übersetzungen	<p>Betrifft Ordner 2/3 der Antragsunterlagen im Register 4 unter Nr. 16.4. 'Vorliegende Genehmigungen', insgesamt 4 Genehmigungen des bestehenden Tanklagers, bestehend aus</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Autorisation N° C 164/86, Ministère du Travail, 30.08.1989</li> <li>Autorisation N° 1/91/3216/52002/102, Ministère du Travail et de l'Emploi, 27.06.1995</li> <li>Autorisation N° 1/91/3216, Ministère de l'Environnement, 08.06.1994</li> <li>Autorisation N° 1/16/0291, Ministère du Développement durable et des Infrastructures, 15.06.2016</li> </ul> <p>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.</p>	<p>Kein UVU-relevanter Sachverhalt.</p> <p>Relevante Sachverhalte dürften aus den in deutscher Sprache vorliegenden Unterlagen, v.a. Studien hervorgehen. Die genannten Genehmigungen wurden von den beauftragten Gutachtern berücksichtigt, das dürfte prinzipiell genügen.</p> <p>Die genannten Genehmigungen beziehen sich auf den Ist-Zustand, die Antragstellung lediglich auf die geplante Erweiterung. -Ein relevantes Wissensdefizit ist (auch) daher nicht erkennbar.</p> <p>Sollte dennoch ein darüber hinausgehendes Informationsinteresse bestehen, müssten sich die daran Interessierten ggfs. selbst darum bemühen.</p> <p>Siehe auch letzte Spalte.</p>			→ Siehe Anhang 3 – Darlegungen/Ergebnisse Erörterung „Kritik an diversen UVU-Inhalten etc. – SGDN 13“

# Umwelt-Verträglichkeits-Untersuchung: Erweiterung des Tanklagers der Tanklux S.A. im Hafen Mertert

Antworten auf eingegangene Stellungnahmen – auch auf solche, die nicht im Rahmen der beiden Erörterungstermine vom 15.02.2017 und 08.03.2017 besprochen wurden

Stand: 18.07.2017

Seite	Punkt	Sachverhalt / Kritik			Entgegnung	Belege		Anmerkungen / Erläuterungen
		Allgemein / Thematik	Detail	Anmerkung(en) / Kritik	SGD-N	Dokument	Quelle(n) im Detail	
<b>II Referat 34 – Regionalstelle Wasserwirtschaft, Abfallwirtschaft, Bodenschutz Trier</b>								
7	1	Niederschläge	Ableitung 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 Erlaubisantrag bei der zuständigen deutschen Behörde einzureichen.  Zuständige Behörde ist voraussichtlich die SGD Nord als obere Wasserbehörde.	Nicht UVU relevante Anmerkung.  Umsetzung im Rahmen der Genehmigungsverfahren unter Beteiligung bzw. in Ausführung durch die zuständigen lux. Stellen.  Ferner ggfs. zusätzliche Antragstellung durch die Tanklux S.A.  Siehe auch letzte Spalte.			→ Siehe Anhang 3 – Darlegungen/Ergebnisse Erörterung „Erforderliche Genehmigungen außerhalb von Commodo u. lux. Wasserrecht – SGD N 14“
	2	Gefahrstoffe	Umladen, Löschen 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.	Nicht UVU relevante Anmerkung.  Umsetzung im Rahmen der Genehmigungsverfahren unter Beteiligung bzw. in Ausführung durch die zuständigen lux. Stellen.  Ferner ggfs. zusätzliche Antragstellung durch die Tanklux S.A.  Siehe auch letzte Spalte.			→ Siehe Anhang 3 – Darlegungen/Ergebnisse Erörterung „Erforderliche Genehmigungen außerhalb von Commodo u. lux. Wasserrecht – SGD N 15“
2	/	Straßenentwässerung	Ableitung in die Mosel	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.	Nicht UVU- bzw. vorhabensrelevant.  Verantwortlich für die Verkehrsinfrastrukturen innerhalb des Hafens ist die Hafengesellschaft.			

# Umwelt-Verträglichkeits-Untersuchung: Erweiterung des Tanklagers der Tanklux S.A. im Hafen Mertert

Antworten auf eingegangene Stellungnahmen – auch auf solche, die nicht im Rahmen der beiden Erörterungstermine vom 15.02.2017 und 08.03.2017 besprochen wurden

Stand: 18.07.2017

Seite	Punkt	Sachverhalt / Kritik		Anmerkung(en) / Kritik	Entgegenhaltung	Belege		Anmerkungen / Erläuterungen
		Allgemein / Thematik	Detail			Dokument	Quelle(n) im Detail	
7-8	/	UVU	Schutz von Boden und Wasser	<p>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 Leckanzeigergerät voraus.</p> <p>Eine Leckanzeige wird in den Unterlagen allerdings lediglich beim Doppelboden erwähnt, nicht aber bei der Doppelwand.</p> <p>Aus deutscher Sicht muss auch der Zwischenraum der Doppelwände lecküberwacht werden (z. B. mittels Unterdruckleckanzeiger).</p> <p>Sofern nur der Doppelboden lecküberwacht werden soll, 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.</p>	<p>Der thematisierte Sachverhalt ist prinzipiell UVU-relevant und die Nachfrage wird als berechtigt angesehen.</p> <p>Sowohl der Boden der Tanks, als auch der Zwischenraum der Doppelwand werden leakage-überwacht werden.</p> <p>Die Antragsunterlagen werden hinreichende Informationen und Präzisierungen zu diesem Sachverhalt enthalten.</p> <p>Siehe auch letzte Spalte.</p>			<p>→ Siehe Anhang 3 – Darlegungen/Ergebnisse Erörterung „Risikoanalyse / Additive / SMS / PUI / PUE / etc. – SGDN 16“</p>
8	/	Szenario 1 der Umwelt-Risikostudie	Auffangvolumen	<p>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.</p>	<p>Der beauftragte Gutachter hat dieses Defizit aufgezeigt und zwei Möglichkeiten der Behebung aufgezeigt.</p> <p>Die Tanklux S.A. hat sich, wie in der UVU mehrfach, u.a. in Kapitel 10.1.1.3.4, Seite 215 (Fußnote 37) dargelegt, sowie in der schriftlichen Stellungnahme der Geschäftsführung der Tanklux S.A. in Anhang 16.12 verbindlich zugesagt, zur Umsetzung der vom Gutachter vorgeschlagenen Maßnahme 2 entschieden, d.h. der redundanten Ausführung der Schaumlöschanlage in den neuen Tanks.</p> <p>Siehe auch letzte Spalte.</p>	UVU	<p>Kap. 10.1.1.3.4, Seite 215 (Fußnote 37)</p> <p>Anhang16.12</p>	<p>Stellungnahme Tanklux zur Risikostudie Umwelt</p> <p>→ Siehe Anhang 3 – Darlegungen/Ergebnisse Erörterung „Risikoanalyse / Additive / SMS / PUI / PUE / etc. – SGDN 17“</p>

# Umwelt-Verträglichkeits-Untersuchung: Erweiterung des Tanklagers der Tanklux S.A. im Hafen Mertert

Antworten auf eingegangene Stellungnahmen – auch auf solche, die nicht im Rahmen der beiden Erörterungstermine vom 15.02.2017 und 08.03.2017 besprochen wurden

Stand: 18.07.2017

Seite	Punkt	Sachverhalt / Kritik		Anmerkung(en) / Kritik	Entgegnung	Belege		Anmerkungen / Erläuterungen
		Allgemein / Thematik	Detail			Dokument	Quelle(n) im Detail	
8	/			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.	Das ist primär nicht vorgesehen gewesen. Seitens der Tanklux S.A. wurde dem entsprechenden Hinweis bzw. Vorschlag des Gutachters aber auf freiwilliger Basis zugestimmt. Diese Zusage ist verbindlich, wie aus der schriftlichen Stellungnahme der Geschäftsführung der Tanklux S.A. in Anhang 16.12 hervorgeht.  Sachverhalt im eigentlichen Sinn nicht UVU-relevant, bzw. nicht erheblich für die Frage der Richtigkeit und Vollständigkeit der UVU zum geplanten Vorhaben (Erweiterung). Siehe auch letzte Spalte.	UVU	Anhang 16.12	Stellungnahme Tanklux zur Risikostudie Umwelt  → Siehe Anhang 3 – Darlegungen/Ergebnisse Erörterung „Risikoanalyse / Additive / SMS / PUI / PUE / etc. – SGDN 18“
8	/	Additive	Informationen zu deren Qualität und Eigenschaften	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.	Die Nachfrage wird als prinzipiell berechtigt angesehen. Entsprechende Detailinformationen zu den derzeit bekannten, dort zur Lagerung vorgesehenen Additiven werden bereitgestellt. Ferner wird im Genehmigungsantrag definiert, welche Kriterien erfüllt sein müssen, damit ein Stoff dort gelagert werden darf. Siehe auch letzte Spalte.			→ Siehe Anhang 3 – Darlegungen/Ergebnisse Erörterung „Risikoanalyse / Additive / SMS / PUI / PUE / etc. – SGDN 19“
8/9	/	Dichtheit und Medienbeständigkeit von Flächen	Ausdruck – erforderliche Korrekturen	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, Abfüllflächen Abfüllflächen und Rückhalteeinrichtungen müssen aus deutscher Sicht gegenüber Kraftstoffen und Additiven „flüssigkeitsdicht“ sein.	Der Einwand ist berechtigt. Die Formulierung an den entsprechenden Stellen „wasserdicht und medienbeständig“ - Kap. 6.3, Seite 93 und - Kap. 10.1.1.3.4, Seite 215 ist entsprechend anzupassen „flüssigkeitsdicht und medienbeständig“. Siehe auch letzte Spalte.	UVU	Kap. 6.3, Seite 93  Kap. 10.1.1.3.4, Seite 215	→ Siehe Anhang 3 – Darlegungen/Ergebnisse Erörterung „Risikoanalyse / Additive / SMS / PUI / PUE / etc. – SGDN 20“

# Umwelt-Verträglichkeits-Untersuchung: Erweiterung des Tanklagers der Tanklux S.A. im Hafen Mertert

Antworten auf eingegangene Stellungnahmen – auch auf solche, die nicht im Rahmen der beiden Erörterungstermine vom 15.02.2017 und 08.03.2017 besprochen wurden

Stand: 18.07.2017

Seite	Punkt	Sachverhalt / Kritik		Anmerkung(en) / Kritik	Entgegnhaltung	Belege		Anmerkungen / Erläuterungen
		Allgemein / Thematik	Detail			Dokument	Quelle(n) im Detail	
9	/	Niederschlagswasser	Abscheidung Kohlenwasserstoffe in den Ölabscheidern	<p>Aus den Unterlagen geht hervor, dass das Niederschlagswasser mittels Pumpen den Ölabscheidern zugeführt werden soll.</p> <p>Die üblicherweise verwendeten Kreislumpen erzeugen aus dem Öl-Wasser-Gemisch Emulsionen, die von Ölabscheidern nicht mehr hinreichend gereinigt werden können.</p> <p>Pumpen vor Ölabscheidern sollten generell vermieden werden.</p> <p>Sofern unvermeidbar, sollten statt Kreislumpen so genannte Verdrängerpumpen vorgesehen werden (z. B. Membranpumpen, Schlauchpumpen, Exzenterschneckenpumpen).</p>	<p>Das ist nicht Stand der Technik für den besagten Einsatzbereich und ist/war von daher auch nie vorgesehen.</p> <p>Sind im besagten Fall leider unvermeidbar.</p> <p>Der Einsatz einer Zwangsförderpumpe/Verdrängerpumpe ist vorgesehen.</p> <p>Die Ölabscheider werden, zusammen mit den zugehörigen Pumpen, von einem Fachunternehmen bezogen und installiert werden, nachfolgend erfolgt eine Überprüfung und Abnahme (durch ein zugelassenes Unternehmen) vor ihrer Inbetriebnahme.</p> <p>Siehe auch letzte Spalte.</p>			→ Siehe Anhang 3 – Darlegungen/Ergebnisse Erörterung „Sonstiges – SGDN 21“
9	/	Additive	Abscheidung mittels Ölabscheidern	<p>Aus den Unterlagen geht nicht hervor, um welche Additive es sich handelt.</p> <p>Sofern es sich nicht um Leichtflüssigkeiten handelt, sind sie nicht mittels Ölabscheidern abscheidbar.</p> <p>Bei wasserlöslichen Additiven wie z. B. Ethanol oder Harnstofflösung sind Ölabscheider wirkungslos.</p> <p>Falls es zu einer Havarie mit Additiven kommen sollte, müssen diese auf dem Tanklagersgelände zurückgehalten werden. Eine Ableitung der Additive bzw. des damit verunreinigten Niederschlagswassers über die Ölabscheider darf nicht erfolgen.</p>	<p>Die entsprechende Klarstellung erfolgte im Rahmen des Erörterungstermins durch Bereitstellung entsprechender Informationen zu den derzeit bekannten Additiven, sowie zu Kriterien, welchen Additive generell werden entsprechen müssen, um dort gelagert zu werden. Weitere Festlegung im Rahmen des Genehmigungsverfahrens.</p> <p>Die genannten Stoffe stellen kein Additiv im Sinne der vorausgehenden Festlegungen dar.</p> <p>Berechtigte Forderung, die aber ohnehin erfüllt wird.</p> <p>Sicherstellung durch genehmigungsrechtliche Auflagen.</p> <p>Siehe auch letzte Spalte.</p>			→ Siehe Anhang 3 – Darlegungen/Ergebnisse Erörterung „Risikoanalyse / Additive / SMS / PUI / PUE / etc. – SGDN 22“

## Umwelt-Verträglichkeits-Untersuchung: Erweiterung des Tanklagers der Tanklux S.A. im Hafen Mertert

Antworten auf eingegangene Stellungnahmen – auch auf solche, die nicht im Rahmen der beiden Erörterungstermine vom 15.02.2017 und 08.03.2017 besprochen wurden

Stand: 18.07.2017

[illegible]

# Umwelt-Verträglichkeits-Untersuchung: Erweiterung des Tanklagers der Tanklux S.A. im Hafen Mertert

Antworten auf eingegangene Stellungnahmen – auch auf solche, die nicht im Rahmen der beiden Erörterungstermine vom 15.02.2017 und 08.03.2017 besprochen wurden

Stand: 18.07.2017

Seite	Punkt	Sachverhalt / Kritik		Entgegenhaltung	Belege		Anmerkungen / Erläuterungen	
		Allgemein / Thematik	Detail	Anmerkung(en) / Kritik	SGD-N	Dokument	Quelle(n) im Detail	
				<p>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.</p> <p>Die Bedeutung der in Anspruch genommenen Flächen als Nahrungshabitate für die relevanten Arten ist zu dokumentieren und zu bewerten.</p> <p>Die Verträglichkeit mit den FFH-Gebieten ist zumindest durch eine FFH-Verträglichkeitsabschätzung zu dokumentieren.</p>	<p>Zur faktischen Präsenz vor Ort werden keine Aussagen gemacht bzw. Belege vorgelegt.</p> <p>Der Zustand und die Ausstattung der Eingriffsfläche wurden untersucht und sind in der UVU beschrieben und bewertet. Die Fläche hat keinerlei Eignung noch Funktion als (essentielles) Nahrungs- oder Jagdgebiet.</p> <p>Die Nutzung der angrenzenden Flächen (Siedlungsbereiche, Industrie- und Gewerbeflächen, Infrastrukturen u.a. mit Beleuchtung, Schall), reduzieren die Eignung dieser Fläche für Fledermäuse weiter.</p> <p>Die betreffenden Gebiete liegen alle mehr als 1.000 m entfernt. Die in ihrem Umfeld bzw. zwischen diesen liegenden Flächen haben im Gegensatz zu der Eingriffsfläche eine große Eignung und Attraktivität für Fledermäuse.</p> <p>Ein Nachweis von Fledermäusen auf dem Gelände liegt ebenso wenig vor wie ein Hinweis auf Transferflüge etc.</p> <p>Aus fachlichen Gründen ist <u>keinerlei Veranlassung zur Durchführung eines FFH-Screenings</u> etc. gegeben.</p> <p>FFH-Screening kurz:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Betroffenheit durch Flächenverlust eines FFH-Gebietes -&gt; nein</li><li>• Wirkpfade, die zu einer Beeinträchtigung der FFH-Gebiete im Umfeld führen könnten -&gt; (Luftreinhaltung, Lärm, Geruch etc.) -&gt; nein</li><li>• Résumé: nein, für Anhänge I und II der FFH-RL</li></ul> <p>Artenschutz (Anhang IV):</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Keinerlei Hinweis</li></ul> <p>Im Rahmen der Hafen-UVU sowie der UVU wurden diese Sachverhalte von keiner der involvierten Stellen, die identisch mit den heutigen sind, thematisiert.</p> <p>Im mehrstufigen Scoping wurden diese nicht erwähnt und keine entsprechenden Forderungen aufgestellt. Aus der UVU gehen keine neuen Informationen hinsichtlich der potentiellen oder faktischen Betroffenheit dieser Arten hervor.</p> <p>Von den luxemburgischen Fachbehörden wird dieser Sachverhalt nicht einmal thematisiert, geschweige denn Kritik an den sehr weitreichenden und ausführlichen Aussagen, Darlegungen und Bewertungen in der UVU geübt.</p> <p>Forderung als substanzlos und unbegründet anzusehen und daher in vollem Umfang abzulehnen.</p> <p>Siehe auch letzte Spalte.</p>			<p>➔ Siehe Anhang 3 – Darlegungen/Ergebnisse Erörterung „Kritik an diversen UVU-Inhalten etc. – SGDN 23“</p>

# Umwelt-Verträglichkeits-Untersuchung: Erweiterung des Tanklagers der Tanklux S.A. im Hafen Mertert

Antworten auf eingegangene Stellungnahmen – auch auf solche, die nicht im Rahmen der beiden Erörterungstermine vom 15.02.2017 und 08.03.2017 besprochen wurden

Stand: 18.07.2017

Seite	Punkt	Sachverhalt / Kritik			Entgegenhaltung	Belege		Anmerkungen / Erläuterungen
		Allgemein / Thematik	Detail	Anmerkung(en) / Kritik	SGD-N	Dokument	Quelle(n) im Detail	
<b>IV Referat 41 – Raumordnung, Landesplanung</b>								
10/11	/	Raumordnung, Landesplanung	LE-Programm IV 2008 RP, Raumordnungsplan Region Trier	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.	/			
				... 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, wiederherzustellen. 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.	Verweis auf die Stellungnahmen der anderen Referate.  Alle genannten Sachverhalte werden berücksichtigt und in Abstimmung mit den hierfür auf luxemburgischem Staatsgebiet zuständigen Stellen und auf Basis luxemburgischen Rechts behandelt.  Festlegung der zum Schutz der einzelnen Schutzgüter und Umweltbereiche erforderlichen Maßnahmen durch diese im Rahmen der entsprechenden Genehmigungsverfahren.			

# Umwelt-Verträglichkeits-Untersuchung: Erweiterung des Tanklagers der Tanklux S.A. im Hafen Mertert

Antworten auf eingegangene Stellungnahmen – auch auf solche, die nicht im Rahmen der beiden Erörterungstermine vom 15.02.2017 und 08.03.2017 besprochen wurden

Stand: 18.07.2017

## Stellungnahme des Landrats des Kreises Trier-Saarburg vom 01.02.2017

Seite	Punkt	Sachverhalt / Kritik		Entgegnhaltung	Belege		Anmerkungen / Erläuterungen	
		Allgemein / Thematik	Detail	Anmerkung(en) / Kritik	Landrat des Kreises Trier-Saarburg	Dokument	Quelle(n) im Detail	
1	1			<p>Das Vorhaben unterliegt der Seve-so-111-Richtlinie, d. h. von dem Tanklager können erhebliche Aus-wirkungen auf die Umwelt aus-gehen. Auch wenn die neuen Tank-lager eher den heutigen Sicherheits-anforderungen entsprechen, geht von den bestehenden alten Tanks ein erhebliches Risiko aus.</p> <p>Es ist nicht nachvollziehbar, dass die bestehenden Tanks nicht an die Standards der neuen Tanklager angepasst werden.</p>	<p>Der Bestand ist nicht Gegenstand der vorliegenden Antragstellung oder des geplanten Vorhabens, daher nicht vorhabens- bzw. UVU-relevant.</p> <p>Siehe auch letzte Spalte.</p>			➔ Siehe Anhang 3 – Darlegungen/Ergebnisse Erörterung „Risikoanalyse / Additive / SMS / PUI / PUE / etc. – LR 1“
	2			<p>Bestehende Anlagenbereiche fallen schon jetzt in den 100 m Abstand zum Siedlungsbereich von Temmels.</p> <p>Aus den vorgelegten Unterlagen geht nicht hervor, ob und wenn ja mit welchen Auswirkungen durch die geplante Erweiterung einschl. Bestand auf die Siedlungs-entwicklung von Temmels sowohl bezüglich möglicher Erweiterungen als auch bezüglich störepfindlicher Nutzungen zu rechnen ist.</p>	<p>Der Bestand ist nicht Gegenstand der vorliegenden Antragstellung oder des geplanten Vorhabens, daher nicht vorhabens- bzw. UVU-relevant.</p> <p>In Bezug auf die geplante Erweiterung falsch, siehe u.a. Risikostudien der UVU, idem Schallstudie und Studie Luftreinhaltung sowie Analysen und Beurteilungen zum Verkehrsaufkommen etc.</p> <p>Siehe auch letzte Spalte.</p>	UVU	Anhang 16.6 Anhang 16.11	➔ Siehe Anhang 3 – Darlegungen/Ergebnisse Erörterung „Risikoanalyse / Additive / SMS / PUI / PUE / etc. – LR 2“
1/2	Kap 4, Pkt. 1			<p>Grundsätzlich dürfte eine modifizier-te Lagerhaltung, bei der Heizöl und Diesel künftig in den bestehenden Behältern gelagert und die Lagerung von Benzin in kleineren Behältern mit einer doppelwandigen Ausfüh-rung und innenliegendem Schwimmdach erfolgt, zu einer Reduzierung der mit der Lagerung der Erdölprodukte verbundenen Risiken führen.</p> <p>Solange diese modifizierte Lager-haltung jedoch nicht verbindlich fest-gesetzt und in der Risikoanalyse entsprechend berücksichtigt wird, ist davon auszugehen, dass im Be-stand auch weiterhin Produkte mit einem niedrigeren Flammpunk als Heizöl bzw. Diesel gelagert werden können.</p>	<p>Der Bestand ist nicht Gegenstand der vorliegenden Antragstellung oder des geplanten Vorhabens, daher nicht vorhabens- bzw. UVU-relevant.</p> <p>Anmerkung:</p> <p>Was die geplante Erweiterung angeht, so sind Sachverhalte hinsichtlich Tankbelegung etc. auf Wunsch zuständiger Behörden, insbesondere der ITM, in entsprechender Form in die Planungen aufgenommen bzw. in diesen berücksichtigt worden.</p> <p>Siehe auch letzte Spalte.</p>			➔ Siehe Anhang 3 – Darlegungen/Ergebnisse Erörterung „Sonstiges. – LR 3“

# Umwelt-Verträglichkeits-Untersuchung: Erweiterung des Tanklagers der Tanklux S.A. im Hafen Mertert

Antworten auf eingegangene Stellungnahmen – auch auf solche, die nicht im Rahmen der beiden Erörterungstermine vom 15.02.2017 und 08.03.2017 besprochen wurden

Stand: 18.07.2017

Seite	Punkt	Sachverhalt / Kritik		Anmerkung(en) / Kritik	Entgegnung	Belege		Anmerkungen / Erläuterungen
		Allgemein / Thematik	Detail			Dokument	Quelle(n) im Detail	
2	Kap 4, Pkt. 2			Um den sicherheitsrelevanten Anforderungen auf Dauer dennoch gerecht zu werden, sollte aus Sicht unserer Brandschutzdienststelle auch der Bestand, losgelöst von der Erweiterung und der damit einhergehenden geplanten modifizierten Lagerhaltung, mindestens dem aktuellen Stand der Technik entsprechen.	Der Bestand ist nicht Gegenstand der vorliegenden Antragstellung oder des geplanten Vorhabens, daher nicht vorhabens- bzw. UVU-relevant. Siehe auch letzte Spalte.			→ Siehe Anhang 3 – Darlegungen/Ergebnisse Erörterung „Sonstiges. – LR 3“
2	Kap 4, Pkt. 3			Da die Abstandsempfehlungen zu schutzbedürftiger Nutzung (Wohn- und Freizeitgebiete, öffentlich genutzte Gebäude)- sowohl was Wärmestrahlung (1,6 kW/m <sup>2</sup> , aber vor allem den Überdruck bei einer Explosion (0,1 bar) betrifft - erheblich unterschritten werden, sind bereits beim bestehenden Betrieb ergänzende technische Maß- nahmen durchzuführen, damit die Gefährdung von Personen auf einem annehmbaren Niveau bleibt.	Der Bestand ist nicht Gegenstand der vorliegenden Antragstellung oder des geplanten Vorhabens, daher nicht vorhabens- bzw. UVU-relevant. Siehe auch letzte Spalte.			→ Siehe Anhang 3 – Darlegungen/Ergebnisse Erörterung „Sonstiges. – LR 5“
2	Kap 4, Pkt. 4			Da entsprechend den Anforderungen der Seveso-III-Richtlinie der Betrieb in regelmäßigen Abständen von den zuständigen luxemburgischen Stellen inspiziert wird, müssten zum einen die Maßnahmen zur Prävention und zum anderen das Vorgehen in einem möglichen Schadensfall festgelegt sein.	Der Bestand ist nicht Gegenstand der vorliegenden Antragstellung oder des geplanten Vorhabens, daher nicht vorhabens- bzw. UVU-relevant. Außerdem betreffen die angesprochenen Aspekte allgemeine genehmigungsrechtliche Sachverhalte bzw. Genehmigungsaufgaben für Betriebe, welche unter Seveso-Recht fallen. Diese Thematik hat keine UVU-Relevanz. Siehe auch letzte Spalte.			→ Siehe Anhang 3 – Darlegungen/Ergebnisse Erörterung „Risikoanalyse / Additive / SMS / PUI / PUE / etc. – LR 6“
2	Kap 5, Pkt. 1	Vorhaben / Planung	Löschwasser-versorgung	Die Löschwasserversorgungsleitung soll sowohl zu allen neuen Betriebsbereichen der Erweiterung geführt, als auch mit dem bereits bestehenden Löschwasserversorgungssystem verbunden werden, so dass künftig eine vollständige Redundanz bezüglich der autarken Löschwasserversorgung besteht.  Aus Sicht unserer Brandschutzdienststelle müsste bereits für den Bestand ein ausfallsicheres System vorhanden sein.	Keine unmittelbare UVU-Relevanz. Regelung in den nachgelagerten Genehmigungsverfahren. Gegenseitige Verbindung und damit Redundanz wird aber sichergestellt werden.  Der Bestand ist nicht Gegenstand des geplanten Vorhabens oder der nachfolgenden Antragstellung und damit auch nicht der zur Prüfung vorgelegten UVU. Siehe auch letzte Spalte.			→ Siehe Anhang 3 – Darlegungen/Ergebnisse Erörterung „Risikoanalyse / Additive / SMS / PUI / PUE / etc. – LR 7“

# Umwelt-Verträglichkeits-Untersuchung: Erweiterung des Tanklagers der Tanklux S.A. im Hafen Mertert

Antworten auf eingegangene Stellungnahmen – auch auf solche, die nicht im Rahmen der beiden Erörterungstermine vom 15.02.2017 und 08.03.2017 besprochen wurden

Stand: 18.07.2017

Seite	Punkt	Sachverhalt / Kritik			Entgegnung	Belege		Anmerkungen / Erläuterungen
		Allgemein / Thematik	Detail	Anmerkung(en) / Kritik	Landrat des Kreises Trier-Saarburg	Dokument	Quelle(n) im Detail	
2/3	Kap 5, Pkt. 2	Vorhaben / Planung	Löschschaumversorgung	<p>Der erzeugte Schaum wird in eine zentrale Löschschaumleitung eingespeist, welche analog zu der Löschwasserleitung zu allen Betriebsbereichen der Erweiterung geführt wird. Eine Aussage zu den Gegebenheiten im Bestand erfolgt hier ebenfalls nicht.</p> <p>Nach Recherche stehen für den Bestand 8.200 l Schaummittel zur Verfügung. Für die Erweiterung soll ein Vorratstank mit 5.000 l hinzukommen.</p> <p>Die DIN EN 13565-2:2009-09 empfiehlt für Tanklager einen Vorrat für mindestens 60 Minuten kontinuierlicher Schaumaufgabe am jeweiligen Einzelobjekt. Ein Schaumangriff sollte erst dann gestartet werden, wenn für mindestens 30 Minuten Schaummittel vorhanden ist. Ein Abbrechen des Angriffs hat verheerende Auswirkungen und führt zum Scheitern des Einsatzes.</p>	<p>Das sind lediglich Aussagen, die sich z.T. auf den Bestand beziehen. Eine konkrete Fragestellung ist darin nicht enthalten.</p> <p>Regelung in den nachgelagerten Genehmigungsverfahren.</p> <p>Gegenseitige Verbindung und damit Redundanz wird aber sichergestellt werden.</p> <p>Siehe auch letzte Spalte.</p>			<p>→ Siehe Anhang 3 – Darlegungen/Ergebnisse Erörterung „Risikoanalyse / Additive / SMS / PUI / PUE / etc. – LR 8“</p>
3	Kap 5, Pkt. 3	Vorhaben / Planung	Löschwasser Tankberieselung Bestand	<p>... In der Risikostudie wird angemerkt, dass Wasservorhangssysteme am (bestehenden) Standort vorgesehen sind, um die Tanks und Anlagen zu schützen, die im Umfeld eines potentiellen Brandes liegen.</p> <p>Es ist nicht ersichtlich, ob alle bestehenden Tanks hiermit ausgerüstet sind oder ob hier erst über eine Nachrüstung nachgedacht wird. Speziell bei Tankbränden besitzt das umgehende Kühlen benachbarter Tanks höchste Priorität.</p>	<p>Nicht vorhabens- und UVU-relevant, da Bestand.</p> <p>Siehe auch letzte Spalte.</p>			<p>→ Siehe Anhang 3 – Darlegungen/Ergebnisse Erörterung „Risikoanalyse / Additive / SMS / PUI / PUE / etc. – LR 9“</p>
3	Kap 11	Vorhaben / Planung	Risikostudien	<p>Inwieweit die in der Risikostudie gewählten Szenarien vollständig sind bzw. korrekt eingeschätzt wurden, kann von hier nicht beurteilt werden. Die Plausibilität ist von der zuständigen Gewerbeaufsicht zu prüfen.</p>	<p>Richtig.</p> <p>Zuständig sind die luxemburgischen Fach- bzw. Genehmigungsbehörden, d.h. die ITM bzw. die AEV.</p>			<p>→ Siehe Anhang 3 – Anlage 14; Schreiben der ITM vom 17.07.17, in dem die Vollständigkeit der UVU aus Sicht der ITM bestätigt wird</p>

# Umwelt-Verträglichkeits-Untersuchung: Erweiterung des Tanklagers der Tanklux S.A. im Hafen Mertert

Antworten auf eingegangene Stellungnahmen – auch auf solche, die nicht im Rahmen der beiden Erörterungstermine vom 15.02.2017 und 08.03.2017 besprochen wurden

Stand: 18.07.2017

Seite	Punkt	Sachverhalt / Kritik			Entgegnung	Belege		Anmerkungen / Erläuterungen
		Allgemein / Thematik	Detail	Anmerkung(en) / Kritik	Landrat des Kreises Trier-Saarburg	Dokument	Quelle(n) im Detail	
3	Kap 11	Vorhaben / Planung	Risiken Bestand und deren Beherrschung	Die Aussage, dass mit der Umsetzung der beschriebenen Maßnahmen die Risiken (dann) auch im Bereich des bestehenden Tanklagers sicher beherrscht werden, suggeriert, dass der Bestand im Moment Sicherheitsdefizite aufweist.	Die zitierte Aussage ist aus dem Kontext gerissen bzw. in unangemessener Form verallgemeinert, denn es gab einen eindeutigen Kausalbezug auf die derzeit im Bestand noch eingesetzten Verlade-schläuche und deren Ersatz durch fixe Verladearme.  Zitat aus Kap. 11.2, Seite 308:  „Eine weitere, deutliche Reduzierung (respektive Eliminierung der Umweltgefahren) ist möglich, wenn eine Empfehlung des Gutachters, die sich auf diesen Sachverhalt bzw. auf das analysierte Schadensszenario 7 bezieht, umgesetzt wird, nämlich der Austausch der bestehenden flexiblen Leitungen gegen fixe Verladearme, so wie sie im Rahmen des geplanten Vorhabens im Bereich des neuen Quais vorgesehen sind. In ihrer Stellungnahme zu diesem Gutachten hat sich die Tanklux S.A. hierzu verpflichtet.  Bei den im Rahmen des geplanten Vorhabens zur Installation vorgesehenen neuen Anlagen ist mit keinerlei negativen Auswirkungen auf die betrachteten Schutzgüter zu rechnen. Ein entsprechender Schadensfall ist hier „undenkbar“ bzw. besitzt eine Auftretenswahrscheinlichkeit, die weit unter der seitens der zuständigen Behörden als der Untersuchung zugrunde zu legen angesiedelt ist. D.h. alle vorhabensspezifischen, realistischen Weise als relevant anzusehenden Risiken werden in Bezug auf das geplante Erweiterungsvorhaben sicher beherrscht. Mit Umsetzung der vorangehend beschriebenen Maßnahme wird dies (dann) auch im Bereich des bestehenden Tanklagers der Fall sein.  Hier ist ein eindeutiger Bezug auf eine konkrete Maßnahme vorhanden, in Form einer Verbesserung.  Der Gutachter hat in seinem Gutachten das Vorhandensein und die Nutzung der flexiblen Schläuche beschrieben und hebt hervor, dass die Tanklux S.A. alle Maßnahmen unternimmt, um die Risiken im Bestand zu beherrschen. Relevante Risiken bestehen nach seinen Aussagen nicht.  Nicht vorhabens- bzw. UVU-relevant, da Bestand.	UVU	Kap. 11.2, Seite 308	
	Kap 11	Vorhaben / Planung	Sicherheitsbericht	Die Mindestinformationen in einem Sicherheitsbericht würden die aufgeworfenen Fragen, die sich insbesondere im Bereich der Brandbekämpfung ergeben haben, beantworten. Weiter wären hier auch Angaben zu den erforderlichen Schutz- und Notfallmaßnahmen zur Begrenzung der Folgen eines schweren Unfalls enthalten.	Nicht vorhabens- bzw. UVU-relevant, hinsichtlich Bestand.  In Bezug auf die geplante Erweiterung wird diesen Sachverhalten auf Basis der luxemburgischen Gesetzgebung im Rahmen der nachfolgenden Genehmigungsverfahren und daraus resultierenden Auflagen Rechnung getragen.  Generell kein UVU-relevanter Sachverhalt.  Siehe auch letzte Spalte.			→ Siehe Anhang 3 – Darlegungen/Ergebnisse Erörterung „Risikoanalyse / Additive / SMS / PUI / PUE / etc. – LR 10“

# Umwelt-Verträglichkeits-Untersuchung: Erweiterung des Tanklagers der Tanklux S.A. im Hafen Mertert

Antworten auf eingegangene Stellungnahmen – auch auf solche, die nicht im Rahmen der beiden Erörterungstermine vom 15.02.2017 und 08.03.2017 besprochen wurden

Stand: 18.07.2017

Seite	Punkt	Sachverhalt / Kritik		Entgegenhaltung	Belege		Anmerkungen / Erläuterungen
		Allgemein / Thematik	Detail		Dokument	Quelle(n) im Detail	
	Kap 11	Vorhaben / Planung	Meldekette	Das momentan <u>im Bestand</u> angewendete Melde- und Alarmsystem (Betreiber - Leitstelle Luxemburg - Leitstelle Trier - Örtliche Feuerwehren - Lautsprecherdurchsagen auf deutscher Seite) ist nicht effizient genug, da eine zeitnahe Warnung der Bevölkerung nicht gegeben ist.	Bestand, nicht vorhabensrelevant. In Bezug auf die geplante Erweiterung wird diesen Sachverhalten auf Basis der luxemburgischen Gesetzgebung im Rahmen der nachfolgenden Genehmigungsverfahren und daraus resultierenden Auflagen Rechnung getragen. Generell kein UVU-relevanter Sachverhalt.		

# Umwelt-Verträglichkeits-Untersuchung: Erweiterung des Tanklagers der Tanklux S.A. im Hafen Mertert

Antworten auf eingegangene Stellungnahmen – auch auf solche, die nicht im Rahmen der beiden Erörterungstermine vom 15.02.2017 und 08.03.2017 besprochen wurden

Stand: 18.07.2017

## Stellungnahme der Planungsgemeinschaft Region Trier (PGRT) vom 30.01.2017

Seite	Punkt	Sachverhalt / Kritik		Anmerkung(en) / Kritik	Entgegenhaltung	Belege		Anmerkungen / Erläuterungen
		Allgemein / Thematik	Detail			Dokument	Quelle(n) im Detail	
1	/	Immissionsschutz	Emissionsbegrenzung	<p>Bei allen Vorhaben im Bereich des Hafens Mertert bitten wir die Vorgaben des rechtsverbindlichen Regionalen Raumordnungsplans (ROPI) zum Immissionsschutz (Kap. 5.6.2 ROPI) zu berücksichtigen. So sollen bei allen Planungsvorhaben die Belange des Immissionsschutzes ausreichend berücksichtigt werden. Immissionen sind auf ein vertretbares Maß zu beschränken, dabei sind alle gebotenen technischen Möglichkeiten zur Emissionsbegrenzung zu nutzen (Kap. 5.6.2.1 ROPI).</p> <p>Zwischen Vorhaben, bei denen trotz Nutzung von Einrichtungen, die dem Stand der Technik zur Emissionsbegrenzung entsprechen, mit schädlichen Umwelteinwirkungen zu rechnen ist und schutzbedürftigen Gebieten und Objekten (z. B. Wohngebiete, Kur- und Erholungsanlagen, Objekte des Natur- und Denkmalschutzes) muss ein ausreichender Abstand gewährleistet sein (Kap. 5.6.2.2 ROPI).</p>	<p>Deutsche Planungsinstrumente beziehen sich auf Anlagen auf deutschem Grund und Boden. In Luxemburg sind die landesrechtlichen Regelungen maßgeblich.</p> <p>Ein umfassender Immissionsschutz ist in der UVU in vollem Umfang berücksichtigt, v.a. in Form der erstellten Impaktstudien, mit Definition von Untersuchungsräumen, die Landesgrenzen unberücksichtigt lässt, d.h. mit dem Ansatz einer grundsätzlich gleichen Schutzbedürftigkeit für gleiche Objekte und Gebiete auf beiden Seiten der Grenze.</p> <p>Die Raumnutzung im Umland wurde im Rahmen der UVU im Detail analysiert und berücksichtigt.</p> <p>Detaillierte Festlegungen zur Sicherstellung des angestrebten immissionsschutzrechtlichen Niveaus erfolgen im Rahmen der nachfolgenden Genehmigungsverfahren bzw. durch entsprechende Auflagen.</p> <p>Siehe auch letzte Spalte.</p>			→ Siehe Anhang 3 – Darlegungen/Ergebnisse Erörterung „Sonstiges – PGRT 1“

# Umwelt-Verträglichkeits-Untersuchung: Erweiterung des Tanklagers der Tanklux S.A. im Hafen Mertert

Antworten auf eingegangene Stellungnahmen – auch auf solche, die nicht im Rahmen der beiden Erörterungstermine vom 15.02.2017 und 08.03.2017 besprochen wurden

Stand: 18.07.2017

Seite	Punkt	Sachverhalt / Kritik		Anmerkung(en) / Kritik	Entgegnung	Belege		Anmerkungen / Erläuterungen
		Allgemein / Thematik	Detail			Dokument	Quelle(n) im Detail	
2	/	Erholungs- und Erlebnisraum		<p>Das Moseltal im Bereich des Hafens Mertert ist auf der deutschen Seite im Landesentwicklungsprogramm IV (LEP IV) von Rheinland-Pfalz als landesweit bedeutsamer Erholungs- und Erlebnisraum ausgewiesen.</p> <p>Im Entwurf des in Aufstellung befindlichen neuen Regionalplans (ROPneu/E) liegt das Plangebiet in einem Vorbehaltsgebiet für Erholung und Tourismus.</p> <p>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.</p>	<p>In Luxemburg nicht maßgeblich; im Rahmen der UVU aber dennoch bei der Raumanalyse berücksichtigt worden, u.a. auch bei der Festlegung von Blickpunkten (Landschaftsbild / Photomontagen).</p> <p>Entwurf in Aufstellung befindlich = irrelevant Plangebiet kann sich nur auf die deutsche Seite beziehen.</p> <p>Weiteres Planverfahren ... kann sich nur auf das Gebiet auf der deutschen Seite beziehen.</p> <p>Landschaftsbildintegration dabei sicher ein „beidseitiger“ Sachverhalt, der jedoch primär im Entscheidungs-/Kompetenzbereich der lux. Behörden liegen dürfte.</p> <p>Siehe letzte Spalte und Anmerkungen der lux. Fachbehörden.</p>			→ Siehe Anhang 3 – Darlegungen/Ergebnisse Erörterung „Kritik an diversen UVU-Inhalten etc. – MDDI 2 und PGRT 2“
2	/	Wasserwirtschaft / Hochwasserschutz	Abflussvermögen und Hochwasserrisiken	<p>Unter Beachtung der regionalplanerischen Ziele zur Abflussregelung und zum Hochwasserschutz bitten wir darauf hinzuwirken, dass von dem Vorhaben keine negativen Auswirkungen auf das Abflussvermögen der Mosel ausgehen und eine Verschärfung von Hochwasserereignissen in den benachbarten Gemeinden ausgeschlossen wird.</p> <p>Wir bitten weiterhin darauf hinzuwirken, dass weder durch den Bau noch durch den Betrieb des Tanklagers eine Verschlechterung Wasserqualität der Mosel verursacht wird.</p>	<p>Deutsche Planungsinstrumente beziehen sich auf Anlagen/Vorhaben auf deutschem Grund und Boden. In Luxemburg sind die landesrechtlichen Regelungen maßgeblich und die luxemburgischen Behörden zuständig.</p> <p>Das Vorhaben hat jedoch aus Sicht des Antragstellers und des UVU-Gutachters keine Auswirkungen auf das Abflussvermögen der Mosel und auch nicht auf Hochwasser-relevante Sachverhalte.</p> <p>Detaillierte Festlegungen aller diesbezüglich relevanten Sachverhalte im Rahmen der nachfolgenden Genehmigungsverfahren bzw. daraus resultierender Auflagen.</p>			→ Siehe Anhang 3 – Darlegungen/Ergebnisse Erörterung „Sonstiges – PGRT 3“
2	/	Arten- und Biotopschutz	Mosel als Element des Biotopverbundes	<p>Die Mosel ist im LEP IV als Verbindungsfläche im landesweiten Biotopverbundsystem dargestellt und ist somit auch funktionaler Bestandteil des regionalen Biotopverbundsystems der Region Trier.</p> <p>Aus diesem Grund bitten wir bei allen künftigen Maßnahmen darauf hinzuwirken, dass der Fluss in seiner Funktionsfähigkeit für den Arten- und Biotopschutz nicht beeinträchtigt wird.</p>	<p>Das geplante Vorhaben hat im Normalbetrieb keine Auswirkungen auf den Arten- und Biotopschutz im Bereich der Mosel, d.h. im Bereich des Wasserkörpers oder der Uferbereiche etc.</p> <p>Für mögliche außerplanmäßige Betriebszustände sind umfangreiche Schutzmaßnahmen im Projektumfang enthalten, die nach Ansicht der beauftragten Gutachter einen umfangreichen Schutz sicherstellen.</p> <p>Festlegung im Rahmen der Genehmigungsverfahren.</p>	UVU	Anhang 16.11	<p>Umwelt-Risikostudie</p> <p>→ Siehe Anhang 3 – Darlegungen/Ergebnisse Erörterung „Kritik an diversen UVU-Inhalten etc. – PGRT 4“</p>

# Umwelt-Verträglichkeits-Untersuchung: Erweiterung des Tanklagers der Tanklux S.A. im Hafen Mertert

Antworten auf eingegangene Stellungnahmen – auch auf solche, die nicht im Rahmen der beiden Erörterungstermine vom 15.02.2017 und 08.03.2017 besprochen wurden

Stand: 18.07.2017

## Stellungnahme der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV) vom 03.02.2017

Seite	Punkt	Sachverhalt / Kritik		Entgegenhaltung		Belege		Anmerkungen / Erläuterungen
		Allgemein / Thematik	Detail	Anmerkung(en) / Kritik	WSA	Dokument	Quelle(n) im Detail	
1	/	Schiffsverkehr auf der Mosel	Betrieb des neuen Quais  Anforderungen und Möglichkeiten der Optimierung	Durch die in der Spundwand des oberstromigen Zu- und Abfahrtsbereiches der Kaianlage befindliche Einleitung der Kläranlage und des Kanalstauraumes ... entsteht eine Neerströmung, die die Nutzung des oberstromigen Bereiches der Kaianlage über eine Länge von ca. 30 m einschränkt.  Die bergwärts gelegene Umschlagstelle kann somit nicht mehr durchfahren werden.	Nicht vorhabens- und damit auch nicht UVU-relevant. Siehe auch letzte Spalte.			→ Siehe Anhang 3 – Darlegungen/Ergebnisse Erörterung „Neuer Quai / Einleitbauwerk Kläranlage – WSA 1“
				Hier sollte ... eine Verkürzung der Kaianlage erfolgen oder die Auflagen des Schreibens des WSA Trier vom 01.03.2013 ... eingehalten werden.  Da keine bergwärtige Verkürzung der Kaianlage aus der vorgelegten Planung ersichtlich ist, ist somit durch die Betreiber von Kläranlage und Kaianlage eine permanente Kontrolle hinsichtlich der Wassertiefe bis zu 50 m unterhalb der Einleitung in der Zu- und Abfahrt und im Anlagebereich der Kaianlage sicherzustellen und eine .. Erhaltung der erforderlichen Wassertiefe zu gewährleisten.  Entsprechende Bagger- und Räumungsarbeiten ... dürfen nur im Einvernehmen mit dem WSA Trier und dem Service de la navigation ... vorgenommen werden.	Nicht vorhabens- und damit auch nicht UVU-relevant.        Bagger- und Räumungsarbeiten sind von der Hafengesellschaft, oder P&Ch. etc. auszuführen.  Siehe auch letzte Spalte.			→ Siehe Anhang 3 – Darlegungen/Ergebnisse Erörterung „Neuer Quai / Einleitbauwerk Kläranlage – WSA 2“
				Da die Einschränkungen des oberstromigen Teils der Kaianlage - wie dargelegt - auch eine Einschränkung des Betriebes und der Nutzung selbiger durch die Tanklux S.A. bedingen, die Gegenstand des vorliegenden Antrages ist, sind die Auflagen der o.g. Stellungnahme(n) des WSA für die UVU der geplanten Erweiterung der Tanklux S.A. im Hafen Mertert relevant.	Nicht vorhabens- und damit auch nicht UVU-relevant. Siehe auch letzte Spalte.			→ Siehe Anhang 3 – Darlegungen/Ergebnisse Erörterung „Neuer Quai / Einleitbauwerk Kläranlage – WSA 1“

# Umwelt-Verträglichkeits-Untersuchung: Erweiterung des Tanklagers der Tanklux S.A. im Hafen Mertert

Antworten auf eingegangene Stellungnahmen – auch auf solche, die nicht im Rahmen der beiden Erörterungstermine vom 15.02.2017 und 08.03.2017 besprochen wurden

Stand: 18.07.2017

Seite	Punkt	Sachverhalt / Kritik		Anmerkung(en) / Kritik	Entgegnung	Belege		Anmerkungen / Erläuterungen
		Allgemein / Thematik	Detail			Dokument	Quelle(n) im Detail	
2	/	Sicherheit des Schiffsverkehrs auf der Mosel	Gewässerhydraulik und Abflussverhalten	Sämtliche Einleitstellen und Entnahmestellen in die Mosel bedürfen einer strom- und schiffahrts-polizeilichen Genehmigung.  Die Antragsunterlagen sind mit aus-sagekräftigen Plänen, hydraulischen Nachweisen sowie Verortung, Benennung und Funktionsprinzip der Entnahmestellen der luxem-burgischen Genehmigungsbehörde Service de la navigation in Greven-macher vorzulegen, die das Einver-nehmen mit dem WSA Trier herstellt und letztlich die Genehmigung erteilt.	Nicht UVU-relevant, da kein Vorhabensbezug.  Siehe auch letzte Spalte.	/	/	→ Siehe Anhang 3 – Darlegungen/Ergebnisse Erörterung „Erforderliche Genehmigungen außerhalb von Commodo u. lux. Wasserrecht – WSA 4“
2	/	Schiffsverkehr	Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs	Im Hinblick auf die Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs ist die Zusage der Tanklux S.A. - am bestehenden Kai den Austausch der flexiblen Schläuche gegen feste Verladearme analog der Situation am neuen Kai vorzunehmen - und somit alle aufgeführten Schadens-szenarien zu beherrschen, seitens des WSA Trier begrüßenswert.	Lob an Tanklux  Richtige Interpretation der entsprechenden Aussage in Kap. 11.2, Seite 308	/	/	

# Umwelt-Verträglichkeits-Untersuchung: Erweiterung des Tanklagers der Tanklux S.A. im Hafen Mertert

Antworten auf eingegangene Stellungnahmen – auch auf solche, die nicht im Rahmen der beiden Erörterungstermine vom 15.02.2017 und 08.03.2017 besprochen wurden

Stand: 18.07.2017

## Stellungnahme des Syndicat Intercommunal de Dépollution des Eaux résiduaires de l'Eaux (SIDEST) vom 31.01.2017

Seite	Punkt	Sachverhalt / Kritik		Anmerkung(en) / Kritik	Entgegnung	Belege		Anmerkungen / Erläuterungen
		Allgemein / Thematik	Detail			Dokument	Quelle(n) im Detail	
1	1	UVU insgesamt	Einflüsse des geplanten Vorhabens auf die Kläranlage des SIDEST	Das SIDEST schließt sich in seiner Stellungnahme der Stellungnahme der vier Gemeinden im Allgemeinen und den darin im Kapitel 4.1. enthaltenen Anmerkungen im speziellen an.	Siehe Anmerkungen zur Stellungnahme der 4 Gemeinden sowie letzte Spalte.			→ Siehe Anhang 3 – Darlegungen/Ergebnisse Erörterung „Kritik an diversen UVU-Inhalten etc. – Com + Kap. SIDEST 4.1“