

**Amt für Immissionsschutz und Betriebe
Verwaltung IB 01**

Genehmigungsverfahren Neubau Steinkohlekraftwerk Moorburg

**Schreiben IB vom 14.05.2007
Gz.: 204/06**

Anlage: Lageskizze

Das Amt V nimmt zu den übersandten Antragsunterlagen wie folgt Stellung:

In den Kapiteln 3 und 4 dieses Antrags auf Genehmigung nach dem Bundes-Immissionsschutzgesetz für die Errichtung und den Betrieb des KW Moorburg wird dargelegt, dass die Kohle zum Kraftwerk und der Gips sowie die Kraftwerksaschen vom Kraftwerk weg überwiegend per Schiff transportiert werden sollen. Für den Abtransport von Ammoniakwasser und Absorptionsmitteln (Kreide und/oder Kalksteinmehl) und den Abtransport von Teilmengen von Gips, Nass- und Filterasche für die örtliche Bauindustrie ist allerdings ausschließlich der LKW vorgesehen. In Kapitel 3 wird das maximale Verkehrsaufkommen mit 87 LKW pro Tag angegeben, der Mittelwert mit 70 LKWs pro Tag.

Begründet wird die Auswahl dieses Verkehrsträger damit, dass die Errichtung eines Gleisanschlusses aufgrund der Höhenlage des Grundstücks und nicht darstellbarer Kurvenradien trotz der Nähe zu vorhandenen Gleisen nicht möglich ist.

Diese Einschätzung ist nach unserer Auffassung nicht plausibel. Die Kurvenradien wären u. E. vertretbar und die Höhenlage könnte man durch die Tieflage des Gleiskörpers und entsprechender Fördereinrichtungen für die Ladegüter überbrücken. Hamburg hat sich verpflichtet, die Immissionen durch Verkehrsaufkommen zu reduzieren. Hiermit ist es unvereinbar, wenn man für das Kohlekraftwerk ein Verkehrsaufkommen von maximal 87 LKWs pro Tag genehmigen würde, zumal eine immissionsärmere Variante möglich wäre. Rechtlich könnte man die Zulieferung für das Kohlekraftwerk an das Verbindungsgleis der Hafenbahn Hohe Schaar- Alte Süderelbe oder über den privaten Gleisanschluss der Raffinerie Holborn – Lageskizze der möglichen Anschlüsse anbei – gewährleisten.

Die Betreiber des in der Öffentlichkeit umstrittenen Kohlekraftwerks wären gut beraten, wenn sie zumindest bei den Lieferverkehren die ökologisch vertretbarsten Varianten wählen würden. Hiermit könnten diese ihre Position in der öffentlichen Diskussion deutlich verbessern.

Das Amt V schlägt daher vor, von dem Antragsteller eine Prüfung darüber zu verlangen, unter welchen Voraussetzungen sämtliche Verkehre für die Be- und Entlieferung der Betriebsstoffe ausschließlich per Schiff und Bahn möglich ist.

Unter Kapitel 20.19 ist den Antragsunterlagen die Ausarbeitung einer sogenannten Logistikstudie beigelegt. Diese Studie, die nach selbst formulierter Aufgabenstellung (Abschn. 1) der Verfasser "*die Untersuchung der Machbarkeit einer sicheren Ver- und Entsorgung des geplanten Steinkohlekraftwerks am Standort Hamburg Moorburg aus logistischer Sicht ... für*

den Verkehrsträger Straße" zum Gegenstand hat, kann mangels konkreter Ergebnisse die Erwartung an die selbst gesteckte - und auch vom Amt V als sinnvoll erachtete - Zielsetzung nicht erfüllen. Die Studie entspricht nicht dem Standard einer Verkehrsuntersuchung, die bei vergleichbaren Vorhaben üblicherweise vorzulegen wäre.

Die umfängliche, mit 12 (!) Seiten dominante Zustands- und Planungsbeschreibung des als "Untersuchungsraum" deklarierten umgebenden Hamburger Straßennetzes, die sich offenbar auf Daten und Angaben verschiedener Behörden stützt, nun denselben zuständigen und ortskundigen Behörden wieder zur Prüfung vorzulegen, kann nicht als zielführend angesehen werden. Derartige Informationen dienen allenfalls dem Bauherrn bei der Entscheidung im Zuge der Standortfrage.

Letztlich werden unter Z. 2.6.1 auf lediglich 2 1/2 Seiten die Mengen von im "best-case-Falle" (gleichbedeutend mit worst-case-Verkehrsfall) täglich erwarteten Lkws zusammen gestellt, wobei nichts darüber ausgesagt wird, ob evtl. Hin- und Rücktransporte nicht auch aus logistisch-wirtschaftlicher Sicht mit ein- und demselben Fahrzeug möglich wären. Die Lastannahmen für LKW-Fahrten, die sich offenbar auf die Eingangstabelle 1 unter Z. 1 beziehen sollen, sind in großen Teilen nicht nachvollziehbar.

Mit der Angabe lediglich der Anzahl von Lkw-Fahrzeugen und nicht von Lkw-Fahrten pro Tag (jeder Lkw bewirkt 2 Fahrten), wie es fachlich korrekt wäre, wird deutlich, dass die dargelegten umfangreichen Zustandsbeschreibungen und Belastungsangaben des Netzes des sog. Untersuchungsraums, offenbar nicht sachgerecht erfasst worden sind. Außerdem fehlen hinsichtlich der gesamten Verkehrserzeugung des Kraftwerks die Betrachtung weiterer üblicher Ver- und Entsorgungsfahrten sowie die motorisierten Fahrten von Beschäftigten, Kunden und Besuchern.

Zu bemängeln ist auch, dass sich die Ver- und Entsorgung durch (schwere) Kraftfahrzeuge ausschließlich Jahres-, Wochen- oder Tagesmitteln orientiert, ohne auch eine für Verkehrsabläufe im Netz und an internen Betriebsabläufen orientierte relevante Tagesganglinie zu berücksichtigen.

Das Fazit der Studie, dass eigentlich die Abwickelbarkeit des Kraftwerksverkehrs hätte darlegen müssen, macht in dieser Hinsicht keinerlei relevante Aussagen.

Vor dem Hintergrund des aus diesen Unterlagen sich letztlich auf werktäglich max. 170 Lkw-Fahrten / Werktag belaufenden Beschickungsverkehrs - zuzüglich eines von hier geschätzten Zusatzverkehrs von 500-600 Kfz-Fahrten für Beschäftigte, Kunden und Besucher - ergibt sich eine Tagesverkehrsmenge, die selbst in Spitzenzeiten an dem lichtsignalsgesteuerten Knotenpunkt Moorburger Hauptdeich / Moorburger Elbdeich / Kattwykdamm problemlos abzuwickeln wäre, insbesondere bei Vergegenwärtigung einer Bestandsbelastung von rd. 10000 werktäglichen Kfz-Fahrten.

Peschel

2. Vfg. V 310, V 30, V L, V/G, V 311 z. A.
3. V 23 z. K.
4. V 52 z. K.
5. V 311 dez.