

Petra Birkel und Jörg Seibert
Ringstr. 19
Rita und Uwe Richter
Karolingerstr. 21 a
Brunhilde und Hans-Jürgen Wirtz
Ringstr. 2c
Johanna Bromme
Blumenweg 9
54293 Trier

Stadtverwaltung Trier
Rechtsausschuss
z. Hd. Frau Weiland
Hindenburgstr. 3
54290 Trier

Datum: 23.11.2006

Widerspruchsverfahren gegen den Genehmigungsbescheid der Stadt Trier vom 26.06.2006 zugunsten der Firma Trierer Stahlwerk GmbH

**Bezug: mündliche Verhandlung am 15.11.2006
Protokoll vom 15.11.2006**

Sehr geehrte Frau Weiland,

wie vereinbart nehmen wir zu den offenen Fragen unseres Widerspruchs Stellung.

I. Genehmigungsverfahren

Wir haben bereits vorgetragen, dass wir durch das Genehmigungsverfahren den Grundsatz der Verhältnismäßig zu Lasten der Anwohner massiv verletzt sehen. Insbesondere wurde der Problematik der unmittelbaren Nachbarschaft von Industrie- und Wohngebiet nicht hinreichen Rechnung getragen. Das Gebot der gegenseitigen Rücksichtnahme wurde einseitig gegen die berechtigten Interessen der Anwohner ausgelegt.

Den Vorgaben des § 5 Abs. 1 Bundesimmissionsschutzgesetzes wurde nicht hinreichend Rechnung getragen. Einen Hinweis auf die Siebzehnte Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verordnung über die Verbrennung und die Mitverbrennung von Abfällen – 17. BImSchV) vermissen wir gänzlich.

Durch Vorlage der genehmigten Schadstoffausstöße des MVK Kiel und der MVA Europapark sehen wir unseren Standpunkt bekräftigt, dass Genehmigungen dem Stande der Technik entsprechend durchaus deutlich unter den gesetzlichen Emissionsgrenzwerten ausgesprochen werden können.

II. Luftreinhaltung

In dieser Frage hat die mündliche Verhandlung am 15.11.2006 Fortschritte ergeben. Die Firma hat ein Grund- und ein Gesamtkonzept des geplanten Chargiersystems vorgelegt. In der Zwischenzeit liegen uns auch Pläne der dynamischen Sperre und eine Beschreibung ihrer Wirkungsweise vor.

Da auch der Einbau dieser Sperre am Eingang des Vorwärmertunnels den Zutritt kalter Luftmassen nicht gänzlich vermeiden kann, haben wir bei der Firma angefragt, ob die Temperatur des Luftstroms vor Eintritt in die Quenche kontrolliert und aufgezeichnet wird. Die Frage ist bislang unbeantwortet. Wir halten diese Temperaturüberwachung und –aufzeichnung für eine Mindestanforderung zur Vermeidung organischer Schadstoffe.

Bei unseren Recherchen nach den best-verfügbaren Techniken im Sinne der IVU-Richtlinie sind wir auf das AMESA-Verfahren zur quasi-kontinuierlichen Messung von Dioxinen und Furanen gestoßen. Dieses Verfahren wird eingesetzt zur Dioxin- / Furanmessung in genehmigungspflichtigen Anlagen, welche der 17. BImSchV und TA Luft unterliegen, wie z. B. Müllverbrennungen, Sondermüll-Verbrennungen, Stahl- und Kupferhütten. Die Empfehlung der 17. BImSchV, Massenkonzentrationen von Dioxinen / Furane in Reingas kontinuierlich und lückenlos zu messen, ist seit 1998 mit dem eignungsgeprüften AMESA-Verfahren realisierbar.

Der Gesetzgeber schreibt in § 11 Abs. 5 der 17. BImSchV vor, dass der Betreiber einer genehmigungspflichtigen Anlage auf Verlangen der zuständigen Behörde Massenkonzentrationen der Emissionen nach § 5 Abs. 1 Nr. 3 und 4 kontinuierlich zu messen hat, wenn geeignete Messeinrichtungen zur Verfügung stehen. Diese Bestimmung gilt demnach auch für den in § 5 Abs. 1 Nr. 4 festgelegten Summenwert für PCDD/F. Darüber hinaus fordert die 17. BImSchV in § 10 zur Bestimmung der Emissionen Messverfahren einzusetzen, die dem Stand der Technik entsprechen.

Das Gerät wurde z. B. im Genehmigungsbescheid für eine Holzverbrennungsanlage der Fa. Hornitex in Bielefeld vorgeschrieben. Zugleich wurde von der Probenahme nach § 5 Abs. 1 Nr. 4 der 17. BImSchV abgesehen, wenn die Auswertungen der Messungen mit dem AMESA-Gerät keinen Zweifel an der Einhaltung des Grenzwertes für Dioxine und Furane aufkommen lassen. Damit decken sich die laufenden Kosten dieses Verfahrens in etwa mit denen kontinuierlicher Messungen.

Inzwischen hat die Firma ihre Bereitschaft zur kontinuierlichen Messung der Temperatur des Gasstroms vor Eintritt in die Quenche und zur Weitergabe der aufgezeichneten Daten an die Gewerbeaufsicht bekundet. Dies bedeutet eine wirksame Kontrolle der Funktionsfähigkeit der Anlage. Unsere Bedenken hinsichtlich der Abgasreinigung sehen wir damit als ausgeräumt an.

Der Einsatz des AMESA-Systems wäre aus unserer Sicht eine wünschenswerte Ergänzung der Anlagensicherheit.

III. Schlackewirtschaft

Bezüglich der Elektroofenschlacke des Unternehmens liegen verschiedene Untersuchungen über deren Schwermetallanteile vor, deren Ergebnisse z. B. bei Blei zwischen der Analyse des ECO-Labors, Köln vom 12.11.1989 in Höhe von 920 mg/kg und der des Landesumweltamtes vom 27.06.2006 in Höhe von 13 mg/kg schwanken. Untersuchungen des Wasserwirtschaftsamtes hatten im Dezember 1988 immerhin einen Wert von 175 mg/kg ergeben.

Die Genehmigungsbehörde hat die Vorgaben für die Behandlung der Schlacke an den niedrigen Wert geknüpft. Die Rechtsfolgen haben wir in unserem Schriftsatz vom 14.11.2006 dargestellt.

Ohne als unbelehrbar gelten zu wollen, müssen wir feststellen, dass die zuletzt gemessenen, geringen Belastungen mit Schwermetallen logisch nicht erklärbar sind. An dem angewandten Schmelzverfahren hat sich nichts verändert. Der Ausgangsstoff ist, wenn man den Erklärungen der Firma folgt, eher in einem stärkeren Maße belastet als zuvor. Der extrem hohe Bleianteil in den Filterstäuben belegt dies auch.

Von sachkundiger Seite liegt uns zu der Methodenbeschreibung des Landesamtes für Umwelt, Wasserwirtschaft und Gewerbeaufsicht vom 21.11.2006 folgende Stellungnahme vor:

Das Aufschlussverfahren des LUWG ist nicht geeignet, die Gesamtgehalte der Schlacke zu erfassen. Mit einem Aufschluss mit Salpetersäure und Wasserstoffperoxid kann man zwar die Gehalte in Stäuben oder in Organismen quantitativ erfassen, nicht aber in Schlacke, vor allem dann nicht, wenn sie vor der Analyse nur auf 2 mm Korngröße zerkleinert wurde. Hier werden nur die Gehalte erfasst, die durch Salpetersäure aus der Oberfläche des zerkleinerten Materials gelöst werden. Ein Aufschluss erfordert aber die vollständige Lösung des zu analysierenden Materials.

Der Vergleich der Ergebnisse des ECO-Labors und von Analytis zeigt einen weiteren Widerspruch auf: während die Schlacke laut ECO 43-mal höher mit Blei belastet ist, liegt der Vergleich im Eluat nur bei dem Faktor 6,5. Wie kann sich aus einer gering belasteten Probe eine vergleichsweise so hohe Auswaschung ergeben?

Die hohe Belastung des eingesetzten Rohstoffes mit Schwermetallen ist unbestritten. In der mündlichen Verhandlung haben wir ausgeführt, dass Blei aus der Schmelze nur bei einer Temperatur oberhalb des Siedepunktes dieses Elementes (1.740° C) beseitigt würde. Diese Temperatur wird beim angewandten Verfahren jedoch nicht annähernd erreicht.

In dem Streit um die Verfüllung des zweiten Hafenbeckens hat das Verwaltungsgericht Trier in seiner Entscheidung vom 27.11.2002 – 5 K 1269/02.TR – zu der Frage der umstrittenen Einlagerung von Schlacke ausgeführt, dass

durch den Einbau von Elektroofenschlacke unterhalb der zu versiegelnden Betriebsfläche einerseits und dem Abstand der Schlacke von dem maximal möglichen Grundwasserstand andererseits kein Schadstoffaustritt zu erwarten sei.

Im Umkehrschluss darf man davon ausgehen, dass alle Beteiligten, auch die beigeladene Hafengesellschaft noch Ende 2002 grundsätzlich von einer erheblichen Belastung des Stoffes ohne diese beschriebenen Schutzmechanismen ausgegangen sind.

Wir dürfen daran erinnern, dass in den 80er Jahren die Einlagerung der Schlacke zwischen Pfalzel und Biewer unter der Annahme einer Bleibelastung von nur 9 mg/kg genehmigt worden ist (TV vom 28.01.1989). Als das Thema dann öffentlich diskutiert wurde, hat man die Bürger monatelang unter Hinweisen auf unbedenkliche Messergebnisse hingehalten. Man kommt kaum umhin, hier nicht eine Duplizität der Ereignisse zu vermuten.

Herr Dr. Ulrich Rass hat dem Bürgerverein Pfalzel verweigert, eine Analyse der Schlacke auf eigene Kosten erstellen zu lassen. Nach den obigen Ausführungen kann die Entscheidung in dieser Frage jedoch nicht aus den beiden jüngsten Analysen abgeleitet werden. Die Anwendung der TA Luft, Ziffer 5.2.3.6 halten wir hinsichtlich der gesamten Schlackewirtschaft – Brechen, Lagern, Verladung und Abtransport – für unabdingbar.

IV. Fertiglager / Betriebszeiten

Nur durch ausdrückliches Nachfragen in der mündlichen Verhandlung am 15.11.2006 haben wir erfahren, dass die gutachterliche Stellungnahme der ProTerra GmbH vom 11.10.2006 zugleich einen zusätzlichen Antrag auf erweiterte nächtliche Lade- bzw. Verschiebeaktivitäten im Bereich des neuen Fertiglagers beinhaltet.

Überrascht hat uns die Aussage der Genehmigungsbehörde, dies als nicht wesentliche Änderung bereits genehmigt zu haben. Ohne unsere Anforderung dieses Gutachtens und die o.g. Nachfrage hätte man uns ungeachtet des laufenden Widerspruchsverfahrens diese nachträgliche Verschlechterung der Situation besonders für die unmittelbare Nachbarschaft des Lagers nicht zur Kenntnis gebracht.

Dieses Vorgehen unterstreicht die mangelnde Bereitschaft der Antragstellerin, die berechtigten Belange der Anwohner angemessen zu berücksichtigen. Zugleich sehen wir hier die bereits eingangs gerügte einseitige Interessenabwägung zugunsten der Firma bestätigt.

Nächtliche Verladearbeiten in diesem Bereich des neuen Fertiglagers sind in keinem Falle hinnehmbar. Das Aufnehmen der schweren Stahlrollen, das Anheben durch den Stapler auf das Niveau einer Ladefläche und das Ablegen der Rollen sind derart impulshaltig, dass durch diese Vorgänge jede Nachtruhe dauerhaft verhindert wird. Hinzu kommen die Bewegungen der zu beladenden LKW. Im Rahmen der mündlichen Verhandlung hat die Gegenseite selbst eingeräumt, dass der vorgesehene, vier Meter hohe Schutzwall keine wirksame Gegenmaßnahme darstellt.

LKW-Verladungen erfolgen nicht überraschend, sondern werden disponiert. Zum Schutze der Anwohner ist der Firma zuzumuten – sollten nächtliche Verladungen überhaupt erforderlich sein – diese auf der bereits jetzt genutzten Lagerfläche durchzuführen.

Im Übrigen hat uns der Unsicherheitsfaktor, der den vorliegenden Prognosen offensichtlich zu eigen ist, sehr überrascht. Es erschließt sich uns nicht, wie bei unveränderten Produktionszahlen plötzlich die doppelte Zeit für Eisenbahnverladungen und ständig je eine nächtliche LKW-Verladung zusätzlich erforderlich sein sollen.

Wir erlauben uns den Hinweis, dass bundesweit zunehmend Genehmigungen erteilt werden, die Betriebs- oder Verkehrszeiten nicht mehr von 6:00 – 22:00 Uhr erlauben, sondern nur noch von 7:00 – 20:00 Uhr. Viele dieser Entscheidungen wurden auch gerichtlich bestätigt, da die frühere Regelung letztlich nur die Zeit der Nachtruhe selbst schützte.

Die Verwaltungsgerichte billigen dem Bürger inzwischen auch einen angemessenen Erholungsanspruch in seiner Freizeit zu. Hierzu dürfen wir auch auf die bei der benachbarten Firma Steil getroffenen Regelungen verweisen.

Auf die Zusage eines Verschlechterungsverbotes durch die Hafengesellschaft haben wir bereits in unserem letzten Schriftsatz hingewiesen und berufen uns darauf.

Das Auswechseln der Bahnwaggons (einmal pro Nacht) in der Schrotthalle halten wir aus betrieblichen Gründen für berechtigt. Darüber hinaus halten wir unsere Forderung auf den Verzicht aller nächtlichen Aktivitäten im Bereich des neuen Fertiglagers aufrecht.

Abschließend möchten wir erneut ausdrücklich betonen, dass wir keine Verzögerung der geplanten Baumaßnahmen wünschen oder anstreben. Unser einziges Anliegen ist die Umsetzung bestmöglicher Umweltstandards, die leider in den vergangen drei Jahrzehnten alles andere als gegeben waren.

Mit freundlichen Grüßen