



Bezirksregierung Köln

Genehmigungsbescheid

vom 17.05.2016

Az.: 53.0060/14/9.2.1/Od/Ru

Genehmigungsbescheid der Firma Shell Deutschland Oil GmbH zur wesentlichen Änderung des Nordwestlichen Tankfeldes für brennbare Flüssigkeiten (Anlage 0021)

1	Tenor	3
2	Kostenentscheidung	5
3	Kostenfestsetzung	5
4	Begründung/Rechtliche Würdigung	6
4.1	Sachverhaltsdarstellung	6
4.2	Verfahrensfragen	7
4.2.1	Art des Genehmigungsverfahrens	7
4.2.2	Zuständigkeiten	9
4.2.3	Ablauf des Genehmigungsverfahrens.....	9
4.2.4	Fachgesetzliche Prüfung der Genehmigungsvoraussetzungen.....	13
4.2.5	Abfälle (§ 5 Abs. 1 Nr. 3)	44
4.2.6	Energienutzung (§ 5 Abs. 1 Nr. 4)	45
4.2.7	Auswirkungen nach Betriebseinstellung (§ 5 Abs. 3).....	46
4.2.8	Rechtsverordnungen aufgrund § 7 BImSchG zur Erfüllung der Pflichten des § 5 BImSchG	47
4.2.9	Andere öffentlich-rechtliche Vorschriften	53
4.3	Rechtliche Begründung der Entscheidung	67
5	Nebenbestimmungen	71
5.1	Allgemeines.....	71
5.2	Lärmschutz.....	71
5.3	Luft	73
5.4	Vorbeugender Gewässerschutz	73
5.5	Bodenschutz	75
5.6	Baurecht.....	76
5.7	Eisenbahnrecht	78
5.8	Arbeitsschutz.....	82
6	Hinweise.....	82
7	Rechtsbehelfsbelehrung	83

1 Tenor

Aufgrund von § 16 i.V.m. § 6 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes - BImSchG - vom 17. Mai 2013 (BGBl. I S. 1274 / FNA-Nr. 2129-8) in der zurzeit geltenden Fassung wird der

Fa. Shell Deutschland Oil GmbH
Ludwigshafener Straße 1
50389 Wesseling

auf ihren Antrag vom 05.12.2014 die Genehmigung zur Änderung des

Nordwestlichen Tankfeldes für brennbare Flüssigkeiten (Anlage Nr. 0021)
(Nr. 9.2.1, 9.3.1, 9.1.1.1 i.V.m. 9.2.1 und 9.1.1.2 des Anhangs zur 4. BImSchV)

auf dem Betriebsgelände der Shell Deutschland Oil GmbH im Rheinland Raffinerie Werk Süd, Ludwigshafener Str.1, 50389 Wesseling, Gemarkung Wesseling, Flur 13, 14, 15 Flurstücke 50,60,95 erteilt.

Die Genehmigung beinhaltet

- die Errichtung und den Betrieb einer Kesselwagenverladung (Bau 81), bestehend aus einer On-Spot-Beladung mit ferngesteuerten Rangier-Robots für die Verladung von Mitteldestillaten (z.B. Heizöl leicht und Dieselkraftstoff B7 (Biodiesel) und B0 (Dieselkraftstoff ohne Bioanteil)) mit einer Gesamtladekapazität von 730 m³/h pro Füllrohr (bei den zwei parallel betriebenen Füllrohren: 1.460 m³/h, bei einer Betriebszeit von Januar bis Dezember, montags bis sonntags in der Zeit von 6:00 Uhr bis 22:00 Uhr, inklusive der benötigten MSR-Technik, Rohrleitungen und Pumpen,
- die Ertüchtigung von fünf Zugbildungsgleisen im Gleisfeld der Anlage und die Sanierung von zwei Verladegleisen,
- die Errichtung und den Betrieb eines Heizölkennzeichnungssystems im Bau 81, bestehend aus einem 3 m³ Vorlagebehälter, inklusive der benötigten E-MSR-Technik, Rohrleitungen und Pumpen,

- die Errichtung und den Betrieb eines 5 m³ Slop-Behälters im Bau 81, inklusive der benötigten E-MSR-Technik, Rohrleitungen und Pumpen, und
- die Errichtung und den Betrieb zweier Zwischenpumpstationen im Bau 298 für den Export von Mitteldestillaten zu der Kesselwagenverladeanlage (Bau 81) und dem Öl- und Flüssiggashafen, bei einer Betriebszeit von Januar – Dezember, montags – sonntags in der Zeit von 00:00 bis 24:00 Uhr, inklusive der benötigten E-MSR-Technik, Rohrleitungen und Pumpen.

Die Genehmigung schließt gemäß § 13 BImSchG die folgenden Genehmigungen, Erlaubnisse und Befreiungen mit ein:

- Plangenehmigung nach § 18 AEG – Allgemeines Eisenbahngesetz
- Baugenehmigung nach § 63 BauO NRW (Az.: 00604-14-01 vom 07.04.2015)
- Befreiung nach § 25 EnEV 2014 für die nur vorübergehend aufgestellten Container bzgl. der Nichterfüllung der Anforderungen an den Jahres-Primärenergiebedarf und der Anforderungen des EEWärmeG

Die Antragstellerin hat sich darüber hinaus u.a. zur Einhaltung der folgenden Einschränkungen verpflichtet:

- es werden ausschließlich Eisenbahnkesselwagen mit sog. „leisen Laufsohlen“ eingesetzt,
- an bundesweit einheitlichen Feiertagen werden keine vorhabeninduzierten Zugfahrten auf öffentlicher Strecke des Stadtgebiets Wesseling durchgeführt,
- es werden täglich maximal 8 vorhabeninduzierte Zugfahrten (4 Zustellungen von leeren Kesselwagenverbänden und 4 Abholungen von befüllten Kesselwagenverbänden) vorgenommen, und
- die Zahl der Sonntagsfahrten wird im Jahresdurchschnitt auf maximal die Hälfte der im Antrag genehmigten Fahrten beschränkt (also maximal 4 Fahrten je Sonntag im Jahresdurchschnitt)

Die in diesem Verfahren erteilte Zulassung des vorzeitigen Beginns gemäß § 8a BlmSchG, Az. 53.0060/14/9.2.1/8a/-Ru vom 10.07.2015 wird gegenstandslos, sobald diese Genehmigung Bestandskraft erlangt.

Dieser Bescheid ergeht auf der Grundlage der mit dem Bescheid verbundenen Antragsunterlagen. Diese Unterlagen sind Bestandteile des Genehmigungsbescheides und maßgebend für dessen Ausführung, soweit nicht durch die unter Ziffer 5 aufgeführten Nebenbestimmungen eine andere Regelung getroffen wird.

Die übrigen zurzeit geltenden Genehmigungen und Eignungsfeststellungen für die o.a. Anlage mit den zugehörigen Nebeneinrichtungen gelten fort, soweit sie nicht durch diese Genehmigung verändert werden.

Der Bescheid ergeht unbeschadet der behördlichen Entscheidungen, die nach § 13 BlmSchG nicht von dieser Genehmigung eingeschlossen werden.

Der Bescheid erlischt, wenn nicht innerhalb von drei Jahren nach der Zustellung mit dem Betrieb der geänderten Anlagen begonnen wird. Die Fristen können aus wichtigem Grund verlängert werden.

2 Kostenentscheidung

Nach §§ 11, 13 des Gebührengesetzes für das Land Nordrhein-Westfalen vom 23.08.1999 (GebG NRW, GV. NRW. S. 524) in der zurzeit geltenden Fassung trägt die Antragstellerin die Kosten des Verfahrens.

3 Kostenfestsetzung

Die Festsetzung der Kosten ergeht in einem gesonderten Bescheid.

4 Begründung/Rechtliche Würdigung

4.1 Sachverhaltsdarstellung

Mit Datum vom 05.12.2014 reichte die Firma Shell Deutschland Oil GmbH, 50389 Wesseling, bei der Bezirksregierung Köln einen Genehmigungsantrag zur wesentlichen Änderung des Nordwestlichen Tankfeldes (Anlage 0021) der Rheinland Raffinerie nach § 16 Abs.1 BImSchG, Werk Wesseling, Gemarkung Wesseling, Flur 10, Flurstück 4 (Öl- und Flüssiggashafen) und Gemarkung Wesseling, Flur 13, 14, 15 Flurstück 50, 60, 95 ein. Die letzte Ergänzung der Antragsunterlagen erfolgte am 24.02.2016.

Im Rahmen des Genehmigungsverfahrens wird neben den bereits bestehenden Verladeanlagen im Bereich der Straßentankverladung bzw. im Öl- und Flüssiggashafen der Anlage Nordwestliches Tankfeld (Anlage 0021) die zusätzliche Errichtung und der Betrieb einer Kesselwagenverladeanlage für die Verladung von Mitteldestillaten (Heizöl leicht und Dieselkraftstoff B7 und B0) beantragt.

Die Produkte werden über Rohrleitungen und Zwischenpumpstationen aus entsprechenden Lagertanks zu der neu zu errichtenden Kesselwagenverladung transportiert.

Wie oben ausgeführt, dient die Kesselwagenanlage der Befüllung von Eisenbahnkesselwagen (KWG) mit flüssigen Mineralölprodukten, sog. Mitteldestillaten wie Heizöl leicht und Dieselkraftstoff B7 und B0. Die Gesamtladekapazität beträgt 730 m³/h pro Füllrohr (bei den zwei parallel betriebenen Füllrohren: 1.460 m³/h). Die Befüllung der KWG erfolgt nach dem Top-Loading System (Beladung von oben). Die geplante Kesselwagenverladeanlage besteht aus einer On-Spot-Verladeeinrichtung, einem Heizöl-Kennzeichnungssystem, einer Anlage zur Havarieumladung, Restentleerung und einem Slop-Sammelsystem sowie die zum Betrieb erforderlichen Nebeneinrichtungen (z.B. E-Schaltheus (Fertigbauweise), MSR-Schaltheus (Fertigbauweise) und Rangierrobots).

An der o.a. Anlage sollen folgende Änderungsmaßnahmen durchgeführt werden:

- Errichtung und Betrieb einer Kesselwagenverladung (Bau 81), bestehend aus einer On-Spot-Beladung mit ferngesteuerten Rangier-Robots für die Verladung von Mitteldestillaten (z.B. Heizöl leicht und Dieselkraftstoff B7 (Biodiesel) und B0 (Dieselkraftstoff ohne Bioanteil)) mit einer Gesamtladekapazität von 730 m³/h pro Füllrohr (bei den zwei parallel betriebenen Füllrohren: 1.460 m³/h), bei einer Betriebszeit von Januar bis Dezember, montags bis sonntags

in der Zeit von 6:00 Uhr bis 22:00 Uhr, inklusive der benötigten MSR-Technik, Rohrleitungen und Pumpen,

- Ertüchtigung von fünf Zugbildungsgleisen im Gleisfeld der Anlage und die Sanierung von zwei Verladegleise,
- Errichtung und Betrieb eines Heizölkennzeichnungssystems im Bau 81, bestehend aus einem 3 m³ Vorlagebehälter, inklusive der benötigten E-MSR-Technik, Rohrleitungen und Pumpen,
- Errichtung und Betrieb eines 5 m³ Slop-Behälters im Bau 81, inklusive der benötigten E-MSR-Technik, Rohrleitungen und Pumpen, und
- Errichtung und Betrieb zweier Zwischenpumpstationen im Bau 298 für den Export von Mitteldestillaten zur Kesselwagenverladeanlage (Bau 81) und zum Öl- und Flüssiggashafen, bei einer Betriebszeit von Januar – Dezember, montags – sonntags in der Zeit von 00:00 bis 24:00 Uhr, inklusive der benötigten E-MSR-Technik, Rohrleitungen und Pumpen.

Mit der Errichtung und dem Betrieb der neuen Kesselwagenanlage beabsichtigt die Antragstellerin zukünftig die Mitteldestillate aus der Raffinerieproduktion, neben dem bereits durchgeführten Transport der o.a. Produkte über den Wasserweg, auch über den Schienenweg zu transportieren. Das Projekt soll damit zur Standortsicherung der Raffinerie beitragen.

4.2 Verfahrensfragen

4.2.1 Art des Genehmigungsverfahrens

Gemäß § 16 BImSchG bedarf die Änderung der Lage, der Beschaffenheit oder des Betriebs einer genehmigungsbedürftigen Anlage der Genehmigung, wenn durch die Änderung nachteilige Auswirkungen hervorgerufen werden können und diese für die Prüfung nach § 6 Abs. 1 Nr. 1 erheblich sein können (wesentliche Änderung).

Das Nordwestliche Tankfeld (Anlage 0021) ist Nr. 9.2.1, 9.3.1, 9.1.1.1 i.V.m. 9.2.2 und 9.1.1.2 der Verordnung über genehmigungsbedürftige Anlagen (4. BImSchV) zuzuordnen und somit grundsätzlich genehmigungsbedürftig.

Die beantragten Änderungen sind als wesentliche Änderung des Nordwestlichen Tankfeldes zu betrachten, weil nachteilige Auswirkungen durch die Änderungen nicht von vornherein offensichtlich ausgeschlossen werden können und somit eine Prüfung im Sinne des § 6 BImSchG erforderlich war.

Nach § 2 Abs. 1 Nr. 1 der 4. BImSchV ist das förmliche Genehmigungsverfahren anzuwenden, da die Hauptanlage (9.2.1) in Spalte c im Anhang 1 der 4. BImSchV mit "G" gekennzeichnet ist. Da die Firma Shell Deutschland Oil GmbH auf die Beantragung nach § 16 Abs. 2 S.1 BImSchG, von der öffentlichen Bekanntmachung des Vorhabens sowie der Auslegung des Antrags und der Unterlagen abzusehen, verzichtet hat, ist nach § 2 Abs. 1 Nr. 1 der 4. BImSchV das förmliche Verfahren anzuwenden. Dementsprechend wurde das Genehmigungsverfahren nach den Vorschriften des § 10 BImSchG sowie der 9. BImSchV durchgeführt.

Da die o.a. Anlage unter die Ziffer 9.2.1.1. Spalte 1 des Anhangs 1 des UVPG (UVP-pflichtige Anlagen) fällt, erfordert die wesentliche Änderung der o.a. Anlage gemäß § 1 Abs. 3 der 9. BImSchV die Prüfung, ob die wesentliche Änderung der Anlage erhebliche nachteilige Auswirkungen auf die in § 1a der 9. BImSchV genannten Schutzgüter haben kann.

Anhand der in den Antragsunterlagen dargelegten Ausführungen bezüglich der möglichen erheblichen nachteiligen Auswirkungen auf die Schutzgüter gemäß § 1a der 9. BImSchV wurde geprüft, ob eine Umweltverträglichkeitsprüfung nach § 1 Abs. 2 der 9. BImSchV durchzuführen ist. Die Prüfung ergab, dass die beantragte wesentliche Änderung keine erheblichen nachteiligen Auswirkungen auf die Schutzgüter nach § 1a der 9. BImSchV hat. Weitere Informationen hierzu können dem Kapitel 15 der mit diesem Bescheid verbundenen Antragsunterlagen entnommen werden.

Somit war die Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung entbehrlich. Diese Entscheidung wurde gemäß § 3a UVPG am 24.08.2015 im Amtsblatt und auf der Internetseite der Bezirksregierung Köln öffentlich bekannt gemacht.

Nach § 13 BImSchG werden andere die Anlage betreffende behördliche Entscheidungen von der immissionsschutzrechtlichen Genehmigung mit eingeschlossen. Ausgenommen sind jedoch Planfeststellungen, die ihrerseits eine immissionsschutzrechtliche Genehmigung einschließen. Nach § 18 Allgemeines Eisenbahngesetz

(AEG) erfordert der Bau oder die Änderung von Betriebsanlagen einer Eisenbahn eine Planfeststellung. Da jedoch die Voraussetzungen des § 74 Abs. 6 Verwaltungsverfahrensgesetz NRW (VwVfG NRW) erfüllt werden und lediglich eine private Werksanschlussbahn ertüchtigt werden soll, ist im Rahmen des eröffneten Ermessens entschieden worden, dass die Erteilung einer Plangenehmigung ausreichend ist.

Das Verfahren war daher nach den Vorgaben des § 10 BImSchG und der Verordnung über das Genehmigungsverfahren (9. BImSchV) durchzuführen.

4.2.2 Zuständigkeiten

Für die Erteilung der Genehmigung ist nach § 2 der Zuständigkeitsverordnung Umweltschutz (ZustVU) vom 11.12.2007 (GV.NRW. S. 662, ber. 2007 S. 155 / SGV. NRW. 282) in der zurzeit geltenden Fassung die Bezirksregierung Köln zuständig.

4.2.3 Ablauf des Genehmigungsverfahrens

4.2.3.1 Antragstellung

Die Vorhabensträgerin hat am 05.12.2014 eine Genehmigung zur Errichtung und zum Betrieb einer Kesselwagenverladeanlage im Werk Süd der Firma Shell Deutschland Oil GmbH im Stadtgebiet Wesseling gemäß § 16 BImSchG einschließlich der Zulassung des vorzeitigen Beginns gemäß § 8a BImSchG für die Errichtungsarbeiten bei der Bezirksregierung Köln beantragt. Im Rahmen der Vollständigkeitsprüfung wurden verschiedene Nachforderungswünsche aufgegeben, der die Antragstellerin mit Schreiben vom 05.12.2014 nachgekommen ist.

Der Genehmigungsantrag umfasst die Errichtung der Kesselwagenverladung inklusive aller Apparate und Pumpstationen, sowie den Betrieb der Anlage. Beantragt werden neben der Genehmigung nach BImSchG die Baugenehmigung nach § 63 BauO NRW sowie die Plangenehmigung gemäß § 18 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) für die Errichtung der Verladeanlage und Sanierung der Gleise im Nordwestlichen Tankfeld.

Die Antragsunterlagen enthalten die nach der 9. BImSchV zum Genehmigungsverfahren nach dem BImSchG erforderlichen Darlegungen und Formblätter sowie

- Sicherheitsbericht nach § 9 12.BImSchV,
- Unterlagen zur Einzelfallprüfung gemäß § 3c UVPG
- eine Prognose der Schallimmissionen (Lärmprognose) und Bewertung der Erschütterungen,
- Antrag zur Baugenehmigung nach § 68 BauO NRW
- Brandschutzkonzept für die Kesselwagenanlage

Die Prüfung der nachgereichten Unterlagen ergab, dass der Antrag für die Einleitung des Genehmigungsverfahrens vollständig war.

4.2.3.2 Öffentliche Bekanntmachung und Auslegung der Unterlagen

Nach Einreichung des Antrags am 05.12.2014 erfolgte die öffentliche Bekanntmachung des Antrags auf Genehmigung gemäß § 10 Abs. 3 BImSchG am 05.01.2015 im Amtsblatt der Bezirksregierung Köln sowie im Kölner Stadtanzeiger (Gesamtausgabe) und der Kölnischen Rundschau (Gesamtausgabe).

Die Auslegung des Genehmigungsantrags einschließlich zugehöriger Antragsunterlagen erfolgte gemäß § 10 Abs. 3 BImSchG in der Zeit vom 13.01.2014 bis einschließlich 12.02.2014 bei der Stadt Wesseling und der Bezirksregierung Köln.

4.2.3.3 Geschäfts- und Betriebsgeheimnisse

Da die Antragstellerin keine Antragsunterlagen als Geschäfts- und Betriebsgeheimnis gekennzeichnet hatte, wurden sämtliche Antragsunterlagen in der o.a. Zeit zur Auslage gebracht.

4.2.3.4 Einwendungen und Erörterungstermin

In der gemäß § 10 Abs. 3 BImSchG festgesetzten Frist wurden gegen das beantragte Vorhaben insgesamt 348 Einwendungen erhoben.

Die wesentlichen Aspekte dieser Einwendungen waren folgende:

1. Gefahrguttransporte: Unfälle auf den Gleisen
2. Luftverunreinigungen
3. Erschütterungen/Vibrationen aufgrund des Güterzugverkehrs
4. Lärmimmissionen
5. Störfallverordnung

6. Katastrophenschutz
7. Wertminderung von Grundstücken

Die Einwendungen wurden mit Einwendern und Einwenderinnen und der Antragstellerin nebst ihren Gutachtern und Gutachterinnen sowie im Verwaltungsverfahren beteiligten Fachbehörden und Stellen am 31.03.2015 im Rheinforum in Wesseling erörtert.

Die Niederschrift zum Erörterungstermin wurde mit Schreiben vom 11.05.2015 der Antragstellerin und den Einwendern und Einwenderinnen auf Wunsch zugestellt.

Die Erkenntnisse aus dem Erörterungstermin wurden bei der Beurteilung des immissionsschutzrechtlichen Vorhabens berücksichtigt.

Weitere Einwendungen, die inhaltlich den Schutzgütern zugeordnet werden konnten, werden bei der rechtlichen Bewertung im Kap. 4.2 bzw. 4.3 gewürdigt.

Abgesehen von Vorschlägen für Inhalts- und Nebenbestimmungen sowie für Hinweise haben die o. g. Behörden und Stellen keine grundsätzlichen Bedenken gegen das Vorhaben geäußert.

Insgesamt hat die Prüfung ergeben, dass bei Beachtung der unter Nr. 5 aufgeführten Inhalts- und Nebenbestimmungen die Genehmigungsvoraussetzungen nach § 6 BImSchG vorliegen.

4.2.3.5 Behördenbeteiligung

Parallel zur Auslegung der Antragsunterlagen wurden die Behörden und Stellen, deren Aufgabenbereich durch das Vorhaben berührt wird, zur Prüfung der Unterlagen eingeschaltet. Dabei handelt es sich um:

- Stadt Wesseling
 - Feuerwehr
 - Bauaufsicht
 - Planungsamt
- Rhein-Erft-Kreis
 - Untere Landschaftsbehörde
 - Unter Bodenschutzbehörde
 - Gesundheitsamt
- Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz NRW (LANUV)

- Ministerium für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen
 - Landeseisenbahnverwaltung
- Häfen und Güterverkehr Köln AG (HGK)
- Bezirksregierung Köln
 - Dezernat 25 (Verkehrsangelegenheiten)
 - Dezernat 52 (Abfallwirtschaft und Bodenschutz)
 - Dezernat 53 (Immissionsschutz)
 - Dezernat 54 (Wasserwirtschaft)
 - Dezernat 55 (Arbeitsschutz)

Das Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz des Landes Nordrhein-Westfalen (LANUV) wurde zur Begutachtung des eingereichten Teil-Sicherheitsberichtes beteiligt.

Innerhalb der Bezirksregierung Köln wurden die Antragsunterlagen im Hinblick auf die eigenen Zuständigkeiten (Dez. 25 [Verkehrsangelegenheiten], Dez. 52 [Abfallrecht], Dez. 53 [Immissionsschutz], Dez. 54 [Abwasser und Gewässerschutz] und Dez. 55 [Arbeitsschutz] als Träger öffentlicher Belange geprüft.

Des Weiteren wurden die Häfen- und Güterverkehr Köln AG als Betreiber der Gütereisenbahn und das Ministerium für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen als zuständige Eisenbahnverwaltung im Verfahren beteiligt.

4.2.3.6 Fachtechnische Prüfung und Entscheidung

Die fachtechnische und medienübergreifende fachgesetzliche Prüfung der Antragsunterlagen durch die beteiligten Behörden und Stellen führte in einigen Punkten zu entsprechenden Ergänzungen der Antragsunterlagen.

Abgesehen von Vorschlägen für Hinweise und Nebenbestimmungen haben die o. g. Behörden und Stellen keine grundsätzlichen Bedenken gegen das Vorhaben geäußert. Die vorgeschlagenen Nebenbestimmungen und Hinweise werden - soweit diese zur Erfüllung der Genehmigungsvoraussetzungen nach § 6 BImSchG erforderlich sind - in den Bescheid übernommen.

Insgesamt hat die Prüfung ergeben, dass bei Beachtung der unter Nr. 5 aufgeführten Nebenbestimmungen die Voraussetzungen für die beantragte Genehmigung vorliegen.

Dabei wurden, da die Verwaltung nur an Recht und Gesetz gebunden ist, außergesetzliche Umweltvorsorgegesichtspunkte nicht berücksichtigt. Die Ausfüllung unbestimmter Gesetzesbegriffe wie etwa der Begriff der Erheblichkeit, ist in Teilbereichen nur unter Rückgriff auf Maßstäbe möglich, die aus der unter Fachleuten herrschenden Auffassung gewonnen werden können.

Die Einwendungen gegen die Erteilung der Genehmigung werden zurückgewiesen, soweit ihnen nicht durch Ergänzungen des Genehmigungsantrages und den unter Nr. 5 aufgeführten Nebenbestimmungen Rechnung getragen wurde oder soweit sie sich im Laufe des Verfahrens nicht auf andere Weise erledigt haben.

Soweit von den Einwenderinnen und Einwendern weitere Gesichtspunkte vorgetragen wurden, sind diese rechtlich nicht entscheidungserheblich und mussten daher unberücksichtigt bleiben.

4.2.4 Fachgesetzliche Prüfung der Genehmigungsvoraussetzungen

Die immissionsschutzrechtliche Genehmigung ist eine gebundene Entscheidung, die nach § 6 BImSchG zu erteilen ist, wenn

- sichergestellt ist, dass die sich aus § 5 BImSchG und einer auf Grund des § 7 BImSchG erlassenen Rechtsverordnung ergebenden Pflichten erfüllt werden und
- andere öffentlich-rechtliche Vorschriften und Belange des Arbeitsschutzes der Errichtung und dem Betrieb der Anlage nicht entgegenstehen.

Somit ist zu prüfen, dass zur Gewährleistung eines hohen Schutzniveaus für die Umwelt insgesamt

- **nach § 5 Abs. 1 Nr. 1 BImSchG** *schädliche Umwelteinwirkungen* und sonstige Gefahren, erhebliche Nachteile und erhebliche Belästigungen für die Allgemeinheit und die Nachbarschaft nicht hervorgerufen werden können und weiterhin
- **nach § 5 Abs. 1 Nr. 2 BImSchG** *Vorsorge* gegen schädliche Umwelteinwirkungen und sonstige Gefahren, erhebliche Nachteile und erhebliche Belästigungen getroffen wird, insbesondere durch die dem Stand der Technik entsprechenden Maßnahmen,
- **nach § 5 Abs. 1 Nr. 3 BImSchG** *Abfälle* vermieden, nicht zu vermeidende Abfälle verwertet und nicht zu verwertende Abfälle ohne Beeinträchtigung des Wohls der Allgemeinheit beseitigt werden; Abfälle sind nicht zu vermeiden, soweit die Vermeidung technisch nicht möglich oder nicht zumutbar ist; die Vermeidung ist un-

zulässig, soweit sie zu nachteiligeren Umweltauswirkungen führt als die Verwertung; die Verwertung und Beseitigung von Abfällen erfolgt nach den Vorschriften des Kreislaufwirtschaftsgesetzes und den sonstigen für die Abfälle geltenden Vorschriften,

- nach § 5 Abs. 1 Nr. 4 BImSchG *Energie* sparsam und effizient verwendet wird,
- nach § 5 Abs. 3 BImSchG, auch nach einer *Betriebseinstellung* von der Anlage oder dem Anlagengrundstück keine schädlichen Umwelteinwirkungen und sonstige Gefahren, erhebliche Nachteile und erhebliche Belästigungen für die Allgemeinheit und die Nachbarschaft hervorgerufen werden können; die vorhandenen Abfälle ordnungsgemäß und schadlos verwertet und nicht zu verwertende Abfälle ohne Beeinträchtigung des Wohls der Allgemeinheit beseitigt werden und die Wiederherstellung eines ordnungsgemäßen Zustandes des Betriebsgeländes gewährleistet ist,
- nach § 6 Abs. 1 Nr. 1 BImSchG *Pflichten aus Rechtsverordnungen* erfüllt werden, die aufgrund § 7 BImSchG erlassen wurden, im vorliegenden Fall die Störfall-Verordnung,
- nach § 6 Abs. 1 Nr. 2 BImSchG *andere öffentlich-rechtliche Vorschriften und Belange des Arbeitsschutzes*

der Errichtung und dem Betrieb der Anlage nicht entgegenstehen.

Für diese Anlage sind derzeit keine BVT-Schlussfolgerungen veröffentlicht worden.

Das maßgebliche BVT-Merkblatt ist das „BVT-Merkblatt über beste verfügbare Techniken für Mineralöl- und Gasraffinerien, Oktober 2014“.

Außergewöhnliche An- und Abfahrvorgänge, die über die normalen Betriebsbedingungen hinausgehen sind nicht erkennbar, sodass kein weiterer Regelungsbedarf hinsichtlich der in den Antragsunterlagen dargestellten Betriebszustände besteht.

Die Notwendigkeit für Vorkehrungen zur Vermeidung grenzüberschreitender Umweltverschmutzungen ergibt sich hier nicht.

Die im Rahmen der immissionsschutzrechtlichen Genehmigung nach § 13 BImSchG mit zu erteilende Plangenehmigung nach § 18 AEG erfordert hingegen eine Abwägung der privaten und öffentlichen Belange, die zugunsten des Vorhabens ausfiel (dazu 4.3).

4.2.4.1 Schutz und Vorsorge vor schädlichen Umwelteinwirkungen, sonstigen Gefahren, erheblichen Nachteilen und erheblichen Belästigungen (§ 5 Abs.1 Nr. 1 und 2)

Im Rahmen der fachgesetzlichen Prüfung war zunächst zu prüfen, ob schädliche Umwelteinwirkungen oder sonstige Gefahren, erhebliche Nachteile und erhebliche Belästigungen von der Anlage unter Berücksichtigung der beantragten wesentlichen Änderung hervorgerufen werden können. Schädliche Umwelteinwirkungen sind dabei Immissionen (z.B. Luftverunreinigungen, Geräusche, Erschütterungen, Licht, Wärme, Strahlen), die nach Art, Ausmaß oder Dauer geeignet sind, Gefahren, erhebliche Nachteile oder erhebliche Belästigungen für die Allgemeinheit oder die Nachbarbarkeit herbeizuführen.

Darüber hinaus muss hiergegen Vorsorge getroffen werden, insbesondere durch dem Stand der Technik entsprechende Maßnahmen.

4.2.4.1.1 Luftverunreinigungen

4.2.4.1.1.1 Antragsunterlagen

Gefasste Quellen

Da sich im Bereich des Nordwestlichen Tankfeldes keine gefassten Quellen befinden und auch durch das beantragte Vorhaben keine neuen gefassten Quellen entstehen, entfällt eine weitere Betrachtung in diesem Genehmigungsverfahren.

Diffuse Quellen

In den vorliegenden Antragsunterlagen stellt die Antragstellerin dar, dass Pumpen, die Stoffe der Nr. 5.2.6 TA Luft fördern, den Anforderungen der Nr. 5.2.6.1 TA Luft entsprechen. Es werden Kreiselpumpen mit doppeltwirkender Gleitringdichtung verwendet.

Da im Rahmen der beantragten Änderung keine Gase und Dämpfe der Nrn. 5.2.6 b) bis d) TA Luft verdichtet werden müssen, sind hier die Regelungen der TA Luft nicht anzuwenden.

Im Rahmen der geplanten Änderungen erfolgt eine Reduzierung der Flanschverbindungen auf ein verfahrenstechnisch bzw. montage-technisch erforderliches Mindest-

maß. Die eingesetzten Flanschverbindungen erfüllen, falls sie mit Stoffen der Nr. 5.2.6 TA Luft beaufschlagt werden, die Anforderungen der Nr. 5.2.6.3 TA Luft.

Des Weiteren werden Absperrorgane eingesetzt, die die Anforderungen der Nr. 5.2.6.4 TA Luft erfüllen.

4.2.4.1.1.2 Öffentlichkeitsbeteiligung (Einwendungen)

Bezüglich der durch das Vorhaben verursachten Luftverunreinigung wurde nur eine Einwendung aufgrund der eventuellen Belastung der Luft mit Feinstaub durch den Schienenabrieb durch die zusätzlichen Güterzüge eingebracht.

Die Antragstellerin hat diesbezüglich im Erörterungstermin ausgeführt, dass die Waggons mit sog. Leichtlaufsohlen ausgerüstet würden und deshalb einen geringeren Abrieb hätten als die sonst üblich eingesetzten Graugusssohlen.

4.2.4.1.1.3 Stellungnahmen und eigene Ermittlungen

Die Antragstellerin konnte in den Antragsunterlagen nachvollziehbar darstellen, dass bezüglich der im Rahmen des Projektes neu zu errichtenden bzw. geänderten Pumpen, Flansche und Absperrorgane die Vorgaben der Nrn. 5.2.6.1, 5.2.6.2, 5.2.6.3 und 5.2.6.4 TA Luft in der zurzeit gültigen Fassung eingehalten werden.

Des Weiteren sind für die Errichtung und den Betrieb der Kesselwagenverladung die Nrn. 5.2.6.6 und 5.2.6.7 der TA Luft einschlägig.

Gemäß der Nr. 5.4.9.2 der TA Luft finden aber für die hier zu verladenden Gasöle mit der Kennzeichnung R40 sowie für Dieselkraftstoff oder gleichartige Produkte die Anforderungen der Nr. 5.2.6.6 der TA Luft sowie der Nr. 5.2.6.7 der TA Luft keine Anwendung.

Die Genehmigungsbehörde hat unter der Voraussetzung der Einhaltung der Nebenbestimmungen gemäß Nrn. **5.3.8 bis 5.3.10** bezüglich der Luftreinhalte keine Bedenken gegen die Umsetzung der im Tenor dieses Bescheides aufgeführten Maßnahmen.

4.2.4.1.2 Gerüche

4.2.4.1.2.1 Antragsunterlagen

Die im Tenor aufgeführten Änderungen des Nordwestlichen Tankfeldes verursachen keine zusätzlichen Gerüche.

4.2.4.1.2.2 Öffentlichkeitsbeteiligung (Einwendungen)

Es lagen keine Einwendungen vor.

4.2.4.1.2.3 Stellungnahmen, eigene Ermittlungen und Bewertungen

Aufgrund der Ausführungen in den Antragsunterlagen geht die Genehmigungsbehörde davon aus, dass schädliche Umwelteinwirkungen durch Gerüche nicht zu besorgen sind.

4.2.4.1.3 Geräusche

4.2.4.1.3.1 Antragsunterlagen

Die neue Kesselwagenverladung soll auf dem Betriebsgelände der Rheinland-Raffinerie errichtet werden. Die Rheinland-Raffinerie ist in verschiedene Produktionsbereiche unterteilt; die geplante Änderung erfolgt im Produktionsbereich MM-P39. Der vorgenannte Produktionsbereich wird wiederum in verschiedene Anlagen, die den Vorgaben des Bundes Immissionsschutzrechtes (BImSchG) unterliegen, unterteilt.

Die geplante Änderung erfolgt in der bereits bestehenden Anlage „Nordwestliches Tankfeld“ sowie dem Tanklager Bau 298.

Den Antragsunterlagen ist eine Schallemissions- / Immissionsprognose der Firma Müller BBM vom 24.11.2014, Gutachten Nr. M110853/11, beigelegt. In der Schallprognose, die gemäß der Technischen Anleitung zum Schutz gegen Lärm (TA Lärm) vom 26.08.1998 (GMBI. S. 503) zu erstellen war, wurden die Beurteilungspegel für folgende maßgebliche Immissionsaufpunkte nach der Nr. 2.3 TA Lärm bestimmt:

Tabelle1: Maßgebliche Immissionsaufpunkte

Immissionsort	Immissionsrichtwerte (IRW) [dB(A)]	
	Nacht	Tag
IO 1 - Lülsdorf – Uferstraße / Ecke Burgstraße	45	60
IO 2 – Niederkassel – Kanalweg südlich Rathausstraße	45	60
IO 3 – Urfeld – In der Mohle	45	60
IO 5 - Wesseling – Moselstraße	45	60
IO 6 - Wesseling – Rodderweg 8	45	60
IO 7 – Urfeld – Kreuz Knippchen / Ecke Weg	45	60

Immissionsort	Immissionsrichtwerte (IRW) [dB(A)]	
	Nacht	Tag
IO 8 – Wesseling – Liebigstraße 4 / Südwestfassade	45	60
IO 8.1 – Wesseling – Liebigstraße 14 / Südostfassade	45	60

In der o.a. Immissionsprognose hat die Antragstellerin die Geräuschemissionen der neuen Anlagenteile einschließlich des anlagenbezogenen Verkehrs nach Nr. 7.4 Abs.1 TA Lärm ermittelt und auf dieser Grundlage eine Schallausbreitungsrechnung durchgeführt.

Der Gutachter hat als schallrelevanten Betrieb der Anlage den Betrieb der Kesselwagenverladung und der Pumpen der Zwischenpumpstation schalltechnisch bewertet.

Weiterhin ist in der den Antragsunterlagen beigefügten Immissionsprognose berücksichtigt worden, dass der Betrieb der Kesselwagenverladung ausschließlich in der Tagzeit von 6:00 Uhr bis 22:00 Uhr erfolgt, der Betrieb der Pumpen in der geplanten Zwischenpumpstation in Bau 298 hingegen in der Tagzeit von 6:00 Uhr bis 22:00 Uhr und in der Nachtzeit von 22:00 Uhr bis 6:00 Uhr.

Bezüglich des Betriebs der Kesselwagenverladung hat der Gutachter die folgenden akustisch relevanten Vorgänge in der Immissionsprognose berücksichtigt:

Tabelle 2: Übersicht akustisch relevanter Vorgänge beim Betrieb der Kesselwagenverladung

Tätigkeit	Schallleistungspegel [L _{WA}] [†] oder Schallleistungspegel [L _{WA}]
Zustellung von leeren Kesselwagen vom öffentlichen Gleis	75,1 dB(A)*
Rangieren der leeren Kesselwagen vom Zugbildungsgleis auf ein Verladegleis	75,3 dB(A)*
Bewegung des Zugverbandes beim Verladevorgang	67,6 dB(A)*
Verladevorgang (Domdeckel öffnen, Befüllvorgang, Domdeckel schließen)	95,0 dB(A)**
Rangieren der befüllten Kesselwagen auf ein Zugbildungsgleis zur Abholung auf das öffentliche Gleis	75,3 dB(A)*
Abholung der befüllten Kesselwagen zum öffentlichen Gleis	75,1 dB(A)*

[†] längenbezogener Schallleistungspegel

** Schallleistungspegel

Des Weiteren hat der Gutachter die in Tabelle 3 aufgeführten akustisch relevanten Anlagenteile beim Betrieb der beiden geplanten Zwischenpumpstationen in Bau 298 identifiziert.

Tabelle 3: Übersicht akustisch relevanter Anlagenteile der Zwischenpumpstation Bau 298

Anlagenteile	Schalleistungspegel [L _{WA}]
Pumpen UP-29854 und UP-29855	97 dB(A)
Pumpen UP-29856 und UP-29857	97 dB(A)
Rohrleitungen zwischen den Tanks TA-275 und TA-166	91 dB(A)
Rohrleitungen zu den Tanks TA-275 und TA-166	91 dB(A)
Gesamt für alle 4 Pumpen und Rohrleitungen der geplanten Zwischenpumpstation	101 dB(A)

Entsprechend den Vorgaben in der o.a. Tabelle ist somit für die Geräuschabstrahlung der gesamten Zwischenpumpstation inklusive der Rohrleitungen ein Gesamtschalleistungspegel von $L_{WA} = 101$ dB(A) prognostiziert.

In der u.a. Tabelle 4 werden die Beurteilungspegel dargestellt, die alleine durch die neuen Anlagen der geplanten Kesselwagenbahnverladung als zu beurteilende Anlage („vorhabenbezogene Zusatzbelastung“) verursacht werden. In der immissionschutzrechtlich kritischeren Nachtzeit ist die Kesselwagenverladeanlage nicht in Betrieb. Die für die Nachtzeit zu bewertenden zusätzlichen Geräuschbelastungen werden alleine durch die in der o.a. Tabelle 3 aufgeführten neu hinzukommenden Geräuschquellen verursacht.

In den nachfolgenden Tabellen 4 und 5 sind die anteiligen Geräuschzusatzbelastungen durch die vorhabenbezogenen Anlagen (neu geplante Anlagen) im Nordwestlichen Tankfeld dargestellt.

Tabelle 4: Anteilige Geräuschzusatzbelastung tags (6:00 Uhr bis 22:00 Uhr)

Immissionsort	IRW* –Tag [dB(A)]	Lr** [dB(A)]
IO 1 - Lülsdorf – Uferstraße/Ecke Burgstraße	60	30

Immissionsort	IRW* -Tag [dB(A)]	Lr** [dB(A)]
IO 1 - Luisdorf - Uferstraße/Ecke Burgstraße	60	34
IO 2 - Niederkassel - Kanalweg südlich Rathausstraße	60	25
IO 3 - Urfeld - In der Mohle	60	25
IO 5 Wesseling - Moselstraße	60	39
IO 6 - Wesseling - Rodderweg 8	60	42
IO 7 - Urfeld - Kreuz Knippchen / Ecke Weg	60	27
IO 8 - Wesseling - Liebigstraße 4 / Südwestfassade	60	48

Uhr bis 22:00 Uhr)

Tabelle 6: Geräuschzusatzbelastung der Anlage „Nordwestliches Tankfeld“ tags (6:00

führt.

Während in den o.a. Tabellen - 4 und 5 nur die Zusatzbelastungen durch die geplanten Änderungen wiedergeben, werden in der u.a. Tabelle 6 die nach Umsetzung der geplanten Änderungen tagüber durch den Betrieb des gesamten Nordwestlichen Tankfelds zu erwartenden Beurteilungspegel der Geräuschzusatzbelastung aufgeführt.

Immissionsort	IRW* -Nacht [dB(A)]	Lr** [dB(A)]	Immissionsrichtwert anteiliger Beurteilungspegel der geplanten Anlage
IO 1 - Luisdorf - Uferstraße/Ecke Burgstraße	45	12	45
IO 2 - Niederkassel - Kanalweg südlich Rathausstraße	45	8	45
IO 3 - Urfeld - In der Mohle	45	8	45
IO 5 - Wesseling - Moselstraße	45	21	45
IO 6 - Wesseling - Rodderweg 8	45	15	45
IO 7 - Urfeld - Kreuz Knippchen / Ecke Weg	45	13	45
IO 8 - Wesseling - Liebigstraße 4 / Südwestfassade	45	21	45
IO 8.1 - Wesseling - Liebigstraße 14 / Südostfassade	45	29	45

Tabelle 5: Anteilige Geräuschzusatzbelastung nachts (22:00 Uhr bis 6:00 Uhr)

Immissionsort	IRW* -Nacht [dB(A)]	Lr** [dB(A)]	Immissionsrichtwert anteiliger Beurteilungspegel der geplanten Anlage
IO 2 - Niederkassel - Kanalweg südlich Rathausstraße	60	24	60
IO 3 - Urfeld - In der Mohle	60	23	60
IO 5 - Wesseling - Moselstraße	60	37	60
IO 6 - Wesseling - Rodderweg 8	60	38	60
IO 7 - Urfeld - Kreuz Knippchen / Ecke Weg	60	25	60
IO 8 - Wesseling - Liebigstraße 4 / Südwestfassade	60	47	60
IO 8.1 - Wesseling - Liebigstraße 14 / Südostfassade	60	54	60

Immissionsort	IRW* –Tag [dB(A)]	Lr** [dB(A)]
IO 8.1 – Wesseling – Liebigstraße 14 / Südostfassade	60	55

Immissionsrichtwert ** anteiliger Beurteilungspegel der geplanten Anlage

Die nach Umsetzung der geplanten Änderungen im Nordwestlichen Tanklager zu erwartenden Beurteilungspegel der Geräuschzusatzbelastung für den Tag liegen mit Ausnahme des IO 8.1 mehr als 10 dB unter den Immissionsrichtwerten. Damit liegen alle Immissionsorte, mit Ausnahme des IO 8.1, nach Nummer 2.2 der TA Lärm außerhalb des Einwirkungsbereiches der geplanten Änderungen. In der Tagzeit ist der verursachte Immissionsbeitrag damit nach Nummer 3.2.1 der TA Lärm für alle Immissionsorte mit Ausnahme des IO 8.1 als nicht relevant anzusehen. Somit kann auf die Ermittlung der Vorbelastung verzichtet werden.

Bezüglich des Immissionspunktes IO 8.1 hat der Gutachter die Vorbelastung ermittelt. Unter Berücksichtigung der in Tabelle 6 aufgeführten Zusatzbelastung ergibt sich damit am IO 8.1 die folgende Gesamtbelastung:

Tabelle 7: Bestimmung der Geräuschvor-, -zusatz- und –gesamtbelastung am Immissionsort IO 8.1 in der Tagzeit

Immissionsort	Geräuschvorbelastung [dB(A)]	Geräuschzusatzbelastung [dB(A)]	Geräuschgesamtbelastung [dB(A)]
IO 8.1	49	55	56

Unter Berücksichtigung der ermittelten Geräuschzusatzbelastung ergibt sich eine Gesamtbelastung in der Tagzeit von $L_r = 56$ dB(A). Der zulässige Immissionsrichtwert wird somit um 4 dB(A) unterschritten.

Der Gutachter führte im den Antragsunterlagen beigefügten Geräuschimmissionsprognose vom 24.11.2014 aus, dass außer der Rheinland Raffinerie der Antragstellerin keine weiteren Quellen relevant zur Vorbelastung an dem Immissionspunkt IO 8.1 zur Geräuschvorbelastung beitragen würden.

In der den Antragsunterlagen beigefügten Immissionsprognose wird neben der Geräuschzusatzbelastung am Tag auch die Zusatzbelastung der Anlage „Nordwestliches Tankfeld“ an den maßgeblichen Immissionspunkten in der Nacht von 22:00 Uhr bis 6:00 Uhr prognostiziert.

Hierbei hat der Gutachter wie oben ausgeführt nicht die Zusatzbelastung durch die neue Kesselwagenverladung berücksichtigt, da deren Betrieb nicht für die Nachtzeit von 22:00 Uhr bis 6:00 Uhr beantragt worden ist, sondern nur den Betrieb der vier neuen Pumpen in der Zwischenpumpstation 298 (siehe Tabelle 3), für die die Antragstellerin sowohl den Tag- als auch den Nachtbetrieb beantragt hat.

Die unten aufgeführte Tabelle 8 zeigt das Ergebnis der Prognose.

Tabelle 8: Geräuschzusatzbelastung der Anlage „Nordwestliches Tankfeld“ nachts (22:00 Uhr bis 6:00 Uhr)

Immissionsort	IRW* – Nacht [dB(A)]	Lr** [dB(A)]
IO 1 - Lülldorf – Uferstraße/Ecke Burgstraße	45	35
IO 2 – Niederkassel – Kanalweg südlich Rathausstraße	45	25
IO 3 – Urfeld – In der Mohle	45	24
IO 5 – Wesseling – Moselstraße	45	34
IO 6 - Wesseling – Rodderweg 8	45	40
IO 7 – Urfeld – Kreuz Knippchen / Ecke Weg	45	27
IO 8 – Wesseling – Liebigstraße 4 /Südwestfassade	45	38
IO 8.1 – Wesseling – Liebigstraße 14 /Südostfassade	45	40

Immissionsrichtwert ** anteiliger Beurteilungspegel der geplanten Anlage

Der Gutachter führt in der vorliegenden Prognose aus, dass in der immissionsschutzrechtlich kritischeren Nachtzeit die zulässigen Immissionsrichtwerte an sechs der acht der betrachteten Immissionsorte (IO 1, IO 2, IO 3, IO 5, IO 7 und IO 8) um mehr als 6 dB unterschritten würden. Damit seien die Immissionsbeiträge der Anlage im Sinne der Nr. 3.2.1 Abs.1 TA Lärm an diesen Immissionspunkten als nicht relevant anzusehen. An fünf der acht Immissionsorte (IO 1, IO 2, IO 3, IO 5 und IO 7) würden die Immissionsrichtwerte durch die Geräuschimmissionen der Zusatzbelastung des Nordwestlichen Tankfeldes sogar um 10 dB und mehr unterschritten; damit lägen diese Immissionsorte nach Nummer 2.2 der TA Lärm außerhalb des Einwirkungsbereiches der geänderten Anlage. An den beiden Immissionsorten IO 6 und IO 8.1 betrüge die Unterschreitung weniger als 6 dB, hierfür seien die Geräuschvorbelastungen und Gesamtbelastung zu ermitteln.

Der Gutachter hat in dem den Antragsunterlagen beigefügten Gutachten die Vorbelastung für die Immissionsorte IO6 und IO 8.1 ermittelt.

In der u.a. Tabelle 9 sind für die o.a. Immissionspunkte die Geräuschvor-, die Geräuschzusatz- und die Geräuschgesamtbelastung (VB, ZB, GB) zur kritischen Nachtzeit dargestellt.

Der Gutachter hat dabei zur Ermittlung der aktuellen Zusatzbelastung durch die Geräuschimmissionen der Anlage „Nordwestliches Tankfeld“ auf Messdaten aus den Jahren 2003 und 2013 / 2014 zurückgegriffen, also ohne Berücksichtigung der hier beantragten Änderungsmaßnahmen.

Zur Ermittlung der aktuellen Gesamtbelastung im Umfeld der Rheinland Raffinerie Süd (RRS) vor Umsetzung des beantragten Vorhaben hat der Gutachter als Datengrundlage zum einen Daten aus dem Jahre 2003 aus einer in dieser Zeit stattgefundenen Immissionsmessung (Bericht der Firma Müller BBM Nr. 39973/1 vom 25.02.2004) und zum anderen Daten aus im Rahmen der Antragstellung zum laufenden Genehmigungsverfahren stattgefundenen aktuellen Immissionsmessungen im Bereich der Immissionsorte, IO 6 bzw. IO 8.1 (Bericht M110853/01 vom 27.05.2014) einfließen lassen.

Aus den o.a. Daten hat der Gutachter rechnerisch die Beurteilungspegel für die Vorbelastung (VB) des gesamten RRS-Geländes ohne Nordwestliches Tankfeld ermittelt.

Damit ergibt sich die Vorbelastung (VB) an den o.a. Immissionspunkten IO 6 und IO 8.1 aus den messtechnisch ermittelten Beurteilungspegeln für die Gesamtbelastung an den o.a. Immissionspunkten „abzüglich“ der Zusatzbelastung durch das Nordwestliche Tankfeld vor Umsetzung der im Tenor dieses Bescheides beantragten Maßnahmen.

Der Gutachter hat zu der so ermittelten Vorbelastung die Zusatzbelastung (ZB) der geänderten Anlage „addiert“ um die Gesamtbelastung (GB) an den Immissionspunkten IO 6 und IO 8.1 nach Umsetzung der im Tenor dieses Bescheides aufgeführten Maßnahmen zu prognostizieren.

Tabelle 9: Gesamtbelastung nach Inbetriebnahme der geplanten Anlagenänderungen im Nordwestlichen Tankfeld

Immissionsort	IRW-Nacht	Lr [dB(A)]	Lr [dB(A)]	Lr [dB(A)]
	[dB(A)]	VB Nacht	ZB Nacht	GB* Nacht
IO 6 - Wesseling – Rodderweg 8	45	41	40	43
IO 8.1 – Wesseling Liebigstraße 14 Südostfassade	45	44	40	46

Wie aus der Tabelle 9 ersichtlich, wird der Immissionsrichtwert durch die Gesamtbelastung am Immissionsort IO 6 eingehalten. Nur an dem Immissionsort IO 8.1 wird der Immissionswert um 1 dB(A) überschritten.

Die Antragstellerin begründet die Zulässigkeit der beantragten Änderungen trotz der Überschreitung des Immissionsrichtwertes, am IO 8.1 mit der nur temporären Existenz des o.a. Immissionspunktes bis Ende 2016. Ab diesem Zeitpunkt soll dieser Bereich nach Angaben der Antragstellerin freigezogen sein, so dass der Immissionspunkt nicht mehr als maßgeblich im Sinne der TA-Lärm gelten würde. Als maßgeblicher Immissionspunkt gelte ab diesem Zeitpunkt der IO 8 in Wesseling in der Liebigstraße 4, an dem der Immissionsrichtwert durch die Gesamtbelastung mit 43 dB(A) unterschritten wird.

In dem den Antragsunterlagen beigefügten Gutachten hat der Gutachter die Fahrzeuggeräusche auf dem Betriebsgrundstück sowie der Ein- und Ausfahrt, die im Zusammenhang mit dem Betrieb der geänderten Anlage entstehen, nach der Nr. 7.4 Abs. 1 TA Lärm beurteilt.

Des Weiteren hat der Gutachter in dem vorliegenden Gutachten geprüft, ob die Geräusche des An- und Abfahrverkehrs auf öffentlichen Verkehrsflächen in einem Abstand von bis zu 500 Metern von dem Betriebsgrundstück entfernt, gemäß Nr. 7.4 Abs.2-4 TA Lärm berücksichtigt werden müssen. Gemäß der Nr. 7.4 TA Lärm sollen organisatorische Schallschutzmaßnahmen ergriffen werden, wenn:

- die Geräusche des An- und Abfahrtsverkehr auf öffentlichen Verkehrsflächen den Beurteilungspegel der Verkehrsgeräusche für den Tag oder die Nacht rechnerisch um mindestens 3 dB(A) erhöhen und
- keine Vermischung mit dem übrigen Verkehr erfolgt ist und
- die Immissionsrichtwerte der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) erstmals oder weitgehend überschritten werden.

Der Gutachter ist dabei von maximal acht vorhabeninduzierten Fahrten (vier Zustellungen von leeren Kesselwagenverbänden zur Abfüllung und vier Abholungen von vier befüllten Verbänden) ausschließlich in der Tagzeit von 6:00 Uhr bis 22:00 Uhr ausgegangen.

In der Nachtzeit (22:00 Uhr bis 6:00 Uhr) finden antragsgemäß keine Zugfahrten statt.

Der Gutachter ist weiterhin davon ausgegangen, dass ein Zug aus 24 Kesselwagen und einer Lokomotive besteht und mit einer Geschwindigkeit von 100 km/h auf dem betrachteten Streckenabschnitt fährt (*Anmerkung: Tatsächliche ist an dieser Stelle*

nur eine Geschwindigkeit von 40 km/h zulässig. Insofern erfolgte hier eine sehr konservative Betrachtung.)

Für „Betonschwellen im Schotterbett“ hat der Gutachter einen Zuschlag von 2 dB(A) angesetzt.

Nach Aussage des Gutachters ergeben sich an den o.a. maßgeblichen Immissionspunkten Beurteilungspegel von $L_{r, tags} \leq 50$ dB(A).

Der Gutachter führte weiterhin aus, dass unter Annahme einer Geräuschbelastung in gleicher Höhe durch nicht der Anlage zuzurechnenden Schienenverkehr der Beurteilungswert der Verkehrsgeräusche insgesamt für den Tag zwar um 3 dB(A) erhöht und damit der erste Spiegelstrich der Nr. 7.4 Abs. 2 TA Lärm erfüllt wäre, jedoch auch dann mit einem Beurteilungspegel von 53 dB(A) der gültige Immissionsgrenzwert $IGW_{MI, tags}$ der 16. BImSchV für die betroffenen Gebiete in Höhe von 64 dB(A) noch klar unterschritten würde. Der dritte Spiegelstrich der Nr. 7.4 Abs. 2 TA Lärm wäre nicht erfüllt mit der Folge, dass Geräusche des An- und Abfahrverkehrs auf öffentlichen Verkehrsflächen nicht durch organisatorische Maßnahmen gemindert werden müssten.

Wäre die Geräuschbelastung durch den nicht der Anlage zuzurechnenden Schienenverkehr höher als 50 dB(A), würde die Pegelerhöhung durch den anlagenbezogenen Schienenverkehr wiederum weniger als 3 dB(A) betragen mit der Folge, dass der erste Spiegelstrich der Nr. 7.4. Abs. 2 TA Lärm nicht erfüllt wäre.

Der Gutachter kommt insgesamt zu dem Schluss, dass organisatorische Maßnahmen zur Minderung der Geräusche des An- und Abfahrverkehrs auf öffentlichen Verkehrsflächen in einem Abstand von bis zu 500 Metern von dem Betriebsgrundstück entfernt aufgrund der o.a. Ausführungen nicht erforderlich seien.

4.2.4.1.3.2 Öffentlichkeitsbeteiligung (Einwendungen)

Im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung wurde zum Thema Lärm im Wesentlichen eingewendet, dass durch jährlich knapp 3.000 zusätzliche Güterzüge auf öffentlicher Strecke durch Wesseling und Berzdorf gesundheitsgefährdender oder zumindest extrem belästigender Lärm verursacht werde. Im Rahmen der Lärmaktionsplanung für die Stadt Wesseling seien bereits erhebliche Belastungen festgestellt worden. Es dürfe nicht noch lauter werden.

Bevor die Belastung der Anwohner durch den zusätzlichen Lärm am 31.03.2015 erörtert wurde, führte die Genehmigungsbehörde die anwesenden Einwender anhand eines Vortrags in die Problematik der Lärmimmissionen ein.

Dabei wurden die verschiedenen Rechtsgrundlagen zur Lärmermittlung und Lärmbewertung kurz vorgestellt und auf die daraus resultierende Nicht-Vergleichbarkeit der jeweiligen Immissionsrichtwerte bzw. Beurteilungspegel hingewiesen:

- TA Lärm Nr. 7.4 Abs. 1 (Anlagengeräusche inkl. Fahrzeuggeräusche auf dem Betriebsgrundstück)
- TA Lärm Nr. 7.4 Abs. 2 - 4 (Geräusche des An- und Abfahrtverkehrs auf öffentlicher Verkehrsfläche in einem Abstand von bis zu 500 m vom Betriebsgrundstück)
- 16. BImSchV (Verkehrslärm, der vom Bauabschnitt ausgeht)
- Rechtsprechung zu Verkehrslärm, durch Folgeverkehr außerhalb des Bauabschnitts (dabei wurde auch die Problematik der der Zurechnung des Verkehrs auf der seit Jahrzehnten bestehenden und zugelassenen öffentlichen Strecke zu dem Vorhaben erörtert).

Die Antragstellerin stellte dar, dass durch das Vorhaben bezüglich des Lärms, der von der Industrieanlage ausgeht, keine unzumutbaren Geräuschbelästigungen zu erwarten seien. Die Antragstellerin habe über die gesetzlichen Vorgaben hinaus aber auch weitergehende Betrachtungen bezüglich der Geräuschbelästigungen außerhalb der 500 m Strecke im Innenstadtgebiet Wesseling (ohne Berzdorf) angestellt. Die Antragstellerin führte hierzu aus, dass der beauftragte Gutachter festgestellt hätte, dass beim Einsatz von leisen Laufsohlen mit einer Erhöhung von max. 0,6 dB(A) an den maßgeblichen Immissionspunkten zu rechnen sei.

Die zusätzlichen Immissionsbeiträge auf dem Streckenabschnitt durch den Stadtteil Berzdorf wurden erörtert.

Es wurde insbesondere die Frage erörtert, ob das Vorhaben zugelassen würde, wenn eine Gesundheitsgefährdung der Anwohner an der Strecke nicht auszuschließen sei. Die Genehmigungsbehörde führte hierzu aus, dass eine Gesundheitsgefährdung der Anwohner auszuschließen sei, wenn die Schwelle zu einer sog. grundrechtsrelevante Beeinträchtigung, die seitens der Rechtsprechung bei einem Immissionswert von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts angenommen werde, für die Anwohner in Berzdorf durch den Schienenverkehr nicht überschritten werde. Dabei sei die Frage der Zurechnung der Überschreitung auf das beantragte Vorhaben dann aber noch nicht beantwortet.

Die Antragstellerin merkte hierzu an, dass es bezüglich des Streckenabschnitts in Berzdorf noch keine Gutachten gäbe, sie bezüglich zusätzlicher Lärmgutachten hinsichtlich des Stadtteils Berzdorf aber grundsätzlich gesprächsbereit sei.

Es wurde des Weiteren die grundsätzliche Frage erörtert, ob die Antragstellerin passive Maßnahmen (z.B. Schallschutzwände) zur Schallreduzierung an der Gleisstrecke umsetzen werde.

Die Antragstellerin erwiderte, dass grundsätzlich drei Maßnahmen zur Reduzierung der Geräuschbelastung in Frage kämen:

1. Geschwindigkeitsbegrenzung der Züge
2. Ausrüstung der Kesselwagen mit sog. Flüsterbremsen
3. Optimierung des Fahrplans

Die Installation von passiven Schallschutzmaßnahmen, etwa der Bau von Schallschutzwänden entlang der Strecken, sei nicht vorgesehen.

Der Gutachter führte zur Frage der Zuverlässigkeit der vorgelegten Berechnungen aus, dass die Immissionsbeiträge nicht durch Messungen ermittelt würden, sondern durch anerkannte Prognosemodelle, die grundsätzlich konservativ zu Gunsten der Anwohner gerechnet seien. Die Gutachten würden außerdem im Rahmen des Genehmigungsverfahrens dem LANUV NRW zur Prüfung vorgelegt.

Auf die Frage der Einwender, wie die Genehmigungsbehörde entscheiden könne, wenn sie die Werte, wie etwa die Immissionsbeiträge in Berzdorf, noch nicht kenne, antwortete die Genehmigungsbehörde, dass sich die Behörde noch in der Sachverhaltsfindung befindet. Vor allem dazu diene der Erörterungstermin. Eine Entscheidung werde erst getroffen, wenn der Sachverhalt abschließend ermittelt sei.

Im Übrigen wird auf die Ergebnisniederschrift des Erörterungstermins vom 04.05.2015 verwiesen.

Wie oben angeführt wurde von Seiten der Einwender ein zusätzliches Gutachten zur Beurteilung der Geräuschsituation nach Umsetzung des geplanten Vorhabens, insbesondere auf dem Streckenabschnitt in Berzdorf, gefordert.

Im Nachgang zum Erörterungstermin hat die Antragstellerin mit Datum vom 26.05.2015 (s.u.) einen weiteren Bericht (Berichtnummer: (M110853/18)) vorgelegt, der neben der Prognose der vorhabeninduzierten Geräuschimmissionen in der Wesselingener Innenstadt auch die zusätzlichen Immissionen in Berzdorf an zwei Immissionspunkten prognostiziert. Bezüglich der Ergebnisse wird an dieser Stelle auf die Ausführungen im u.a. Kapitel 4.2.4.1.3.3 verwiesen.

4.2.4.1.3.3 Stellungnahmen und eigene Ermittlungen

Das im Rahmen des Genehmigungsverfahrens beteiligte Planungsamt der Stadt Wesseling hat mit Stellungnahme vom 22.01.2015 (Az.:61/Schn) planungsrechtliche Bedenken geäußert. Im Wesentlichen wurden die folgenden Bedenken vorgebracht:

- a) Eine Überschreitung von 1 dB(A) am IO 8.1 (Liebigstraße 14) nachts könne nicht hingenommen werden.
- b) Die Vorbelastung sei nicht hinreichend berücksichtigt worden.
- c) Es sei nicht nachvollziehbar, warum als maßgeblicher Immissionswert der Mischgebietswert von 45 dB(A) nachts herangezogen worden sei.
- d) Der Zusatzverkehr im Stadtgebiet Wesseling müsse betrachtet werden, da bereits die Lärmaktionsplanung ergeben habe, dass die Geräuschbelastung durch den Schienenverkehr bereits ohne den Zusatzverkehr hoch sei.
- e) Die aktuelle 16. BImSchV müsse bei der Berechnung zugrunde gelegt werden.

Diese Bedenken konnten durch ergänzende Ausführungen des Gutachterbüros Müller-BBM, verschiedene Besprechungstermine auch unter Beteiligung des LANUV sowie weitere gutachterliche Untersuchungen insbesondere zu Verkehrsgeräuschen im Wesselingener Innenstadtbereich und dem Stadtteil Berzdorf ausgeräumt werden. Mit Schreiben vom 06.07.2015 hat die Stadt Wesseling ihr Einvernehmen nach § 36 Baugesetzbuch (BauGB) für das beantragte Vorhaben erteilt.

Im Einzelnen wurde seitens der Antragstellerin zugesichert, dass die Überschreitung von 1 dB(A) nur vorübergehend sein werde, da das im Eigentum der Antragstellerin stehende und von Werksangehörigen bewohnte Gebäude künftig nicht mehr als Wohngebäude genutzt würde. Dies wird mit dem Bescheid durch die NB 5.1.4 auch

rechtsverbindlich abgesichert. Insofern ist eine Vereinbarkeit im Sinne von Nr. 3.2.1 Abs. 3 und 4 TA Lärm gewährleistet.

Anlagen, die zu einer Vorbelastung führen könnten, wurden erneut betrachtet. Ein relevanter Beitrag zur Vorbelastung konnte zur Überzeugung der Stadt Wesseling ausgeschlossen werden.

Es wurde dargelegt, dass die maßgeblichen Immissionsorte seit jeher durch die Jahrzehnte bestehende Raffinerie und weitere Industrie geprägt sind. Ein von Industrie unbelastetes Wohnen hat es nie gegeben, so dass angesichts der Größe der Industrieanlagen und der Ortsüblichkeit von Industriegeräuschen eine Gemengelage anzunehmen ist und Mischgebietswerte der Schutzbedürftigkeit der Gebiete entspricht.

Auf Drängen der Stadt Wesseling, gemäß dem Ergebnis des Erörterungstermins und in Absprache mit Genehmigungsbehörde und LANUV hat die Antragstellerin das Gutachterbüro Müller-BBM sowohl für das Innenstadtgebiet Wesseling als auch für den Wesseling Stadtteil Berzdorf die Geräuschimmissionen durch die vorhabeninduzierten Zugfahrten untersucht (dazu unten).

Da es nach Aussage des LANUV noch keine Software für eine Berechnung nach den Methoden der neuen 16. BImSchV gibt und darüber hinaus Abweichungen gegenüber den vormaligen Methoden im vorliegenden Fall nicht zu erwarten sind (insbes. sind vorliegend keine Hochgeschwindigkeitszüge zu berücksichtigen), wurden die Berechnungsgrundlagen der alten 16. BImSchV herangezogen. Die teilweise erheblichen Unterschiede zwischen Angaben in der Lärmkartierung im Lärmaktionsplan und den Ergebnissen der Berechnung nach der Schall 03 erklären sich dadurch, dass zum einen die Berechnungsmethoden unterschiedlich sind. Vor allem aber hat der Gutachter, der die Lärmkartierung erstellt hat, mit falschen Eingangsdaten für die Zugsbewegungen gerechnet (insbesondere Geschwindigkeit). Die falschen Eingangsdaten hatte er seinerzeit vom LANUV NRW erhalten. Das LANUV hat dazu ausgeführt, dass die falschen Daten von der HGK selbst stammten.

Bezüglich der zusätzlichen Lärmbelastung außerhalb der 500 m Strecke nach der Nr. 7.4 TA Lärm führt die Antragstellerin aus, dass für den Innenstadtbereich von Wesseling die Schienenverkehrsgeräusche auf öffentlichen Verkehrsflächen neu berechnet worden wären, um den mit der Genehmigungsbehörde und dem LANUV NRW abgestimmten Korrekturwert für die Fahrzeugart (für Personenzüge $D_{FZ}=0$) berücksichtigen zu können.

Gemäß Abstimmung mit der Genehmigungsbehörde und dem LANUV wurde dabei das Rechenverfahren der Schall 03 – 1990 und der Schienenbonus angewendet.

Dabei seien die folgenden drei Szenarien für den Schienenverkehr untersucht worden:

- 1.) Nullfall – derzeitiger Schienenverkehr
- 2.) Planfall 1 – derzeitiger Schienenverkehr und zukünftiger Schienenverkehr durch die neue Kesselwagenverladung – alle Güterzüge mit Grauguss-Bremssohle
- 3.) Planfall 2 – derzeitiger Schienenverkehr und zukünftiger Schienenverkehr durch die neue Kesselwagenverladung – neue Güterzüge der Kesselwagenverladung mit Verbundstoff-Bremssohle (LL Sohle)

Dabei seien die folgenden Eingangsgrößen in der Prognose der Geräuschimmissionen als ungünstigster Zustand berücksichtigt worden:

Tabelle 10: Zugangsdaten und Emissionspegel für verschiedenen Szenarien

Szenario	Gleis	Zugklassen	Anzahl der Züge pro Tag	Zugeschwindigkeit in km/h	Zuglänge in m	D _{FZ}	D _{Fb}	L _{m,E} Tag
Nullfall	512	Personenzug	54	50	58	0	2	49,9
	503	Personenzug	56	50	58	0	2	50,1
	523	Personenzug	3	50	58	0	2	37,3
	511	Güterzug	6	40	480	0	2	54,6
Planfall - 1	512	Personenzug	54	50	58	0	2	49,9
	503	Personenzug	56	50	58	0	2	50,1
	523	Personenzug	3	50	58	0	2	37,3
	511	Güterzug	6	40	480	0	2	54,6
	511	Kesselwagen	8	40	431	0	2	55,4
Planfall - 2	512	Personenzug	54	50	58	0	2	49,9
	503	Personenzug	56	50	58	0	2	50,1
	523	Personenzug	3	50	58	0	2	37,3
	511	Güterzug	6	40	480	0	2	54,6
	511	Kesselwagen	8	40	431	0	2	48,4

D_{FZ} = Korrektur zur Berücksichtigung der Fahrzeugart; D_{Fb} = Korrektur zur Berücksichtigung unterschiedlicher Fahrbahnen;

L_{m,E} = Schallemissionspegel (Mittelungspegel in 25m Abstand von der Gleisachse)

Die Antragstellerin erläuterte in der o.a. Stellungnahme vom 27.04.2015 (Brief M110853/16) weiterhin, dass an den maßgeblichen Immissionspunkten in der Innenstadt Wesseling mit den folgenden Immissionsbeiträgen durch den Schienenverkehr zu rechnen sei:

Tabelle 11: Beurteilungspegel tags durch Schienenverkehrsgeräusche an den Immissionsorten im Umfeld der Bahnstrecke Wesseling Innenstadt (mit Schienenbonus)

Immissionspunkt	Lage	IGW ¹⁾	Beurteilungspegel Nullfall in [dB(A)]	Beurteilungspegel Planfall 1 in [dB(A)]	Beurteilungspegel Planfall 2 in [dB(A)]
IO - 1	Krankenhaus Bonner Str. 84	57	45	47	45
IO - 2	Wohnheim Bonnerstr. 84	59	45	48	46
IO - 3	Wohnhaus Flach- Fengler Str. 48	64	52	54	53
IO - 4	Wohnhaus Konrad- Adenauer- Str. 33	59	54	57	55
IO - 5	Wohnhaus Berzdorfer Str. 25	59	52	54	53

¹⁾ Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV

Bezüglich der Immissionswerte in der o.a. Tabelle 11 erläutert die Antragstellerin, dass sich an allen betrachteten Immissionsorten die Immissionsbeiträge durch die zusätzlichen 8 Zugbewegungen pro Tag entsprechend erhöhen, die Immissionsrichtwerte der 16. BImSchV allerdings überall deutlich unterschritten würden.

Im Nachgang zu der Stellungnahme der Antragstellerin vom 27.04.2015 (Bericht Nr. M110853/16) hat am 05.05.2015 ein Gespräch zwischen der Antragstellerin und der Stadt Wesseling stattgefunden, bei dem die Stadt Wesseling den Gutachter der Antragstellerin gebeten hat, die Berechnung der Immissionsbeiträge an den o.a. Immissionsorten durch die Schienenbewegungen ohne Berücksichtigung des Schienenbonus durchzuführen.

Der Gutachter hat hierzu einen weiteren Bericht vom 26.05.2015 (Bericht Nr.: M110853/18) vorgelegt, dessen Ergebnisse in der u.a. Tabelle 12 dargestellt werden.

Die Zugangsdaten und Emissionspegel für die verschiedenen Szenarien aus Tabelle 10 bleiben dabei unverändert.

Tabelle 12: Beurteilungspegel durch Schienenverkehrsgeräusche an den Immissionsorten im Umfeld der Bahnstrecke Wesseling Innenstadt **ohne Schienenbonus**

Immissionspunkt	Lage	IGW ¹⁾	Beurteilungspegel Nullfall in [dB(A)]	Beurteilungspegel Planfall 1 in [dB(A)]	Beurteilungspegel Planfall 2 in [dB(A)]
IO - 1	Krankenhaus Bonner Str. 84	57	50	53	51
IO - 2	Wohnheim Bonnerstr. 84	59	51	53	51
IO - 3	Wohnhaus Flach- Fengler Str. 48	64	58	60	58
IO - 4	Wohnhaus Konrad- Adenauer- Str. 33	59	60	62	60
IO - 5	Wohnhaus Berzdorfer Str. 25	59	58	60	58

¹⁾ Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV

Der Gutachter der Antragstellerin führt hierzu in dem o.a. Bericht vom 26.05.2015 aus, dass im Tagzeitraum im Nullfall (derzeitige Situation) die Immissionsgrenzwerte aus der 16. BImSchV an vier Immissionsorten unterschritten und am Immissionsort IO 4 um 1 dB(A) überschritten werden. Im Planfall 1 käme es im Vergleich zu den Immissionsbeiträgen im Nullfall durch die zusätzlichen 8 Zugbewegungen zu einer Erhöhung von 2 dB(A) tags.

Durch die Verwendung geräuscharmer Verbundstoff-Bremssohlen (LL-Sohle, Planfall 2) zu deren Einsatz sich die Antragstellerin im Rahmen des Genehmigungsverfahrens verpflichtet hätte und bei Reduzierung der Geschwindigkeit der Kesselwagen im Stadtgebiet auf 40 km/h, könne die Erhöhung an den o.a. Immissionsorten ausgeglichen werden. Die Ausrüstung der neuen Kesselwagen mit LL-Sohlen stelle

nach Auffassung des Gutachters somit eine wirksame aktive Immissionsminderungsmaßnahme dar.

Der von der Antragstellerin mit Datum vom 26.05.2015 vorgelegte Bericht (Berichtnummer: (M110853/18), prognostiziert neben den Berechnungen zur Geräuschimmission zur Wesselingener Innenstadt auch die zusätzlichen Immissionen in Berzdorf.

Für den Ortsteil Berzdorf gelten die in Tabelle 13 aufgeführten Eingangsdaten. Abweichend von den Berechnungen für die Innenstadt hat der Gutachter hier nur den Nullfall und den Planfall 2 (derzeitiger Schienenverkehr und zukünftiger Schienenverkehr durch die Kesselwagenverladung – neue Güterzüge der Kesselwagenverladung mit LL-Sohle) abgebildet.

Für die Berechnung der zusätzlichen Geräuschimmissionen hat der Gutachter die in der nachfolgenden Tabelle 13 dargestellten Eingangsgrößen für die in die Prognose eingegangenen Emissionspegel angesetzt:

Tabelle 13: Zugdaten und Emissionspegel für verschiedenen Szenarien

Szenario	Zugklassen	Anzahl der Züge pro Tag	Zugeschwindigkeit in km/h	Zuglänge in m	D _{FZ}	D _{Fb}	L _{m,E} Tag
Nullfall	Personenzug	9	40	58	0	2	40,2
	Güterzug	26	50	480	0	2	62,6
	Triebfahrzeug	14	50	21	0	2	46,6
Planfall - 2	Personenzug	9	50	58	0	2	40,2
	Güterzug	26	50	480	0	2	62,6
	Triebfahrzeug	14	50	21	0	2	46,6
	Kesselwagen	8	50	431	0	2	50,3

D_{Fz} = Korrektur zur Berücksichtigung der Fahrzeugart; D_{Fb} = Korrektur zur Berücksichtigung unterschiedlicher Fahrbahnen;

L_{m,E} = Schallemissionspegel (Mittelungspegel in 25m Abstand von der Gleisachse)

Die Angaben für den derzeit vorhandenen Verkehr (Nullfall) hat der Gutachter mit der Firma Häfen und Güterverkehr Köln AG als Betreiber der Strecke abgestimmt (E-Mail von Herrn Klein, HGK vom 02. und 07. April 2015 und vom 21. Mai 2015). Den in Tabelle 14 berechneten Beurteilungspegel liegt die Angabe der HGK zugrunde, dass der Streckenabschnitt in Berzdorf mit einer maximalen Geschwindigkeit von 50 km/h befahren wird.

Das Ergebnis der Prognose und damit die voraussichtlichen Immissionsbeiträge im Planfall 2 an den maßgeblichen Immissionspunkten IO 1 „Wohnhaus Am Nordbahnhof 41“ und IO 2 „Wohnhaus Peter-Heinlein-Straße 1“ in Berzdorf sind in der u.a. Tabelle 14 aufgeführt. Hier hat der Gutachter zwei Immissionsorte betrachtet; es ergeben sich für die zwei Szenarien die in der Tabelle 14 dargestellten Beurteilungspegel.

Die Immissionsorte wurden hinsichtlich ihres Schutzanspruchs als Allgemeines Wohngebiet (IO 1) und als Mischgebiet (IO 2) eingestuft.

Tabelle 14: Beurteilungspegel durch Schienenverkehrsgeräusche an den Immissionsorten im Umfeld der Bahnstrecke Berzdorf

Immissionspunkt	Lage	IGW ¹⁾	Beurteilungspegel Nullfall in [dB(A)] tags	Beurteilungspegel Planfall 2 in [dB(A)] tags
IO - 1	Wohnhaus Am Nord- bahnhof 41	59	68	68
IO - 2	Wohnhaus Peter- Heinlein- Straße 1	64	66	66

¹⁾Immissionsgrenzwertwerte der 16. BImSchV

Der Gutachter führt hierzu aus, dass in der durchgeführten Betrachtung der Situation ohne Schienenbonus an beiden Immissionsorten die Immissionsrichtwerte sowohl im Nullfall wie auch im 3. Planfall überschritten wären. Die Beurteilungspegel lägen jedoch deutlich unterhalb der für die Beurteilung der Zumutbarkeit wichtigen Schwelle von 70 dB(A) tags. Hier sei besonders zu berücksichtigen, dass die Erhöhung durch die zusätzlichen acht Güterzüge mit 0,3 dB nur marginal und subjektiv nicht wahrnehmbar seien.

Die Antragstellerin hat den Bericht vom 26.05.2015 (Berichtnummer: (M110853/18), wie von der Genehmigungsbehörde mit der Stadt Wesseling in der Besprechung vom 19.05.2015 vereinbart, zugesandt.

Des Weiteren liegt der Genehmigungsbehörde ein Schreiben der Antragstellerin an die Stadt Wesseling vom 01.07.2015 vor, in dem sich die Antragstellerin zu den u.a. Punkten bezüglich der vorhabeninduzierten Zugbewegungen gegenüber der Stadt Wesseling verpflichtet:

- Einsatz von Eisenbahnkesselwagen mit sog. „leisen Laufsohlen“.

- Die Fahrgeschwindigkeit der hierdurch bedingten Zugbewegungen im Stadtgebiet Wesseling soll auf max. 40 km/h begrenzt werden.
- Die hierdurch genutzten Bahngleise im Stadtgebiet Wesseling sind in Abstimmung mit den Netzbetreiber besonders zu pflegen („besonders überwachtes Gleis“)
- Die hierdurch bedingten Zugbewegungen an Sonn-/ und Feiertagen im Stadtgebiet Wesseling sollen wie folgt durchgeführt werden:
 - keine Zugfahrten an bundesweit einheitlichen Feiertagen
 - Zahl der Sonntagsfahrten im Jahresdurchschnitt auf maximal die Hälfte der im Antrag genehmigten Fahrten beschränken
 - Jährlicher Bericht des Raffineriedirektors an den Bürgermeister der Stadt Wesseling
- Planungen der Stadt Wesseling zu einem ebenerdigen Bahnübergang sollen insofern unterstützt werden, dass die hierdurch bedingten Zugbewegungen auf das Schrankenschließkonzept abgestimmt werden.

Die Genehmigungsbehörde teilte sowohl der Stadt Wesseling als auch der Antragstellerin mit, dass die o.g. Punkte nicht komplett im Genehmigungsverfahren geregelt werden können. Regelungen im Genehmigungsbescheid für den öffentlichen Verkehrsweg ohne jeden Anlagenbezug, wie beispielsweise Geschwindigkeitsbeschränkungen und die Verpflichtung zum sog. „besonders überwachten Gleis“, sind nicht möglich und könnten von der immissionsschutzrechtlichen Überwachungsbehörde auch nicht überwacht werden.

Deshalb hat die Genehmigungsbehörde nur die folgenden Punkte in den Tenor dieses Bescheides übernommen:

- Der Einsatz von Eisenbahnkesselwagen mit sog. „leisen Laufsohlen“.
- Es dürfen keine Zugfahrten an bundesweit einheitlichen Feiertagen stattfinden.
- Die Zahl der Sonntagsfahrten im Jahresdurchschnitt auf maximal die Hälfte der im Antrag genehmigten Fahrten beschränken.

Stellungnahme des LANUV NRW vom 13.03.2015 (Az.: 45.1-4039-15/12) und eigene Ermittlungen

Das am Genehmigungsverfahren beteiligte LANUV NRW hat der Genehmigungsbehörde mit Stellungnahme vom 13.03.2015 (Az.: 45.1-4039-15/12) mitgeteilt, dass die Geräuschimmissionsprognose der Müller-BBM GmbH vom 24.11.2014 (Bericht Nr. M110853/11) vollständig und nachvollziehbar sei. Die erforderlichen Aussagen zur Qualität der Prognose lägen im Kapitel 15 der o.a. gutachterlichen Stellungnahme vor. Die Emissionsdaten entstammten der Literatur bzw. seien durch eigene

Messungen an vorhandenen Anlagen abgesichert. Durch konservative Ansätze bei den Betriebsvorgängen und den Einwirkzeiten würden zusätzliche pessimale Komponenten eingeführt. Die Anforderungen an die Qualität der Prognose seien damit erfüllt.

Weiterhin führt das LANUV in der o.a. Stellungnahme aus, dass dem Gutachten als Anlage der vorhergehende Bericht Nr. M110853/10 vom 15.09.2014 angefügt worden sei, der die Anlagenänderungen an den Tanks TA-166 und TA-275 betrachte. Die darin betrachteten Änderungen seien in Form ihrer akustischen Emissionen in der vorliegenden gutachterlichen Stellungnahme berücksichtigt worden. *(Anmerkung der Genehmigungsbehörde: Dieser Bericht wurde von der Genehmigungsbehörde bereits im Genehmigungsverfahren zur Errichtung und Betrieb der Tanks TA-116 und TA-275 (Az.:53.0067/14/9.2.1/Od/Ru; Genehmigungsbescheid vom 04.09.2015) im Detail geprüft und für richtig und plausibel erachtet.)*

Bezüglich des von der Stadt Wesseling als kritisch betrachteten Immissionspunkt IO 8.1 führt das LANUV NRW in seiner Stellungnahme aus, dass für den zukünftig entfallenden Immissionsort IO 8.1 die Gesamtbelastung in Tab. 3 bzw. 15 des Berichtes der Müller-BBM GmbH vom 24.11.2014 (Bericht Nr. M110853/11) nach Inbetriebnahme der geplanten Änderung mit 46 dB(A) prognostiziert worden sei. Die Gesamtbelastung läge damit um 1 dB über dem dort gültigen Immissionsrichtwert. Dies stelle jedoch eine im Rahmen der Nr. 3.2.1 Abs. (3) TA Lärm zulässige Überschreitung durch die Gesamtbelastung dar.

Im Kapitel 11 der o.a. Immissionsprognose seien gemäß Nr. 7.4 der TA Lärm die Geräusche des An- und Abfahrverkehrs auf öffentlichen Verkehrswegen betrachtet worden. Die TA Lärm fordere diesbezüglich lediglich eine Prüfung der möglichen Geräuschminderung durch organisatorische Maßnahmen, sofern eine Reihe von Prüfkriterien kumulativ erfüllt sind. Die Prüfung der Minderungsmöglichkeiten könne daher bereits ausgeschlossen werden, sofern ein einzelnes der Prüfkriterien nicht zuträfe.

In seiner o.a. Stellungnahme stellte das LANUV dar, dass der Gutachter dabei nachvollziehbar nachweisen könne, dass eine relevante Erhöhung an den maßgeblichen Immissionspunkten durch die zusätzlichen Zugbewegungen nur deutlich unterhalb der Grenzwerte der 16. BImSchV erfolgen könne. Eine Überschreitung der Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV sei daher nur durch eine bereits vorhandene Verkehrsvorbelastung möglich, in deren Anwesenheit der jetzt hinzutretende Anlagenverkehr nicht mehr zu einer relevanten Erhöhung führt.

Zur Kritik des Gutachters der Stadt Wesseling, der die Anwendung der Schall 03 von 1990 als nicht gültiges Berechnungsverfahren kritisiert, führt das LANUV folgendes aus:

Die 16. BImSchV und das zugehörige Berechnungsverfahren für den Schienenverkehr - Schall 03 - sind im Dezember 2012 geändert worden. Dabei ist einerseits der Schienenbonus entfallen und zum anderen wurde das bisherige Berechnungsverfahren durch ein vollständig neues Verfahren ersetzt.

Die Nr. 7.4 "Berücksichtigung von Verkehrsgeräuschen" der TA Lärm nimmt bzgl. der Geräusche des An- und Abfahrverkehrs auf öffentlichen Verkehrsflächen Bezug auf die 16. BImSchV, eine Anpassung an die dortige Änderung ist jedoch bislang nicht erfolgt. Da der Schienenbonus nicht explizit in der TA Lärm angesprochen wird und bei den Immissionsgrenzwerten undatiert auf die 16. BImSchV verwiesen wird, kann davon ausgegangen werden, dass der Wegfall des Schienenbonus damit auch im Rahmen der Betrachtungen nach Nr. 7.4 TA Lärm zu berücksichtigen ist. Dies ist im Rahmen des den Antragsunterlagen beigelegten Gutachtens auch so erfolgt; wie dem Projektdatenblatt im Anhang C auf Seite 2 entnommen werden kann. Der Schienenbonus wird darin im Rahmen der Berechnung zu 0 dB gesetzt.

Ohne Klarstellung von Seiten des Gesetzgebers verbleibt auf Grund des datierten Verweises auf die Schall 03 aus 1990 die TA Lärm zunächst jedoch bei der Anwendung dieser Fassung. Hier ist für die nahe Zukunft sicherlich eine Anpassung an die Regelung der 16. BImSchV sinnvoll. Allerdings befindet sich die Schall 03 - 2014 - derzeit noch nicht in einem anwendungsreifen Zustand. Mit dem Entwurf der 2. Verordnung zur Änderung der 16. BImSchV hat der Gesetzgeber unlängst noch ausstehende Korrekturen an den Formeln des Berechnungsverfahrens auf den Weg gebracht. In den derzeit zur Verfügung stehenden Berechnungsprogrammen sind diese Änderungen noch nicht enthalten, von daher steht auch der in der 16. BImSchV vorgesehene Nachweis der normgerechten Abbildung dieser Vorschrift durch die Berechnungsprogramme in abschließender Form noch aus. Zum jetzigen Zeitpunkt ist daher die Anwendung der Schall 03 - 2014 - im Rahmen der TA Lärm weder rechtlich vorgesehen noch praktisch möglich und die Anwendung der Schall 03 -1990 - durch den Gutachter der Antragstellerin im vorliegenden Gutachten nicht zu beanstanden.

Für die hier vorliegende Fragestellung ist auch davon auszugehen, dass der Übergang vom einen zum anderen Verfahren keine für die Prüfung relevante Änderung bewirkt. Die Schall 03 - 2014 - wurde vor dem Hintergrund erstellt, aktuelle technische Entwicklungen im Schienenverkehr besser im Berechnungsverfahren abbilden zu können und insbesondere bei höhen- und frequenzabhängigen Effekten der Emission eine detailliertere Berücksichtigung zu erreichen. Das Beurteilungsniveau wurde dabei jedoch nicht verändert. In der vorliegenden Situation sind die angesprochenen Effekte (wie z.B. frequenzabhängige Beugung an schienenwegnahen Lärmschutzwänden, hochfrequente Emissionen durch Dachaufbauten an Hochgeschwin-

digkeitszügen) nicht gegeben, damit würde auch eine Berechnung nach der Schall 03 - 2014 - keine relevant abweichenden Immissionspegel ergeben.

Das LANUV merkt weiterhin an, dass die zurzeit angewandten und anerkannten Berechnungsprogramme nicht in der Lage seien, die Vorgaben Schall 03 – 2014 – umzusetzen. Es sei also festzustellen ist, dass derzeit in der Tat keine sinnvolle Anwendung der Schall 03 - 2014 - möglich ist.

Weiter führte das LANUV aus, dass die Immissionsrichtwerte für Mischgebiete von tags 60 dB(A) / nachts 45 dB(A) allgemein als Grenze der gesunden Wohnverhältnisse gelten würden. Eine Gesundheitsgefährdung könne jedoch nicht abgeleitet werden, zumal die TA Lärm selber im Rahmen der Nr. 3.2.1 Abs. (3) einen Wert von $(45 + 1)$ dB(A) als zulässige Überschreitung durch die Gesamtbelastung ansieht.

Weiterhin sei bezüglich der Geräusche durch die auf öffentlichen Verkehrswegen verkehrenden Fahrzeuge klarzustellen, dass sich die Betrachtungen der Nr. 7.4 der TA Lärm lediglich auf einen Bereich von 500 m Fahrstrecke nach Verlassen des Betriebsgeländes beziehen und keinen wie auch immer gearteten Abstand oder Radius von 500 m vom Betriebsgelände im Fokus haben. Insofern seien auch die Ausführungen zum weiteren Verlauf der Schienentrasse außerhalb des 500 m-Abstandes für das Genehmigungsverfahren aus immissionsschutzrechtlicher Sicht nicht relevant.

Insgesamt sei das vorgelegte Gutachten vom 24.11.2014 (Bericht Nr. M110853/11) vollständig und plausibel, weitere Untersuchungen seien deshalb nicht notwendig.

Die Prüfung der vorliegenden Antragsunterlagen, einschließlich der beigefügten Gutachten, durch die Genehmigungsbehörde und das LANUV NRW haben ergeben, dass die Vorgaben der TA Lärm eingehalten werden und schädliche Umwelteinwirkungen durch Geräusche durch das Vorhaben nicht zu besorgen sind.

Unter der Voraussetzung, dass die Nebenbestimmungen unter Nr. 5.1.4 und Nr. 5.2 eingehalten werden, hat die Genehmigungsbehörde keine Bedenken gegen die Umsetzung der im Tenor dieses Bescheides aufgeführten Maßnahmen.

Außerhalb der Regelung der Nr.7.4 TA Lärm können Verkehrsgeräusche nur in dem von der Rechtsprechung gesetzten Rahmen für die Zulassung von Verkehrswegen der Anlage zugerechnet werden. Die Errichtung der Kesselwagenverladung mit Gleisen bedarf der eisenbahnrechtlichen Plangenehmigung nach § 18 AEG, die in der immissionsschutzrechtlichen Genehmigung konzentriert wird. Die Regelungen Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) gelten für den Bau oder die wesentliche

Änderung von Verkehrswegen. Erfasst werden diejenigen Verkehrsgeräusche, die nach Fertigstellung des Verkehrsweges unmittelbar von diesem Abschnitt ausgehen. Da die Anforderungen der TA Lärm bezüglich des der Anlage nach Nr. 7.4 Abs.1 TA Lärm zuzurechnenden Verkehrsgeräusche wesentlich höher sind und diese eingehalten werden, sind die Anforderungen der 16. BImSchV ohne weiteres eingehalten. Die 16. BImSchV gilt jedoch nicht für Verkehrsgeräusche, die erst in der Folge der Baumaßnahme auf anderen bereits bestehenden Streckenabschnitten, gewissermaßen im Raum, zu verzeichnen sind.

In der Rechtsprechung insbesondere zu Straßenbauvorhaben ist allerdings anerkannt, dass in besonderen Fällen auch Verkehrsgeräusche im Raum, also außerhalb des Bauabschnitts, der Baumaßnahme zugerechnet und im Rahmen der Abwägung betrachtet werden müssen. Dies soll der Fall sein, wenn der Lärmzuwachs mehr als unerheblich ist und ein eindeutiger Ursachenzusammenhang zwischen dem planfestgestellten Straßenbauvorhaben und der zu erwartenden Verkehrszunahme auf der anderen Straße besteht (BVerwG Urteil v. 17.03.2005, 4 A 18/04 juris).

Allerdings können weitere Zurechnungskriterien hinzutreten. Insbesondere im Schienennetz, das weniger verzweigt und engmaschig als das Straßennetz ist, werden weiträumige Ursachenzusammenhänge wertend beschränkt. Dies erfolgt insbesondere über das Kriterium der durch die bestandskräftige Zulassungsentscheidung vermittelten rechtlich zulässigen Ausnutzbarkeit der Strecke, der sogenannten plangegebenen Vorbelastung (BVerwG v. 21.11.2013, 7 A 28/12 juris Rdnr. 22 f., 45 ff.). Im Regelfall fehlt eine Zurechenbarkeit, wenn der zusätzliche Verkehr innerhalb der sogenannten plangegebenen Vorbelastung bleibt. Gemeint ist damit, dass der Verkehr bereits im bestandskräftig abgeschlossenen Zulassungsverfahren des betroffenen Verkehrsweges Berücksichtigung gefunden hat, die Bestandskraft nicht angetastet wird und daher nicht erneut einer Prüfung unterzogen wird. Dies gilt selbst dann, wenn die Schwelle zum enteignungsrechtlichen und grundrechtsrelevanten Eingriff in Leben, Gesundheit und Eigentum bereits überschritten ist (BVerwG v. 21.11.2013, 7 A 28/12 juris Rdnr. 45). Nur ganz besonderen Fallkonstellationen ist anerkannt, dass ausnahmsweise der zusätzliche Verkehr auf bestehender Strecke dem Vorhaben zugerechnet werden muss. Zum einen, wenn die Strecke zwar bestandskräftig zugelassen wurde und sich der zu Verkehr in diesem Rahmen hält, aber die Strecke über Jahrzehnte nicht mehr genutzt wurde und Anwohner nicht mit einer Wiederinbetriebnahme rechnen mussten (sog. Wiedervereinigungsfälle: BVerwG Urteil v. 28.10.1998, 11 A 3.98 und v. 9.7.2008, 9 A 5.07, juris). Zum anderen, wenn ein Ausbau der gesamten Strecke geplant ist, dieser aber abschnittsweise planfestgestellt

und durchgeführt wird. Kommt es auf den noch unangetasteten Streckenabschnitten bereits zur Verkehrszunahme, sind die Auswirkungen schon in den vorgelagerten Planfeststellungsverfahren zu berücksichtigen (sog. Weser-Jade-Port-Entscheidung: BVerwG v. 21.11.2013, 7 A 28/12 juris Rdnr. 48 ff.).

Beide Fälle sind vorliegend nicht einschlägig. Die Bahnstrecke im Wesselinger Stadtgebiet, einschließlich des abzweigenden Streckenteils durch den Berzdorfer Stadtteil, ist bereits bestandskräftig zugelassen und wird auch bereits durch Güter- und Personennahverkehr frequentiert. Es ist von keiner den Wiedervereinigungsfällen vergleichbaren Ausgangslage auszugehen, ebenso ist kein nachfolgender Ausbau der gesamten Strecke erforderlich. Vielmehr handelt es sich lediglich um die Erüchtigung des privaten Schienenanschlusses an die bestandskräftig zugelassene und tatsächlich bereits viel genutzte öffentliche Strecke.

Insofern können die Verkehrsgeräusche auf öffentlicher Strecke -bis auf die nach Maßgabe der Nr. 7.4 Abs.2 - 4 TA Lärm zu berücksichtigenden Verkehrsgeräuschem dem Vorhaben nicht zugerechnet werden.

Selbst wenn die zusätzlichen maximal acht Güterzüge täglich zugerechnet würden, wird aber die grundrechtlich relevante Schwelle von 70 dB(A) tags/60 dB(A) nachts an allen Immissionsorten (IO) unterschritten. Der Schienenverkehrslärm bleibt bis auf zwei IO weit unterhalb der einschlägigen Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV (Tabelle 11 und Tabelle 13). An den IO 1 und 2 der Tabelle 13 (Stadtteil Berzdorf) wird zwar bereits ohne die zusätzlichen vorhabeninduzierten Güterzüge der einschlägige Immissionsgrenzwert überschritten. Der vorhabeninduzierte Zusatzverkehr führt jedoch nur zu einer ganz geringfügigen Erhöhung der bereits vorhandenen Überschreitung um 0,3 dB(A) bzw. aufgerundet 1 dB(A), so dass bei entsprechender Heranziehung der Relevanzkriterien der § 1 Abs.2 der 16. BImSchV von keiner relevanten Erhöhung ausgegangen werden kann.

4.2.4.1.4 Erschütterungen

4.2.4.1.4.1 Antragsunterlagen

Unter Nr. 12 des den Antragsunterlagen beigefügten Gutachten (Bericht Nr.: M110853/11) vom 24.11.2014 hat der Gutachter dargelegt, dass von dem geplanten

Vorhaben keine weiteren Störungen durch Erschütterungen für die Anwohner ausgeben.

Der dem Vorhaben am nächsten liegende Immissionspunkt IO 8.1 Liebigstraße 14 in Wesseling liegt nach Angaben des Gutachters etwa 60 m von den neu zu errichtenden Bahngleisen entfernt. Die Entfernung sei ausreichend um Störungen durch Erschütterungen auszuschließen.

Bezüglich der Erschütterungen die von Pumpen ausgehen können, legte der Gutachter der Antragstellerin dar, dass diese auszuschließen seien, da aufgrund der hohen Wuchtgüten der rotierenden Maschinenteile nur sehr geringe Erschütterungen verursacht würden, diese überschritten im Nahbereich der Maschinen zu meist nicht einmal die Fühlschwelle (Spürbarkeitsgrenze) von $KB \approx 0,1$.

4.2.4.1.4.2 Öffentlichkeitsbeteiligung (Einwendungen)

Die erörterten Einwendungen zum TOP 3.4 „Erschütterungen/Vibrationen aufgrund des Güterverkehrs bezogen sich ausnahmslos auf Immissionspunkte auf der Gleisstrecke durch Wesseling und Berzdorf.

So wurden zunächst generelle Fragen zum Alter der Gleisbetten, zur Erneuerung der Gleisbetten und zur Verantwortlichkeit bezüglich der Wartung der Gleisbetten erörtert.

Hierzu erläuterte HGK als Betreiber der Gleisstrecke, dass die Gleise durch eine inspektive Instandhaltung in Ordnung gehalten und überwacht würden. So würden die Gleise zweimal im Jahr durch Mitarbeiter der HGK begangen um zu sehen, ob das Gleisbett in Ordnung sei. Alle zwei Jahre würden die Gleise mit einem Messzug befahren um zu sehen, ob die Gleise noch richtig lägen. Ein Gleis könne ohne weiteres bis zu 30 Jahre liegen. Nach Aussage der HGK sollte das Gleisbett für ausreichende Dämmung bezüglich entsprechender Vibrationen bzw. Erschütterungen sorgen.

Außerdem würden die Gleise wenn nötig in Stand gesetzt. Der HGK stünde dafür ein Budget von 10 Mio. Euro im Jahr zur Verfügung.

Des Weiteren wurden die Erschütterungen durch vorbeifahrende Züge in den Häusern an der Bahnstrecke diskutiert. Diese seien, so die Einwender, bei vorbeifahrenden 10 - 15 Zügen am Tag, wie z.B. in Berzdorf, schon jetzt unerträglich. Die Bürger seien durch den Berufsverkehr, die anliegende Industrie und die jetzt schon fahrenden Züge bis an die Grenze des Erträglichen belastet. Selbst Sonntag sei mit Ruhe nicht mehr zu rechnen, wenn die Züge der Antragstellerin an den Häusern auch sonntags vorbei fahren würden. Es wurde die Frage gestellt, was die Antragstellerin gegen die o.a. Erschütterung zu tun gedenke.

Die Antragstellerin führte hierzu aus, dass es nicht möglich sei, Erschütterungen mit ausreichender Sicherheit zu prognostizieren, da die in eine solche Prognose einfließenden Parameter wie Bodenbeschaffenheit und Statik der Gebäude etc. sich von Gebäude zu Gebäude so eklatant unterschieden, dass eine ausreichend sichere Prognose mit verhältnismäßigem Aufwand nicht zu erstellen sei. Die Erschütterungen auf der Strecke seien deshalb nur durch sehr aufwendige Messungen zu ermitteln. Diese wurden aber von der Antragstellerin auf der Strecke nicht durchgeführt, da die

Erschütterungen auf der Strecke nicht Gegenstand des Genehmigungsverfahrens seien.

Die Antragstellerin habe lediglich die Erschütterungen, die vom Werk ausgingen, untersucht. Diese gingen von den Pumpen und den Rangiervorgängen zur Befüllung der Kesselwagen aus und würden Immissionspunkte betreffen, die in der Nähe des Werkes lägen. Die vorliegenden Gutachten würden aber bestätigen, dass diese Immissionspunkte durch Erschütterungen nicht weiter belastet würden.

Daraufhin ging die Frage der Einwender an die Genehmigungsbehörde, ob es rechtlich in Ordnung sei, dass die Antragstellerin die Erschütterung nicht auf der Bahnstrecke gemessen habe. Die Genehmigungsbehörde führte dahingehend aus, dass im Genehmigungsverfahren nur die Erschütterungen zu bewerten seien, die von der Anlage nach Umsetzung der beantragten Maßnahmen ausgingen. Die Belastung der Anwohner durch Erschütterungen auf der Strecke, etwa in der Innenstadt von Wesseling bzw. Berzdorf seien nicht Gegenstand des Genehmigungsverfahrens nach dem BImSchG.

Da die weiter erörterten Punkte zum Thema „Erschütterungen und Vibrationen“ nicht mehr entscheidungsrelevant waren, verweise ich an dieser Stelle auf die Ergebnisschrift des Erörterungstermins vom 04.05.2015.

4.2.4.1.4.3 Stellungnahmen und eigene Ermittlungen und Bewertung

Die Genehmigungsbehörde kommt nach Prüfung der vorliegenden Unterlagen zu dem Schluss, dass schädliche Umwelteinwirkungen durch Erschütterung aufgrund der im Tenor dieses Bescheides aufgeführten Maßnahmen nicht zu besorgen sind.

Der dem Vorhaben am nächsten liegende Immissionspunkt IO 8.1 Liebigstraße 14 in Wesseling liegt mit etwa 60 m von den neu zu errichtenden Bahngleisen weit genug entfernt, um Störungen der Anwohner durch Erschütterungen auszuschließen.

Bezüglich möglicher Erschütterungen durch Pumpen geht die Genehmigungsbehörde aufgrund der beschriebenen Maschinenteknik davon aus, dass schädliche Umwelteinwirkungen durch Erschütterungen nicht zu besorgen sind.

Etwaige Erschütterungen durch die vorhabeninduzierten Güterzüge entlang der öffentlichen Schienenstrecke im Stadtgebiet Wesseling sind ebenso wenig dem Vorhaben zuzurechnen wie der durch sie verursachte Lärm (siehe 4.2.4.1.3.3).

4.2.4.1.5 Licht, Wärme, Strahlen und sonstige Umwelteinwirkungen

4.2.4.1.5.1 Antragsunterlagen

In den Antragsunterlagen wird dargestellt, dass durch das beantragte Vorhaben keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Licht, Wärme, Strahlen und sonstige Umwelteinwirkungen zu besorgen sind.

4.2.4.1.5.2 Öffentliche Bekanntmachung (Einwendungen)

Einwendungen lagen nicht vor.

4.2.4.1.5.3 Stellungnahmen, eigene Ermittlungen und Bewertungen

Die Genehmigungsbehörde hat gegen die Ausführungen der Antragstellerin zu schädlichen Umwelteinwirkungen durch Licht, Wärme, Strahlen und sonstige Umwelteinwirkungen keine Bedenken.

4.2.5 Abfälle (§ 5 Abs. 1 Nr. 3)

4.2.5.1 Antragsunterlagen

In den Antragsunterlagen wurde dargelegt, dass im Normalbetrieb der Anlagen keine Abfälle zur Verwertung anfallen. Bei der Durchführung der betrieblichen Wartungs-, Instandhaltungs- und Reinigungsarbeiten der Anlagen werden Schmier- und Hilfsstoffe verwendet, die ordnungsgemäß innerhalb der Raffinerie entsorgt werden. Die ersetzten Schmierstoffe werden der Rohölverarbeitung wieder zugeführt.

Im Rahmen der beantragten Änderungen können Anlagenteile von Demontage bzw. Außerbetriebnahme betroffen sein. Im Zuge dessen können zusätzliche Abfälle durch die Entleerung und Reinigung anfallen. Anlagenteile, die nach einer Außerbetriebnahme demontiert und nicht für den Wiedereinsatz vorgesehen sind, werden nach der Reinigung anderen Betrieben zur weiteren Verwendung angeboten, ansonsten als Schrott dem Recycling zugeführt.

Ist eine Wiederverwendung in anderen Betriebsteilen nicht möglich, werden diese Anlagenteile zu einer geeigneten Demontagefläche innerhalb des Betriebsgeländes transportiert und dort gereinigt, getrennt und nach Werkstoffen separiert.

Zur Umsetzung der derzeit geplanten Vorhaben sind Eingriffe in den Boden erforderlich. Entsprechend fällt im Rahmen der Arbeiten Boden zur Verwertung bzw. gegebenenfalls zur Beseitigung an.

4.2.5.2 Öffentlichkeitsbeteiligung (Einwendungen)

Dazu lagen keine Einwendungen vor.

4.2.5.3 Stellungnahmen, eigene Ermittlungen und Bewertungen

Mit Stellungnahme vom 04.02.2015 (Az.: 52.02.05-362-G52/14-Ko) hat die Obere Abfallwirtschaftsbehörde der Genehmigungsbehörde mitgeteilt, dass aus abfallrechtlicher Sicht keine Bedenken gegen die im Tenor dieses Bescheides aufgeführten Maßnahmen bestehen. Abfallrechtliche Nebenbestimmungen wurden von Seiten der oberen Abfallwirtschaftsbehörde nicht formuliert.

4.2.6 Energienutzung (§ 5 Abs. 1 Nr. 4)

4.2.6.1 Antragsunterlagen

Die Antragstellerin stellt in den Antragsunterlagen dar, dass die Energie sparsam und effizient verwendet wird.

4.2.6.2 Öffentlichkeitsbeteiligung (Einwendungen)

Dazu lagen keine Einwendungen vor.

4.2.6.3 Stellungnahmen, eigene Ermittlungen und Bewertungen

Nach § 5 Abs. 1 Nr. 4 BImSchG sind genehmigungsbedürftige Anlagen so zu errichten und zu betreiben, dass zur Gewährleistung eines hohen Schutzniveaus für die Umwelt Energie sparsam und effizient verwendet wird.

Darüber hinaus ergaben sich keine Anhaltspunkte, dass in der Anlage Energie effizienter eingesetzt werden kann.

Die Anforderungen nach § 5 Abs. 1 Nr. 4 BImSchG sind somit erfüllt.

4.2.7 Auswirkungen nach Betriebseinstellung (§ 5 Abs. 3)

4.2.7.1 Antragsunterlagen

Nach § 5 Abs. 3 BImSchG sind genehmigungsbedürftige Anlagen so zu errichten, zu betreiben und stillzulegen, dass auch nach einer Betriebseinstellung

- von der Anlage oder dem Anlagengrundstück keine schädlichen Umwelteinwirkungen und sonstige Gefahren, erhebliche Nachteile oder erhebliche Belästigungen für die Allgemeinheit und die Nachbarschaft hervorgerufen werden können,
- vorhandene Abfälle ordnungsgemäß und schadlos verwertet oder ohne Beeinträchtigung des Wohls der Allgemeinheit beseitigt werden und
- die Wiederherstellung eines ordnungsgemäßen Zustandes des Betriebsgeländes gewährleistet ist.

In den Antragsunterlagen ist dargestellt, dass und wie die Betreiberin dieser betrieblichen Nachsorgepflicht nachkommen wird.

Sollten im Übrigen zum Zeitpunkt der Stilllegung andere Rechtsvorschriften anzuwenden sein oder bessere technische Möglichkeiten zur Erfüllung der Betreiberpflichten nach Betriebseinstellung bestehen, so werden diese in Absprache mit den zuständigen Behörden zur Anwendung kommen.

4.2.7.2 Öffentlichkeitsbeteiligung (Einwendungen)

Dazu lagen keine Einwendungen vor.

4.2.7.3 Stellungnahmen, eigene Ermittlungen und Bewertungen

Die Genehmigungsbehörde hat gegen die Ausführungen der Antragstellerin bezüglich der Betriebseinstellung keine Bedenken.

4.2.8 Rechtsverordnungen aufgrund § 7 BImSchG zur Erfüllung der Pflichten des § 5 BImSchG

4.2.8.1 Störfall-Verordnung (12. BImSchV: Anlagensicherheit, Störfallbetrachtung Gefahrenabwehr), Katastrophenschutz, Gefahrguttransporte

4.2.8.1.1 Antragsunterlagen

Der Betriebsbereich der Shell Deutschland Oil GmbH ist aufgrund der dort gehandhabten Mengen an Störfallstoffen ein Betriebsbereich mit erweiterten Pflichten gemäß der Störfall-Verordnung.

Grundsätzlich unterliegen Betreiber von Betriebsbereichen den allgemeinen Betreiberpflichten gemäß § 3 Störfall-Verordnung. Danach hat der Betreiber

- die erforderlichen Vorkehrungen zur Verhinderung von Störfällen zu treffen (§ 3 Abs. 1) sowie
- vorbeugend Maßnahmen zu treffen, um die Auswirkungen von Störfällen so gering wie möglich zu halten (§ 3 Abs. 3) und
- Anlagen seines Betriebsbereiches entsprechend dem Stand der Sicherheitstechnik zu errichten und zu betreiben (§ 3 Abs. 4).

Im Rahmen des Genehmigungsverfahrens hat die Antragstellerin die Einhaltung dieser Pflichten nachzuweisen. Die Antragsunterlagen enthalten daher Unterlagen nach § 4b Abs. 2 der 9. BImSchV.

Zu diesen Unterlagen gehören unter anderem eine Gefahrenanalyse sowie Ausbreitungsszenarien, mit denen ermittelt wird, welche Auswirkungen von vernünftigerweise nicht auszuschließenden Störfällen ausgehen können.

Diese Szenarien mit den größten berechneten Immissionen und einem Vergleich mit den einschlägigen Störfallbeurteilungswerten sind in den Antragsunterlagen plausibel dargestellt.

Nach § 3 Abs. 3 der Störfall-Verordnung sind über die Vorkehrungen zur Verhinderung von Störfällen, die vernünftigerweise nicht ausgeschlossen werden können hin-

aus, vorbeugend Maßnahmen zu treffen, um die Auswirkungen von Störfällen so gering wie möglich zu halten. Im vorgelegten Teilsicherheitsbericht erläutert die Antragstellerin ihre Maßnahmen zur Erfüllung der Anforderungen des § 5 der Störfall-Verordnung zur Begrenzung von Störfallauswirkungen.

Der Stand der Sicherheitstechnik, dem gemäß § 3 Abs. 4 der Störfall-Verordnung die Beschaffenheit und der Betrieb der Anlagen entsprechen müssen, ist ebenfalls den Unterlagen nach § 4b Abs. 2 der 9. BImSchV zu entnehmen.

Die Antragstellerin hat den Teilsicherheitsbericht für die Anlage fortgeschrieben und der Genehmigungsbehörde vorgelegt.

4.2.8.1.2 Öffentlichkeitsbeteiligung (Einwendungen)

Die erörterten Einwendungen zum TOP 3.2 „Gefahrguttransporte“ bezogen sich ausnahmslos auf Streckenabschnitte außerhalb des Betriebsgeländes.

Es wurde zuerst die Frage erörtert, wie viele Kesselwagen die Antragstellerin zur Verfügung hätte und wie sicher diese seien.

Nach Aussage der Antragstellerin bestehe die Kesselwagen-Flotte aus 1.200 Kesselwagen. Für die zur Genehmigung anstehenden Transporte durch Wesseling und Berzdorf würde die Antragstellerin nur die neuesten, nach dem Stand der Technik ausgerüsteten Kesselwagen einsetzen. Außerdem würden die eingesetzten Kesselwagen in regelmäßigen Abständen auf die Betriebssicherheit kontrolliert.

Die eingesetzten Kesselwagen seien mit Sicherheitseinrichtungen nach dem Stand der Technik wie Crash-Puffer und automatischer Vollbremsung ausgerüstet um im Falle eines Unfalls oder Entgleisung die Folgen für die Anwohner zu minimieren.

Die HGK als Betreiber der Strecke merkte hierzu an, dass die HGK durch ein entsprechendes Unfallmanagement auf solche Unfälle vorbereitet seien. Hierzu gehörten Meldepläne, die u.a. die sofortige Benachrichtigung der anliegenden Feuerwehren (Feuerwehr der Stadt Wesseling, Werksfeuerwehren der SDO und der Evonik) und Rettungskräfte beinhalten würden. Die Feuerwehren würden bei solch großen Unfallereignissen die Federführung übernehmen.

Weiter führte die HGK aus, dass die Feuerwehren immer auf dem aktuellen Stand bezüglich der Zufahrtstrecken blieben, da die Zufahrtspläne alle 2 Jahre aktualisiert würden.

Auf die Frage, ob die Feuerwehren über die Gefahrgüter, die transportiert werden, informiert seien, erläuterte die HGK, dass die Feuerwehr unbedingt wissen müsse, was im Falle eines Unfalls transportiert worden sei. Deshalb hätte die HGK die Kenntnis über jeden Gefahrguttransport, der über ihr Schienennetz transportiert wird. Dies gelte allerdings nur für Gefahrguttransporte.

Die Feuerwehr sei außerdem auf einen Unfall mit den zu transportierenden Gefahrgütern gut vorbereitet, zumal es sich bei dem Gefahrgut Dieselkraftstoff und Heizöl um kein ungewöhnliches Gefahrgut handele.

Im weiteren Verlauf des Erörterungstermins wurde die Frage diskutiert, ob die Bürger auf einen Unfall vorbereitet würden und wie werden die Bürger informiert würden.

Hierzu erläuterte die Antragstellerin, dass für den Fall eines Unfalls Notfallpläne bereitgehalten würden, damit gewährleistet sei, dass die Bürger rechtzeitig und vollständig informiert werden würden. Außerdem sei der Austausch unter den Feuerwehren sehr gut, dass habe die Erfahrung beim sog. Toluolunfall gezeigt.

Auf die Frage zur Haftung bei einem eventuellen Unfall, antwortete die HGK, dass bei einem Unfall auf der Strecke der Betreiber der Strecke oder das jeweilige Eisenbahnverkehrsunternehmen haftet. Maßgeblich sei, wer dabei als Verursacher ausgemacht werden könne. Die jeweiligen Versicherungen seien ausreichend hoch (dreistellige Millionenbeträge), dies sei Standard in der Bundesrepublik. Die Eisenbahnverkehrsunternehmen, die zugelassen würden, die Strecke mit Gefahrgut zu befahren, müssen eine entsprechende Haftpflichtversicherung nachweisen.

Die Antragstellerin erklärte auf die Frage der Einwender, ob es spezifische Szenarien gäbe, die einen eventuellen Unfall abbilden könnten, dass es spezifische Szenarien gäbe, die dies gewährleisten könnten. Das Verhalten der Rettungskräfte bezüglich dieser Szenarien würde geübt. Sowohl die HGK als auch die Feuerwehren würden entsprechend üben.

Die Stadt Wesseling stellte hierzu ergänzend dar, dass es in der Stadt Wesseling drei Feuerwehren in den Werken und die Berufsfeuerwehr gäbe, die sich permanent austauschen würden. Es gäbe jetzt schon Gefahrguttransporte über die Schiene, so dass die Szenarien von den Feuerwehren immer wieder eingeübt würden. Sollte das nicht ausreichen, kämen die Feuerwehren aus Brühl, Erftstadt und der Stadt Köln hinzu.

Am Schluss des Erörterungstermins merkte die Genehmigungsbehörde bezüglich der o.a. Szenarien an, dass diese auf der Strecke, außerhalb der Betriebsgeländes der Antragstellerin nicht Gegenstand des Genehmigungsverfahrens wären.

4.2.8.1.3 Stellungnahmen *und eigene Ermittlungen und Bewertung*

Bezogen auf die nach § 16 BImSchG beantragten wesentlichen Änderungen im Nordwestlichen Tankfeld (Bau 81) und dem Tanklager Bau 298 erfüllen die vorgelegten Unterlagen grundsätzlich die Anforderungen des § 4b (2) der 9. BImSchV an die in einem Genehmigungsverfahren nach § 16 BImSchG beizufügenden Teile eines Sicherheitsberichts. Der Aufbau der Unterlagen ist gut strukturiert und ermöglicht einen leichten Zugriff auf die jeweiligen Angaben.

Alle gehandhabten gefährlichen Stoffe nach Anhang I der Störfall-Verordnung sind beschrieben und die Daten in Form von Sicherheitsdatenblättern in den entsprechenden Kapiteln des Antrags beigefügt. Daneben sind die Einzelinventare bezeichnet. Bezogen auf das beantragte Vorhaben sind alle Stoffe, die aus Sicht der Störfall-Verordnung von Bedeutung sind, ausgewiesen.

Mit dem beantragten Vorhaben kommen keine zusätzlichen Stoffe nach Anhang I der Störfall-Verordnung zum Einsatz. Daher ändert sich an dem stofflichen Gefahrenpotenzial nichts.

Das Kapitel 3 eines Teilsicherheitsberichts dokumentiert hier die systematische Auswahl und Ermittlung sicherheitsrelevanter Anlagenteile auf Grund ihres besonderen Stoffinhalts oder ihrer besonderen Funktion.

In den Unterlagen werden alle als sicherheitsrelevant eingestuft Anlagenteile festgelegt und ausführlich betrachtet. Die Einstufung der Anlagenteile mit besonderem Stoffinhalt wird durch ein Überschreiten einer relevanten Menge ausgelöst. Diese wird in Anlehnung an den KAS-1 Bericht [1] ermittelt. Daneben erfolgt auch eine Ein-

stufung aufgrund von besonderer Funktion, wie z.B. Sicherheitsventile, Brand- und Explosionsschutzeinrichtungen, PLT-Schutzeinrichtungen, usw.

Die durchzuführenden Analysen und Betrachtungen werden in Werksanweisungen für den gesamten Standort geregelt. Die hier gemachten Ausführungen und die Art der Einstufung der sicherheitsrelevanten Anlagenteile sind nachvollziehbar und schlüssig.

Gefahrenquellen, die aus der Umgebung des Betriebsbereiches ausgehen, können aufgrund des Standorts der Anlage weitgehend ausgeschlossen werden. Im vorgelegten Sicherheitsbericht werden ausführlich Gefahren durch benachbarte Anlagen (inkl. Verkehrsanlagen), naturbedingte Gefahrenquellen sowie Eingriffe Unbefugter betrachtet. Die Anlage ist nicht durch Hochwasser oder Bergschäden gefährdet. Die Hochwassermarken für ein 200jähriges Hochwasser liegt bei 50,02 m NN, das Betriebsgelände befindet sich auf mindestens 51,0 m NN. Zusätzlich sind im Alarm- und Gefahrenabwehrplan Maßnahmen für den Hochwasserfall beschrieben. Durch eine Umzäunung sowie einen Werkschutz, kann einem Eingreifen Unbefugter entgegen gewirkt werden.

Im Rahmen der möglichen Prüftiefe bleibt festzustellen, dass für den Betriebsbereich die vernünftigerweise nicht auszuschließenden Gefahrenquellen systematisch ermittelt und bewertet worden sind.

Angaben zu Vorkehrungen zur Verhinderung von Störfällen und zur Begrenzung von Störfallauswirkungen sind vorhanden. Die im vorgelegten Sicherheitsbericht dargelegten technischen und organisatorischen störfallverhindernden Maßnahmen umfassen beispielsweise die sichere Auslegung der Anlagenteile; PLT-Einrichtungen, die beispielsweise Temperatur, Druck, Durchfluss und Füllstand in der Schutzebene absichern; Sicherheitsventile und regelmäßige Funktionsprüfungen von Bauteilen. Bei fachgerechter Umsetzung sind die vorgesehenen Schutzmaßnahmen geeignet, den aufgezeigten Gefahren in ausreichendem Maße entgegenzuwirken.

Als größter denkbarer Störfall wird im vorgelegten Sicherheitsbericht der Brandfall angenommen. Diese Annahme ist angemessen.

Durch die Überwachung der Anlagen, automatische und manuelle Brandmeldeeinrichtungen, stationäre Löscheinrichtungen, Einhaltung von Schutzabständen und die

Werksfeuerwehr ist ein Übergreifen auf angrenzende Anlagen als unwahrscheinlich anzusehen.

Durch diese störfallverhindernden und -begrenzenden Maßnahmen ist eine ernste Gefahr im Sinne der Störfall-Verordnung im Rahmen der praktischen Vernunft ausgeschlossen.

Die Annahme eines Brandes als vernünftigerweise nicht auszuschließendes Szenario eines Ereignisses kann als abdeckend betrachtet werden.

Da sich das Stoffinventar und damit die Gefährdung durch einen Brand mit dem Antragsgegenstand nicht ändern, kann auf die Beifügung von neuen Ausbreitungsrechnungen (z.B. über Wärmestrahlung) verzichtet werden.

Der Gutachter geht davon aus, dass die für den Standort verfügbaren Betrachtungen und Berechnungen vorhanden sind und den technischen Vorgaben (Stand der Sicherheitstechnik) entsprechen. Ausführliche Brandschutzkonzepte, ein Alarm- und Gefahrenabwehrplan, sowie eine ausreichende Löschwasserversorgung, -rückhaltung und -entsorgung sind vorhanden und in den Unterlagen beschrieben.

Aufgrund der beantragten Änderungen ändert sich das Gefahrenpotential für die Beschäftigten nicht. Es stehen dem Bedienungspersonal persönliche Schutzausrüstungen in Form von Schutzhelmen, Schutzbrillen, Schutzhandschuhen, Arbeitsanzügen und Sicherheitsschuhen zur Verfügung. Für besondere Arbeiten werden auch spezielle Schutzausrüstungen für daran ausgebildete Mitarbeiter bereitgehalten.

Diese Maßnahmen schützen zusammen mit den Vorkehrungen zur Verhinderung von Störfällen und zur Begrenzung von Störfallauswirkungen die Beschäftigten vor Gefährdungen, die bei einer Störungen des bestimmungsgemäßen Betriebes auftreten können.

Der den Antragsunterlagen beigefügte Teilsicherheitsbericht ist dem Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz NRW (LANUV), Arbeitsbereich Anlagensicherheit zur Begutachtung vorgelegt worden.

Das LANUV hat in seinem Gutachten vom 07.04.2015 (Gutachtennr.: 74-Lux-5027) festgestellt, dass die Antragstellerin für das beantragte Vorhaben eine systematische Gefahrenquellenbeurteilung durchgeführt hat. Mit den in den vorgelegten Antragsun-

terlagen beschriebenen Vorkehrungen zur Verhinderung von Störfällen und zur Begrenzung von Störfallauswirkungen sind der Eintritt eines Störfalls und damit eine ernste Gefahr im Rahmen der praktischen Vernunft auszuschließen.

Die in den Einwendungen vorgetragenen Bedenken gegen die Sicherheit des Transportes brennbarer Flüssigkeiten auf dem durch Wesseling führenden öffentlichen Schienenweg, wird durch Einhaltung der rechtlichen Anforderungen an den Transport gefährlicher Güter Rechnung getragen. Die Transportsicherheit auf öffentlichen Verkehrswegen ist jedoch nicht Gegenstand des vorliegend zuzulassenden Vorhabens.

4.2.9 Andere öffentlich-rechtliche Vorschriften

4.2.9.1 Bodenschutz

4.2.9.1.1 Antragsunterlagen

Die Antragstellerin beschreibt in den Antragsunterlagen, dass eventuell austretende wassergefährdende Stoffe zuverlässig erkannt und zurückgehalten werden können sowie Rohrleitungen i.S.d. TRwS 780 als technisch dicht anzusehen sind und keiner Rückhaltung bedürfen.

Weiterhin führt die Antragstellerin aus, dass der Boden untersucht wurde und kein Gefährdungspotenzial hinsichtlich des Wirkungspfades Boden – Mensch oder für das Grundwasser bestehen würde.

Das Gelände der Antragstellerin ist im Altlastenkataster des Rhein-Erft-Kreis als altlastenverdächtige Fläche erfasst. Die Antragstellerin führt dazu aus, dass bekannte Schadensfälle nicht direkt die vorhabenbezogenen Lokalisationen betreffen.

4.2.9.1.2 Öffentlichkeitsbeteiligung (Einwendungen)

Dazu lagen keine Einwendungen vor.

4.2.9.1.3 Stellungnahmen, eigene Ermittlungen und Bewertung

Mit Stellungnahme vom 22.01.2015 teilte die Obere Bodenschutzbehörde mit, dass keine Bedenken gegen die Umsetzung der im Tenor dieses Bescheides aufgeführten Maßnahmen unter der Voraussetzung bestehen, dass die Nebenbestimmungen unter Nr. 5.5.1 bis 5.5.4 eingehalten werden.

Mit Stellungnahme vom 19.01.2015 teilte die Untere Bodenschutzbehörde des Rhein-Erft-Kreises mit, dass die Planfläche im Kataster des Rhein-Erft-Kreises aufgrund der Nutzung als altlastenverdächtige Fläche eingetragen ist. Im Bereich der Handweichen x und y ohne Stellungsüberwachung bis jeweils ca. 80 m westlich und östlich der Handweichen ist eine Ablagerung von Schlacke, Kohleresten und Bitumen bekannt.

Aufgrund der Vornutzung und der bekannten Ablagerung hat die Untere Bodenschutzbehörde die Genehmigungsbehörde gebeten die Nebenbestimmungen unter Nr. 5.5.5 bis 5.5.8 in den Genehmigungsbescheid aufzunehmen.

4.2.9.2 Gewässerschutz

4.2.9.2.1 Abwasser

4.2.9.2.1.1 Antragsunterlagen

Für den geplanten Betrieb der hier beantragten Änderungen fallen keine prozessspezifischen Abwässer an. Das im Bereich der Kesselwagenverladeanlage anfallende Oberflächenwasser wird in Wagengruben zwischen gesammelt und anschließend über einen Saugwagen abgezogen und der Werkskläranlage zugeführt. Anfallende Regenwassermengen der Dachflächen werden in das innerbetriebliche Sielsystem geleitet.

4.2.9.2.1.2 Öffentlichkeitsbeteiligung (Einwendungen)

Einwendungen zu abwasserrechtlichen Belangen lagen nicht vor.

4.2.9.2.1.3 Stellungnahmen, eigene Ermittlungen und Bewertung

Mit Stellungnahme vom 22.12.2014 teilte die Obere Wasserwirtschaftsbehörde mit, dass gegen die o.a. Vorgehensweise unter der Voraussetzung keine Bedenken bestehen, dass die Nebenbestimmung unter Nr. 5.7.1 Berücksichtigung findet.

4.2.9.2.2 Vorbeugender Gewässerschutz

4.2.9.2.2.1 Antragsunterlagen

Die neu zu errichtende Kesselwagenverladeanlage besteht im Wesentlichen aus der Beladung (On-Spot-Füllsystem, Anlage zur Havarieumladung, Restentleerung und Slop-Sammelsystem) und der Anlage für die Heizölkennzeichnung.

Havarieumladestation

Die Kesselwagenverladeanlage wird so errichtet und betrieben, dass im bestimmungsgemäßen Betrieb der Anlage keine wassergefährdenden (wgf.) Stoffe austreten können. Undichtigkeiten von Anlagenteilen, die mit wassergefährdenden Stoffen in Berührung stehen, können schnell und zuverlässig erkannt werden. Austretende wgf. Stoffe können schnell und zuverlässig erkannt und zurückgehalten werden.

Löschwasser bzw. eventuell austretende Flüssigkeiten im Fall einer Leckage fließen über den als VAWS-Fläche ausgebildeten Boden dem Gefälle folgend in einer der beiden Wagenruben.

Eventuell abtropfende Restflüssigkeiten werden im Tropfbecher im Bereich der Verladeanlage gesammelt. Es erfolgt eine regelmäßige Entleerung.

Die gesamte untere Anlage einschl. der beiden Wagenruben werden in Stahlbetonbauweise als WHG-Flächen ausgeführt. Die Anforderungen gemäß § 3 VAWS werden durch die Anlage zur sog. Havarieumladung, Restentleerung und Slop-System eingehalten.

Die Anlage zur Restentleerung und Havarieumladung von Kesselwagen, besteht im Wesentlichen aus einem Slop-Behälter inkl. Auffangraum und Rohrleitungen und dient der Aufnahme von Restmengen an Vorladung (Heizöl leicht und Dieselkraftstoff) aus dem KWG oder von Produktmengen aus der Leichterung von überladenen KWG, sowie von anderen innerhalb der Verladeanlage anfallenden Slop-mengen. Ferner kann, im Falle einer nach Befüllung festgestellten Leckage eines KWG, dieser über das Slop-System in einen anderen KWG umgepumpt werden.

Die Errichtung des Slopbehälters (5 m³) erfolgt in einer Slop-Behältergrube in produktbeständiger Ausführung (WHG-Fläche).

Für die Bemessung und dem Nachweis des erforderlichen Havarie-Rückhaltevolumen innerhalb der geplanten Kesselwagenverladeanlage wurde die, für eine Brandbekämpfung in einem Havariefall erforderliche Löschwassermenge aus einer teilstationären Sprühwasser-Löschanlage (Wasserschleieranlage) je Verladestelle betrachtet.

Das Wasserschleier-System ist jeweils auf beiden Seiten je Verladestelle angeordnet und dient im Brandfall zur Abgrenzung der Verladestellen vor Wärmestrahlung längs zum Verladegleis innerhalb der Kesselwagenverladeanlage.

Für die Belade- und Gleisbereiche sind innerhalb der überdachten Beladeanlage entsprechende Auffangflächen (produkt dicht nach WHG) und erforderliche Rückhalteräume zur Aufnahme der Havarie-Medien, wie Volumen eines havarierten KWG (95 m³) und Löschmittelmengen aus einer Brandbekämpfung, vorgesehen.

Die Größe (Bemessung und Nachweis) des mindestens erforderlichen Havarie-Rückhalteraaumes innerhalb der Beladeanlage ergibt sich aus folgenden betrachteten Stoffmengen

- *Max. auslaufende Stoffmenge aus Kesselwagen:*

Stoffmenge aus auslaufendem Havarie-KWG (95 m³) Die zulässige Befüllung des KWG mit Produkt beträgt max. 95%. Daraus ergibt sich ein max. Auslaufvolumen aus einem 95 m³-KWG von 90,25 m³

- *Stoffmenge aus der Brandbekämpfung:*

Es wurde ein theoretischer Löschmittelanfall von 28,87 m³ ermittelt.

- *Gesamt-Stoffmenge zur Rückhaltung*

Die mindestens erforderliche Größe des Rückhalteraaumes ergibt sich aus den Stoffmengen eines auslaufenden Havarie-KWG und aus der Brandbekämpfung. Daraus ergibt sich ein Rückhalterraum von mindestens 119,12 m³.

Der Antragstellerin steht in dem neu zu errichtenden Anlageteil „Kesselwagenverladung“ ein Gesamtrückhaltvolumen für den Havariefall eines Kesselwagens bei

gleichzeitigem Löschen eines Brandes mit Hilfe der Brandbekämpfungsanlage von ca. 135 m³ zur Verfügung.

Das zur Verfügung stehende Volumen setzt sich wie folgt zusammen:

- Im Stellbereich der Kesselwagen innerhalb der Beladeanlage sind je Gleisbereich produktdichte Beton-Gleistragtassen, die die geltenden VAWS-Anforderungen an Dichtflächen erfüllen, vorgesehen. Diese werden über die gesamte Gleislänge, vor und hinter der Gleisfahrzeugwaage innerhalb des RTCL-Anlagenbereiches als Auffangraum genutzt. Diese Auffangräume sind an das absperrbare Schmutzwasser-Siel der Beladeanlage angeschlossen.
- Im Stellbereich von jeweils einem Kesselwagen je Gleis, innerhalb der Beladeanlage, sind im Füllbereich jeweils Gleisfahrzeug-Waagen vorgesehen. Die Waagengruben werden aus Beton, die die geltenden VAWS-Anforderungen an Dichtflächen erfüllen, ausgeführt und sind mit Entwässerungsabläufen versehen. Das vorhandene Rückhaltevolumen wird für den Havariefall als Auffangraum genutzt.
- Im Bereich der Beladeanlage befindet sich zwischen den Gleisen eine Betongrube mit einem 5m³ Slop-Sammelbehälter für das Restentleerungssystem der Beladeanlage. Im Havariefall wird, vor einem Überlaufen der Gleistassen bei maximaler Flutung der Auffangflächen, in den Gleisbereichen, der Auffangraum der Grube des Slop-Behälters über einen Überlaufstutzen im Schmutzwasser-Sammelsystem als Reserve-Rückhalteraum mit geflutet.
- Jeweils beidseitig neben der Gleisfahrzeug-Waage sind Einlauf- und Entwässerungsrinnen (NW150) mit Innengefälle und mit Gitterrostabdeckung vorgesehen. Die Rinnen sind Bestandteil des Sammel- und Auffangraums und an das absperrbare Schmutzwasser-Siel innerhalb der Beladeanlage angeschlossen. Im Havariefall können die Entwässerungsrinnen als Rückhaltevolumen mitgenutzt werden.
- Die oben aufgeführten Bauwerke sind über erdverlegte Entwässerungsleitungen in eine Schmutzwasser-Sammelleitung innerhalb der Beladeanlage eingebunden. Diese erdverlegte Sammelleitung (Edelstahl) mündet in einem Schieber-Schacht stirnseitig vor der Beladestation.

Die Ableitung von Schmutzwasser aus diesem Sammelsystem der Anlage in das Schmutzwassersystem der Raffinerie kann nur nach erfolgter Sichtprü-

fung und durch manuelles Öffnen eines Havarie-Schiebers, der betriebsmäßig geschlossen bleibt, erfolgen.

Nach einem Havariefall erfolgt eine Entleerung von Löschmittel- bzw. von Produktmengen aus dem Rückhalteraum nur mittels TW-Saugwagen.

Das Schachtbauwerk wird als Kontroll- und Schieberschacht errichtet und wird auf Füllstand überwacht.

Heizölkennzeichnungssystem

Das Heizölkennzeichnungssystem besteht aus einer Dosierregelstation und einem Lagerbehälter. Alle produktführenden Bauteile werden aus Edelstahl gefertigt. Die Befüllung des Lagerbehälters wird über Schnellschlussarmaturen und TKW-Trockenkupplungen gesichert. Außerdem werden mit einer Slop-Auffangwanne aus Edelstahl die beim Entkuppeln entstehenden Tropfverluste aufgefangen. Die neu zu errichtenden Rohrleitungen zum Transport der wassergefährdenden Stoffe werden einwandig ausgeführt und erfüllen die Vorgaben der TRwS 780-1. Der Lagerbehälter für die Kennzeichnungslösung, ist als liegender doppelwandiger zylindrischer Behälter mit Leckageerkennung geplant worden, der zusätzlich mit einem Auffangraum zum Auffangen von Leckageverlusten ausgerüstet ist.

4.2.9.2.2.2 Öffentlichkeitsbeteiligung (Einwendungen)

Einwendungen zum Umgang mit wassergefährdenden Stoffen lagen nicht vor.

4.2.9.2.2.3 Stellungnahmen, eigene Ermittlungen und Bewertung

Im Rahmen dieses Antrages konnte die Antragstellerin nachvollziehbar darstellen, dass bezüglich der geplanten Änderungen des Nordwestlichen Tanklagers die Vorgaben der VAwS eingehalten werden.

Im Genehmigungsverfahren wurden keine weiteren Fachbehörden zu den Belangen des vorbeugenden Gewässerschutzes beteiligt. Die Prüfung und Bewertung der Antragsunterlagen wurde diesbezüglich durch das Dezernat 53 (Obere Immissionschutzbehörde) der Bezirksregierung Köln durchgeführt.

Havarieumladestation

Der neue Slopbehälter als Teil der sog. Havarieumladestation bestehend aus dem Slop-Behälter, den zugehörigen Auffangräumen und Ableitflächen sowie Rohrleitungen, befindet sich in einem eigenen Auffangraum und wird mit einer Füllstandsüberwachung und Überfüllsicherung mit Absperrventil in der Produktzuführung gegen Überfüllung ausgerüstet. Der Auffangraum des Slopbehälters ist so bemessen, dass der Rauminhalt des Behälters sicher zurückgehalten werden kann (sog. R2-Volumen). Bezüglich der eingesetzten Überfüllsicherung und Leckagesonde konnte die Antragstellerin die gültigen allgemeinen bauaufsichtlichen Zulassungen (Z-65.16-501 bzw. Z-65.40-446) vorlegen. Die o.a. allgemeinen bauaufsichtlichen Zulassungen sind auch Gegenstand der Antragsunterlagen.

Weiterhin entspricht der Auffangraum hinsichtlich seines technischen Aufbaus den Vorgaben der TRwS 786.

Weiterhin ist der gesamte Anlagenbereich der Havarieumladestation überdacht, die Flächen im Sinne der TRwS 786 ausgeführt. Das insgesamt zur Verfügung stehende Auffangvolumen von 135 m³ entspricht dem Volumen eines Kesselwagens zzgl. der Löschwassermenge (R2-Volumen).

Da der gesamte Anlagenbereich überdacht ist, sieht die Genehmigungsbehörde bei der Berechnung des Rückhaltevolumens von der Berücksichtigung der eventuellen Niederschlagsmenge von 50 l/m² ab. Die Entwässerung erfolgt über ein unterirdisches, produktbeständiges und prüfbares Rohrleitungssystem bis zum Entwässe-

rungsschacht. Der dort installierte Entwässerungsschieber wird während des Betriebs verschlossen.

Die Antragstellerin konnte in den Antragsunterlagen nachvollziehbar darstellen, dass bei der Umsetzung der im Tenor dieses Bescheides aufgeführten Maßnahmen bezüglich der Havarieumladestation die Anforderungen des § 3 VAWS erfüllt sind. Die Ermittlung des zur Verfügung stehenden Rückhaltevolumens von 135 m³ ist nachvollziehbar dargestellt. Die Antragstellerin konnte in den Antragsunterlagen weiterhin darstellen, dass die Ableitflächen und Rückhalteräume in der geplanten Bauweise den Vorgaben der TRwS 786 entsprechen und damit ausreichend dicht und beständig sind.

Eine Eignungsfeststellung gem. § 63 Abs.3 WHG i. V. m. § 7 VAWS hier nicht erforderlich, da die VAWS-Anlage „Havarieumladung“ insgesamt und sämtliche Anlagenteile einfacher und herkömmlicher Art sind.

Heizölkennzeichnungssystem

Die Antragstellerin konnte in den Antragsunterlagen nachvollziehbar darstellen, dass der Lagerbehälter für die Kennzeichnungslösung die Vorgaben des § 3 VAWS erfüllt.

Da der Lagerbehälter als doppelwandiges System mit Leckageerkennungssystem geplant wird, erfüllt er die Vorgaben des § 7 VAWS und ist damit einfacher und herkömmlicher Art. Der Lagerbehälter benötigt deshalb auch keine Eignungsfeststellung nach § 8 VAWS.

Wie von der Antragstellerin in den Antragsunterlagen ausgeführt, werden die Rohrleitungen unter Berücksichtigung der Vorgaben der TRwS 780 Teil 1 technisch dicht ausgeführt und über befestigte Flächen verlegt.

Ein zusätzliches Rückhaltevolumen für die Löschwasserrückhaltung war hier nicht zu berücksichtigen, da eine Löschwasserrückhaltung gemäß der Richtlinie zur Bemessung von Löschwasserrückhalteinrichtungen beim Lagern wassergefährdender Stoffe – Nordrhein-Westfalen (LÖRüRL) erst einer gelagerten Menge von 5 t (hier gleich 5 m³) vorzusehen ist. Bei der beantragten Heizölkennzeichnungsanlage mit einem Volumen von 3 m³ kann demnach auf ein zusätzliches Rückhaltevolumen für Löschwasser verzichtet werden.

Insgesamt kann aufgrund der in den o.a LAU-Anlagen umgesetzten VAWS-Maßnahmen eine Freisetzung von wassergefährdenden Stoffen und eine damit verbundene Grundwasserbelastung praktisch ausgeschlossen werden.

Bezüglich des vorbeugenden Gewässerschutzes hat die Genehmigungsbehörde unter der Voraussetzung, dass die Nebenbestimmungen unter **Nr. 5.4** umgesetzt werden, keine Bedenken.

4.2.9.2.3 Löschwasserrückhaltung

4.2.9.2.3.1 Antragsunterlagen

In den Antragsunterlagen wird dargestellt, dass sich im Rahmen der beantragten Maßnahmen keine Änderungen in Bezug auf das Löschwasserentsorgungskonzept für die Bereiche des Nordwestlichen Tankfeldes ergeben.

4.2.9.2.3.2 Öffentlichkeitsbeteiligung (Einwendungen)

Einwendungen zur Löschwasserrückhaltung lagen nicht vor.

4.2.9.2.3.3 Stellungnahmen, eigene Ermittlungen und Bewertungen

Die Genehmigungsbehörde hat gegen die Ausführungen der Antragstellerin zur Löschwasserrückhaltung keine Bedenken.

4.2.9.2.4 Hochwasserschutz

4.2.9.2.4.1 Antragsunterlagen

In den Antragsunterlagen wird dargestellt, dass sich im Rahmen der beantragten Maßnahmen keine Änderungen in Bezug auf Hochwasserschutz für die Bereiche des Nordwestlichen Tankfeldes ergeben.

4.2.9.2.4.2 Öffentlichkeitsbeteiligung (Einwendungen)

Einwendungen zum Hochwasserschutz lagen nicht vor.

4.2.9.2.4.3 Stellungnahmen, eigene Ermittlungen und Bewertungen

Die Genehmigungsbehörde hat gegen die Ausführungen der Antragstellerin zum Hochwasserschutz keine Bedenken.

4.2.9.3 Natur- und Landschaftsschutz

4.2.9.3.1 Antragsunterlagen

In den Antragsunterlagen wird dargestellt, dass durch das beantragte Vorhaben die Belange des Natur- und Landschaftsschutzes nicht betroffen sind.

4.2.9.3.2 Öffentliche Bekanntmachung (Einwendungen)

Einwendungen zum Natur- und Landschaftsschutz lagen nicht vor.

4.2.9.3.3 Stellungnahmen, eigene Ermittlungen und Bewertungen

Die Genehmigungsbehörde hat gegen die Ausführungen der Antragstellerin zum Natur- und Landschaftsschutz keine Bedenken.

4.2.9.4 Bauplanungsrecht

Mit Stellungnahme vom 20.01.2015 (Az.: 61/Schn) hat die zuständige Planungsbehörde der Stadt Wesseling der Genehmigungsbehörde mitgeteilt, dass die für das Vorhaben benötigte Flächen innerhalb des Betriebsgeländes der Antragstellerin im Flächennutzungsplan der Stadt Wesseling als gewerbliche Bauflächen dargestellt (23. FNP-Änderung „Shell/DEA-Werk Wesseling“, wirksam seit 21.06.2000) sind. Für das gesamte Shell Areal wäre seinerzeit der Entwurf eines Bebauungsplanes (B-Plan 4/75 Shell/DEA-Werk) erstellt worden, der jedoch nicht von der Stadt Wesseling als Satzung beschlossen worden sei. Aufgrund der bereits 2002 durchgeführten Offenlage könne nicht von einer Planreife des Planentwurfs ausgegangen werden, so dass die beantragten Vorhaben gemäß §34 Baugesetzbuch (BauGB) als Vorhaben im unbeplanten Innenbereich zu beurteilen seien. Die Einfügung des beantragten Vorhabens in die nähere Umgebung (Industriegebiet gemäß §9 BauNVO) sei zwar hinsichtlich der Kriterien „Art und Maß der baulichen Nutzung, Bauweise, überbaubare Grundstückfläche gemäß §34 BauGB gegeben, nach dem derzeitigen Stand sei das Vorhaben planungsrechtlich jedoch nicht genehmigungsfähig.

Wie im Kapitel 4.2.4.1.3 dieses Bescheides bereits eingehend erläutert, hat die Stadt Wesseling nach ausführlicher schriftlicher Stellungnahme der Antragstellerin sowie

nach mehreren Gesprächen der Beteiligten zu den mit Stellungnahme vom 20.01.2015 vorgetragene Bedenken der Stadt mit Stellungnahme vom 06.07.2015 schließlich die planungsrechtliche Zulässigkeit des Vorhaben bestätigt und ihr Einvernehmen nach § 36 BauGB erteilt.

4.2.9.4.1 Achtungsabstand

Mit Urteil vom 15.09.2011 hat der Europäische Gerichtshof (EuGH) entschieden, dass eine Prüfung im Sinne von Art. 12 der Seveso-II-Richtlinie auch bei Genehmigungsentscheidungen berücksichtigt werden muss.

Gemäß Art. 12 der Seveso-II-Richtlinie haben die Mitgliedstaaten dafür zu sorgen, dass in ihren Politiken der Flächenausweisung oder Flächennutzung das Ziel, schwere Unfälle zu verhüten und ihre Folgen zu begrenzen, berücksichtigt wird. Ziel ist es dabei, dass zwischen den unter diese Richtlinie fallenden Betrieben einerseits und Wohngebieten, öffentlich genutzten Gebäuden und Gebieten, wichtigen Verkehrswegen (so weit wie möglich), Freizeitgebieten und unter dem Gesichtspunkt des Naturschutzes besonders wertvollen bzw. besonders empfindlichen Gebieten andererseits ein angemessener Abstand gewahrt bleibt.

Dieser Anforderung wurde mit § 50 BImSchG Rechnung getragen, wonach bei raumbedeutsamen Planungen Flächen mit verschiedenen Nutzungen einander so zuzuordnen sind, dass schädliche Umwelteinwirkungen und Auswirkungen durch Störfälle auf Wohngebiete sowie auf sonstige schutzbedürftige Gebiete, so weit wie möglich vermieden werden.

Dazu enthält der Leitfaden KAS-18 der Kommission für Anlagensicherheit beim Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit (BMUB) Abstandsempfehlungen, bezogen auf den Menschen als zu schützendes Objekt. In diesem Zusammenhang ist bei immissionsschutzrechtlichen Änderungsgenehmigungen von Bestandsanlagen insbesondere zu prüfen, ob sich der Gefährdungsbereich der Anlage durch die beantragten Maßnahmen vergrößern wird.

4.2.9.4.1.1 Antragsunterlagen

Die Antragstellerin hat anhand der unten angeführten Prüfkriterien untersucht, ob durch die im Tenor dieses Bescheides beschriebenen Änderungen der Anlage der Gefährdungsbereich der Anlage vergrößert wird:

1. Einsatz neuer Stoffe

Die Antragstellerin hat den Einsatz neuer Stoffe nicht beantragt.

2. Signifikante Erhöhung von Stoffmengen bzw. Massenströmen

Die beantragten Maßnahmen führen nicht zu einer Erhöhung der Kapazität des Nordwestlichen Tankfeldes.

3. Signifikante Veränderungen von Verfahrensparametern

Aus den vorliegenden Antragsunterlagen geht keine Änderung der Verfahrensparameter hervor.

4. Signifikante Veränderungen von relevanten Parametern für Störfallbetrachtungen

Aus den vorliegenden Antragsunterlagen gehen keine Veränderungen von relevanten Parametern für Störfallbetrachtungen hervor.

5. Veränderung der örtlichen Lage

Die Antragstellerin hat keine Veränderung der Lage der Anlage beantragt.

6. Grundsätzlich anderes Verfahren / andere Lagerart

Die Antragstellerin hat keine andere Verfahrensart bzw. andere Lagerart beantragt.

4.2.9.4.1.2 Öffentlichkeitsbeteiligung (Einwendungen)

Das LANUV erläutert zur Einwendung bezüglich der ausreichenden Schutzabstände, dass diese durch das LANUV im Rahmen der Begutachtung des Sicherheitsberichtes der Anlage geprüft worden seien. Das LANUV erläuterte hierzu weiter, dass die relevanten Gefahrstoffmengen der Raffinerie durch das Vorhaben nicht erhöht würden. Das Vorhaben sei deshalb bezüglich der eingehaltenen Schutzabstände nicht relevant.

4.2.9.4.1.3 Stellungnahmen, eigene Ermittlungen und Bewertungen

Wie bereits in Kapitel 4.2.9.1.1.3 ausgeführt, hat das LANUV in seinem Gutachten vom 07.04.2015 (Gutachtennr.: 74-Lux-5027) festgestellt, dass die Antragstellerin mit den in den vorgelegten Antragsunterlagen beschriebenen Vorkehrungen zur Verhinderung von Störfällen und zur Begrenzung von Störfallauswirkungen der Eintritt eines Störfalls und damit eine ernste Gefahr im Rahmen der praktischen Vernunft auszuschließen sind.

Die Genehmigungsbehörde kommt aufgrund der Ausführungen in den Antragsunterlagen und im o.a. Gutachten des LANUV zum vorliegenden Sicherheitsbericht zu dem Schluss, dass eine Vergrößerung des Gefährdungsbereiches der Anlage durch die beantragten Änderungen ausgeschlossen werden kann. Deshalb sieht die Genehmigungsbehörde von weiteren Untersuchungen, etwa unter Zuhilfenahme des o.a. Leitfadens KAS-18, ab.

4.2.9.5 Bauordnungsrecht inkl. Brandschutz

4.2.9.5.1 Antragsunterlagen

Die bautechnischen Nachweise gemäß § 8 BauPrüfVO wurden vor Baubeginn der zuständigen Überwachungsbehörde (Bauaufsichtsamt der Stadt Wesseling) zugesandt. Das Brandschutzkonzept für das Planvorhaben war in den Antragsunterlagen enthalten.

Die Abstandsflächen gemäß § 6 BauO NW werden eingehalten

4.2.9.5.2 Öffentlichkeitsbeteiligung (Einwendungen)

Es wurden keine Einwendungen vorgetragen.

4.2.9.5.3 Stellungnahmen, eigene Ermittlungen und Bewertungen

Mit Stellungnahme vom 07.04.2015 (Az.: 00604-14-01) und vom 02.12.2015 (Az.: 60-00549-15-01) hat die zuständige Bauordnungsbehörde der Stadt Wesseling der Genehmigungsbehörde mitgeteilt, dass unter der Voraussetzung, dass die Nebenbestimmungen unter **Nr. 5.6.1 bis 5.6.12** eingehalten werden aus baurechtlicher Sicht keine Bedenken gegen die im Tenor aufgeführten Maßnahmen bestehen.

Die für den Brandschutz zuständige Berufsfeuerwehr der Stadt Wesseling hat der Genehmigungsbehörde mit Stellungnahme vom 11.01.2015 (Az.:37/Ey) mitgeteilt,

dass aus brandschutztechnischer Sicht gegen die im Tenor aufgeführten Maßnahmen keine Bedenken bestehen.

4.2.9.6 Belange des Arbeitsschutzes

4.2.9.6.1 Antragsunterlagen

Gegenstand der Antragsunterlagen sind Ausführungen zum Arbeitsschutz und eine Stellungnahme der Fachkraft für Arbeitssicherheit zum beantragten Vorhaben.

4.2.9.6.2 Öffentlichkeitsbeteiligung (Einwendungen)

Es wurden keine Einwendungen vorgetragen.

4.2.9.6.3 Stellungnahmen, eigene Ermittlungen und Bewertungen

Mit Stellungnahme vom 21.03.2016 (Az.:55.883-G-150-14-Ket) teilte das Dezernat 55 als zuständige Behörde für den Arbeitsschutz der Genehmigungsbehörde mit, dass unter der Voraussetzung keine Bedenken bestehen, dass die Nebenbestimmungen unter **Nr. 5.8.1** eingehalten werden.

4.2.9.7 Eisenbahnrechtliche Belange

4.2.9.7.1 Antragsunterlagen

Gegenstand der Antragsunterlagen sind Ausführungen und Pläne zum Bau von fünf Zugbildungsgleisen im Gleisfeld und zur Sanierung von zwei Verladegleisen auf dem Betriebsgelände der Antragstellerin.

4.2.9.7.2 Öffentlichkeitsbeteiligung (Einwendungen)

Es wurden keine Einwendungen vorgetragen.

4.2.9.7.3 Stellungnahmen, eigene Ermittlungen und Bewertungen

Mit Stellungnahme vom 03.03.2015 (Az.: 60276 Ap 0207 005-a) teilte das Ministerium für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen - Landeseisenbahnverwaltung – der Genehmigungsbehörde mit, dass unter der Voraussetzung keine Bedenken bestehen, dass die Nebenbestimmungen unter **Nr. 5.7.1 bis 5.7.31** eingehalten werden. Die Häfen und Güterverkehr Köln Aktiengesellschaft (HGK) als Betreiber der Gleisstrecke teilte mit Stellungnahme vom 04.02.2015 mit, dass gegen die geplante Vorhaben keine Bedenken bestehen.

4.2.9.8 Wertverlust Grundeigentum

Einige Einwender haben vorgetragen, sie befürchteten aufgrund des zunehmenden Zugverkehrs Wertminderungen ihrer Grundstücke, die an dem öffentlichen Schienenweg gelegen sind.

Eine Wertminderung als Folge zulässiger Nutzungen des Schienenweges ist hinzunehmen. Eventuelle Wertminderungen an Grundstücken am Rande des öffentlichen Schienenweges infolge des Verkehrslärms können dem Vorhaben ebenso wenig zugerechnet werden, wie die Lärmbelastungen selbst, dürften aber darüber hinaus angesichts der bereits bestehenden Belastungen auch kaum bezifferbar sein.

4.3 Rechtliche Begründung der Entscheidung

Die Entscheidung nach § 16 BImSchG ist eine gebundene Entscheidung. Eine Abwägung erfolgt nicht. D.h. der Antragsteller hat einen Anspruch auf die Erteilung der Genehmigung, wenn die Genehmigungsvoraussetzungen erfüllt sind.

Bei antragsgemäßer Ausführung und Beachtung der in Nr. 5 aufgeführten Nebenbestimmungen ist sichergestellt, dass die Betreiberpflichten nach § 5 BImSchG zum Schutz der Umwelt eingehalten werden.

Auch die sich aus einer auf Grund des § 7 BImSchG erlassenen Rechtsverordnung (hier: Störfall-Verordnung) ergebenden Pflichten sind erfüllt. Belange des Arbeitsschutzes oder andere öffentlich-rechtliche Vorschriften stehen unter Berücksichtigung der Nebenbestimmungen dem Vorhaben nicht entgegen.

Im Ergebnis ist somit festzustellen, dass die Voraussetzungen des § 6 BImSchG für die Erteilung der beantragten immissionsschutzrechtlichen Genehmigung nach § 16 BImSchG vorliegen.

Anders als die immissionsschutzrechtliche Genehmigung erfordert die nach § 13 BImSchG konzentrierte eisenbahnrechtliche Plangenehmigung für die Ertüchtigung von fünf Zugbildungsgleisen im Gleisfeld der Anlage, die Sanierung von zwei Verladegleisen und die Errichtung der Kesselwagenverladung nach § 18 AEG eine Abwägung aller betroffenen öffentlichen und privaten Belange.

Von dem Vorhaben werden Belange Dritter berührt. Insbesondere folgende Rechtsgüter sind betroffen bzw. wurden im Erörterungstermin von Einwendern zur Sprache

gebracht: Beeinträchtigungen der Gesundheit bzw. Belästigungen durch Lärm, Erschütterungen, Luftverunreinigung durch Abrieb der Schienen, Transportsicherheit und der Wertverlust bei Grundeigentum.

Es sind die vom Vorhaben unmittelbar ausgehenden Umweltauswirkungen, von denen, die erst mittelbar durch Folgewirkungen Belange Dritter berühren, zu unterscheiden.

So gehen vom Anlagengrundstück selbst Auswirkungen wie Lärm, Erschütterungen und Luftverunreinigungen aus. Umweltauswirkungen, die unmittelbar vom Anlagengrundstück ausgehen, berühren nur in einem geringen Umfang überhaupt Anwohner Wesselings.

Der vom Betriebsgrundstück der Anlage zuzurechnende Lärm bleibt unterhalb der maßgeblichen Richtwerte. Lediglich am IO 8.1 (Tabelle 9) wird der Richtwert nachts um 1 dB(A) überschritten. Da aber das im Eigentum der Antragstellerin stehenden Wohnhaus alsbald freigezogen wird und dann nicht mehr dem Wohnen dienen wird, bleibt die vorübergehende geringfügige Überschreitung um 1 dB(A) im zulässigen Rahmen der Nr. 3.2.1 TA Lärm.

Relevante Luftverunreinigungen und Erschütterungen, die vom Anlagengrundstück ausgehen, sind nicht zu besorgen.

Auch der nur nach Maßgabe der Nr. 7.4 Abs.2-4 TA Lärm dem Vorhaben zuzurechnende Verkehrslärm bleibt unterhalb der maßgeblichen Immissionswerte der 16. BImSchV.

Die vorgetragenen Bedenken gegen den Verkehrszuwachs auf der weiteren öffentlichen Schienenstrecke im Wesseling Stadtgebiet und dem damit verbundenen Lärm, den Erschütterungen und möglichen Luftverunreinigungen auf der Strecke können dem Vorhaben aufgrund der sogenannten plangegebenen Vorbelastung der bestandskräftig zugelassenen Strecke nicht zugerechnet werden (s.o. 4.2.4.1.3.3). Die Transportsicherheit auf öffentlichen Verkehrswegen ist nicht Gegenstand des vorliegend zuzulassenden Vorhabens. Darüber hinaus wird Bedenken gegen die Sicherheit des Transportes brennbarer Flüssigkeiten durch Gebiete, die auch dem Wohnen dienen, durch Einhaltung der rechtlichen Anforderungen an den Transport gefährlicher Güter Rechnung getragen. Der Transport auf der Schiene ist im Ver-

gleich zum Transport auf der Straße als sicherer zu bezeichnen. Ein Restrisiko, das nie gänzlich ausgeschlossen werden kann, ist als allgemeines und hinzunehmendes Risiko zu vernachlässigen. Da auch eventuelle Wertminderungen von Grundstücken am öffentlichen Schienenweg weder zugerechnet noch überhaupt beziffert werden können, bleiben sie außer Betracht.

Die Antragstellerin hat demgegenüber ein berechtigtes und nachvollziehbares Interesse daran, auch die Transportmöglichkeiten auf der Schiene auszubauen, zu nutzen und den Raffineriestandort weiterzuentwickeln.

Im Verhältnis zum Schienengüterverkehr verursacht der Transport mit TKW größere Belastungen vorrangig hinsichtlich der Luftschadstoffe, aber auch bezüglich Lärm und Transportsicherheit (vgl. bspw. Verkehrswirtschaftlicher und ökologischer Vergleich der Verkehrsträger Straße, Bahn und Wasserstraße aus dem Jahr 2007,

<https://www.wsv.de/wsd->

[o/service/Downloads/Verkehrstraegervergleich_Kurzfassung.pdf](https://www.wsv.de/wsd-o/service/Downloads/Verkehrstraegervergleich_Kurzfassung.pdf)). Zwar hat die Binnenschifffahrt eine noch bessere Bilanz und wird durch die Antragstellerin auch bereits genutzt. Eine Hafenanbindung ist gegeben. Aufgrund ihrer Bindung an Wasserstraßen, kann sie aber nicht den gesamten erforderlichen Gütertransport aufnehmen. Da Luft- und Lärmimmissionen bei einem alternativen Straßentransport mit TKW höher wären, gibt es auch ein öffentliches Interesse, den Transport auf die Schiene zu verlegen.

Darüber hinaus ist die Versorgung mit Mineralölprodukten auch im öffentlichen Interesse.

Dem schutzwürdigen und berechtigten Interesse der betroffenen Anwohner an einem von dem dem Vorhaben zuzurechnenden Lärm möglichst unbelasteten Wohnen und auch dem öffentlichen und privaten Interesse an einem von Lärm möglichst unbelasteten Krankhausbetrieb wird durch die vom Antragsteller getroffenen Schutzmaßnahmen (wie leise Laufsohlen und Teilverzicht auf Feiertagsfahrten) Rechnung getragen. Soweit der durch das Vorhaben verursachte Lärm dennoch als Belastung empfunden wird, so bleibt diese unterhalb der von Gesetzgeber als schutzbedürftig ermittelten Richt- bzw. Grenzwerte. Die vorübergehende geringfügige Überschreitung am IO 8.1 um 1 dB(A) kann im Rahmen der Nr. 3.2.1 TA Lärm angesichts des erheb-

lichen privaten Interesses der Antragstellerin und auch dem öffentlichen Interesse an der Versorgung mit Mineralölprodukten hingenommen werden.

Soweit die Anwohner an dem weiteren öffentlichen Schienenweg (außerhalb der Zurechnungskriterien nach Nr. 7.4 TA Lärm) das Interesse vorgetragen haben, von etwaigen Belastungen durch die vorhabeninduzierten Güterzüge verschont zu bleiben, so kann dieses Interesse in diesem Genehmigungsverfahren mangels Zurechnung zum Vorhaben nicht berücksichtigt werden. Rein tatsächlich kommen aber die o.g. vorgesehenen Einschränkungen auch ihnen zu Gute.

Insgesamt sind berechnigte private Belange und Interessen nicht der derart betroffen, dass Firmeninteressen und öffentlichen Interessen an dem Vorhaben dahinter zurückstehen. Im Ergebnis überwiegt das Interesse der Antragstellerin und öffentliche Interesse an dem Vorhaben.

Das mit dieser Plangenehmigung zugelassene Vorhaben ist im Hinblick auf die Ziele des Vorhabens geeignet, erforderlich und angemessen. Unter Berücksichtigung der rechtlichen Vorwirkung der bereits bestehenden Bahnanlagen auf dem Betriebsgelände der Rheinland Raffinerie Werk Süd in Wesseling der Shell Deutschland Oil GmbH sind weder öffentliche noch private Belange derart betroffen, dass diese eine Ablehnung des Antrages rechtfertigen würden.

Der Ausbau der Kesselwagenverladung mit fünf Zugbildungsgleisen und zwei Verladegleisen ist daher gerechtfertigt.

5 Nebenbestimmungen

5.1 Allgemeines

- 5.1.1** Der Bezirksregierung Köln ist der Zeitpunkt der Inbetriebnahme der geänderten Anlage im Regelbetrieb schriftlich anzuzeigen. Die Anzeige muss mindestens eine Woche vor der beabsichtigten Inbetriebnahme vorliegen und muss beinhalten, in welchem Umfang die genehmigten Anlagenänderungen in Betrieb genommen werden.
- 5.1.2** Die Genehmigungsurkunde oder eine Abschrift ist ständig am Betriebsort der Anlage aufzubewahren und auf Verlangen den hierzu Befugten zur Einsichtnahme vorzulegen
- 5.1.3** Die Nebenbestimmungen der vorangegangenen Genehmigungen gelten unverändert fort, soweit sie nicht durch die Nebenbestimmungen dieses Bescheides ergänzt oder ersetzt werden.
- 5.1.4** In dem im Eigentum der Antragstellerin stehenden Gebäude Liebigstraße 14 in 50389 Wesseling darf über den 31.12.2016 hinaus keine Wohnnutzung mehr stattfinden.

5.2 Lärmschutz

- 5.2.1** Bei den beantragten Änderungen des Nordwestlichen Tankfeldes (Anlage Nr. 0021) ist sicherzustellen, dass Vorsorge gegen schädliche Umwelteinwirkungen durch Geräusche getroffen wird, insbesondere durch die dem Stand der Lärminderungstechnik entsprechende Maßnahmen.
- 5.2.2** Während der Durchführung der Schallschutzmaßnahmen ist durch eine nach § 26 BImSchG anerkannte Stelle, eine Bauüberwachung unter schallschutztechnischen Gesichtspunkten durchzuführen. Die Stelle nach § 26 BImSchG ist zu beauftragen, einen Bericht über die Bauüberwachung zu erstellen und der zuständigen Überwachungsbehörde innerhalb von einem Monat nach Abschluss der Bauüberwachung zuzusenden.

5.2.3 Die von der Genehmigung erfasste Anlage (Anlage Nr.0021) ist schalltechnisch so zu errichten und zu betreiben, dass die von der gesamten Anlage (Nordwestliches Tanklager inkl. der beantragten Erweiterung und deren Nebeneinrichtungen) ausgehende Geräuschzusatzbelastung nach Durchführung der Änderungen an nachfolgend genannten Immissionspunkten folgende Beurteilungspegel nicht überschreitet:

Immissionsort	Beurteilungspegel L_r [dB(A)] Tag	Beurteilungspegel L_r [dB(A)] Nacht
IO 1 - Lülsdorf Uferstraße	34	35
IO 2 - Niederkassel, Kanalweg	25	25
IO 3 – Urfeld, in der Mohle	25	24
IO 5 – Wesseling, Moselstraße	39	34
IO 6 – Wesseling, Rodderweg	42	40
IO 7 – Urfeld, Kreuz Knippchen	27	27
IO8 – Liebigstraße 4 (Südwest-Fassade)	48	38
IO 8.1 – Liebigstraße 14 (Südost-Fassade)	55	40

5.2.4 Die Einhaltung der vorgenannten Nebenbestimmung ist innerhalb von 6 Monaten nach der Inbetriebnahme der geänderten lärmrelevanten Anlagenteile überprüfen zu lassen. Die Überprüfung ist nach den Bestimmungen der TA Lärm vom 26.08.1998 durchzuführen und es ist eine andere Stelle nach § 26 BImSchG zu beauftragen, als die Stelle nach § 26 BImSchG, die bei der Erstellung des Antragsunterlagen beteiligt war. Die Stelle nach § 26 BImSchG ist zu beauftragen, den Überprüfungsbericht der zuständigen Überwachungsbehörde innerhalb von einem Monat nach Abschluss der Überprüfung zuzusenden.

5.3 Luft

- 5.3.1** Neuinstallierte und geänderte Flanschverbindungen, in denen Stoffe der Nr. 5.2.6 TA Luft gehandelt werden, sind technisch dicht auszuführen. Für die Flanschverbindungen ist ein Dichtheitsnachweis nach DIN EN 1591-1 zu führen. Der Dichtheitsnachweis ist für die Dichtheitsklasse $L_{0,01}$ zu führen.
- 5.3.2** Neuinstallierte und geänderte Pumpen, in denen Stoffe der 5.2.6 TA Luft gefördert werden, sind gemäß der Nr. 5.2.6.1. TA-Luft technisch dicht auszuführen. Es sind Pumpen mit Mehrfach-Gleitringdichtung und Vorlage- und Sperrmedium, mit Mehrfach-Gleitringdichtung und atmosphärenseitig trockenlaufender Dichtung oder mit Magnetkupplung, Membranpumpen oder Faltenbalgpumpen zu verwenden.
- 5.3.3** Neuinstallierte oder geänderte Absperr- oder Regelorgane in denen mit Stoffen der Nr. 5.2.6 TA Luft umgegangen wird, sind gemäß der Nr. 5.2.6.4 TA Luft zur Abdichtung der Spindeldurchführungen mit hochwertigen abgedichteten metallischen Faltenbälgen mit nachgeschalteter Sicherheitsstopfbuchse auszurüsten. Dichtsysteme sind als gleichwertig anzusehen, wenn im Nachweisverfahren entsprechend Richtlinie VDI 2440 (Ausgabe November 2000) temperaturspezifische Leckageraten eingehalten werden.

5.4 Vorbeugender Gewässerschutz

- 5.4.1** Der zuständigen Überwachungsbehörde ist innerhalb eines Monats nach Durchführung der Prüfungen nach § 12 Abs. 1 VAWS der zugehörige Prüfbericht vorzulegen.
- 5.4.2** Sollten bei Anlagen, die nicht nach § 12 Abs. 2 VAWS wiederkehrend prüfpflichtig sind (insbesondere Rohrleitungsanlagen zwischen 1-10 m³ Volumen), anstelle der Prüfung nach § 12 Abs. 1 VAWS die Bescheinigungen über einen ordnungsgemäßen Zustand durch den mit der Errichtung beauftragten Fachbetrieb erstellt werden, so ist diese Bescheinigung innerhalb eines Monats der zuständigen Überwachungsbehörde vorzulegen.

- 5.4.3** Für die geänderten Anlagenteile ist bis zur Inbetriebnahme eine Anlagenbeschreibung und Betriebsanweisung nach § 3 Abs. 4 VAWS zu erstellen und der zuständigen Überwachungsbehörde vorzulegen. Die VAWS-Anlagenbeschreibung und die Betriebsanweisung sind bezüglich der inhaltlichen Anforderungen nach den technischen Regeln für wassergefährdende Stoffe „Arbeitsblatt DWA-A 779“ zu erstellen.
- 5.4.4** Die gemäß Antrag zu errichtenden Betonbauwerke sind nach DIN 1045-3:2012-03 entsprechend der Richtlinie für "Betonbau beim Umgang mit wassergefährdenden Stoffen" des DAfStb, März 2011, auszuführen.
- 5.4.5** Spätestens zwei Wochen vor Inbetriebnahme der Anlage sind in Absprache mit der zuständigen Überwachungsbehörde folgende Nachweise vorzulegen:
- Bauausführung mit Beton der Überwachungsklasse 2 gemäß DIN 1045-3:2008-08
 - Festigkeitsklasse $\geq C 30/37$
 - Wasserzementwert $w/z \leq 0,5$
- 5.4.6** Die gemäß Nr. 8.4.3 des Teils 1 der Richtlinie für "Betonbau beim Umgang mit wassergefährdenden Stoffen" des Deutschen Ausschuss für Stahlbeton, März 2011, zu erstellenden Dokumentationen über Bauausführung, Prüfungen und Instandsetzung sowie über Überwachungsergebnisse sind dauerhaft am Betriebsort der Anlage/en in Urschrift oder Kopie aufzubewahren und der zuständigen Überwachungsbehörde auf Verlangen vorzulegen.
- 5.4.7** Die Rohrleitungen, die wassergefährdende Stoffe der WGK 2 bzw. 3 transportieren, sind durch selbsttätige Störmeldeeinrichtungen in Verbindung mit ständig besetzter Betriebsstätte (z.B. Messwarte) oder mittels monatlicher Kontrollgänge durch fachlich geschultes Personal unter Betriebsbedingungen zu überwachen. Abweichungen vom bestimmungsgemäßen Betrieb sind aufzuzeichnen und notwendige Maßnahmen sind zu veranlassen.

5.4.8 Zum Nachweis der infrastrukturellen Maßnahmen (I2) der Technischen Regel ATV-DVWK-A 780 ist der zuständigen Überwachungsbehörde vor Inbetriebnahme der Anlage ein Alarm- und Maßnahmenplan vorzulegen, der wirksame Maßnahmen und Vorkehrungen bei Undichtigkeiten bzw. Leckagen der Rohrleitung beschreibt und mit den in die Maßnahmen einbezogenen Stellen abgestimmt ist.

5.5 Bodenschutz

5.5.1 Bodenaushub ist vor seiner Entsorgung oder Wiederverwendung repräsentativ zu beproben und auf seine Schadstoffe hin zu analysieren. Der Parameterumfang ist auf die Nutzungsgeschichte des Standorts und den beabsichtigten Entsorgungsweg abzustimmen.

5.5.2 Schäden an den Rückhalteeinrichtungen sind unverzüglich zu beseitigen, sofern die Besorgnis besteht, dass wassergefährdende Stoffe diese durchdringen und in den Boden gelangen können.

5.5.3 Im Falle einer Leckage sind unverzüglich Maßnahmen zu ergreifen, um die beaufschlagten Rückhalteräume ordnungsgemäß zu entleeren und zu säubern.

5.5.4 Im Falle einer leckagebedingten Bodenverunreinigung sind unverzüglich Maßnahmen zu ergreifen, um den Schaden zu begrenzen und um das Ausmaß des Schadens festzustellen.

5.5.5 Die Bodeneingriffe sind in bodenschutzrechtlicher Hinsicht durch einen Gutachter zu begleiten.

5.5.6 Der Gutachter sowie der Beginn von Erdbaumaßnahmen ist der Unteren Bodenschutzbehörde des Rhein-Erft-Kreises mindestens eine Woche vorab zu melden.

5.5.7 Bodenverunreinigungen sind unverzüglich der Unteren Bodenschutzbehörde des Rhein-Erft-Kreises zu melden.

5.5.8 Nach Abschluss der Maßnahmen ist über die bodenschutzrechtliche Begleitung ein Bericht zu erstellen und der Unteren Bodenschutzbehörde zeitnah vorzulegen.

5.6 Baurecht

5.6.1 Für die Bauvorhaben, Bauteil 1,2, 4-7, 9 sind Standsicherheitsnachweise, die von einer oder einem staatlich anerkannten Sachverständigen oder sachverständigen Stelle nach § 85 Abs. 2 Satz 1 Nr. 4 BauO NRW geprüft sein müssen, erforderlich. Diese müssen spätestens bei Baubeginn der Bauaufsichtsbehörde vorliegen. Gleichzeitig ist ein staatlich anerkannter Sachverständiger nach § 85 Abs. 2 BauO NRW zu benennen, der mit den stichprobenhaften Kontrollen der Bauausführung beauftragt worden ist.

5.6.2 Mit der Ausführung der baulichen Anlagen darf erst nach Vorlage der geprüften bautechnischen Nachweise begonnen werden. Dabei sind Bemerkungen im Prüfbericht und ggf. „Grüneintragungen“ in den bautechnischen Nachweisen zu beachten.

5.6.3 Mit der Anzeige der abschließenden Fertigstellung (§ 82 Abs. 1 BauO NRW) ist die Bescheinigung vom staatlich anerkannten Sachverständigen oder sachverständigen Stelle einzureichen, wonach sie sich durch stichprobenhafte Kontrollen während der Bauausführung davon überzeugt haben, dass die baulichen Anlagen entsprechend den eingereichten Nachweisen errichtet oder geändert worden sind (§ 82 Abs. 4 BauO NRW).

5.6.4 Die Abnahme der Bauvorhaben ist nach Fertigstellung des Rohbaus- und der abschließenden Fertigstellung bei der unteren Bauaufsichtsbehörde zu beantragen.

5.6.5 Treppen sind sicher begehbar und entsprechend den allgemein anerkannten Regeln der Technik auszuführen (siehe DIN 18065).

- 5.6.6** Die freien Seiten der Treppen, Treppenabsätze und Treppenöffnungen müssen durch Geländer gesichert werden. Die Treppengeländer müssen mindestens 0,90 m, bei Treppen mit mehr als 12,0 m Absturzhöhe mindestens 1,10 m hoch sein (§ 36 Abs. 7+9 BauO NRW).
- 5.6.7** Die Treppen müssen mindestens einen festen und griffsicheren Handlauf haben (§ 36 Abs. 6 BauO NRW).
- 5.6.8** Die Öffnungen und Flächen mit einer Absturzhöhe von 1 m bis zu 12 m ist eine Absturzsicherung mit einer Mindesthöhe von 0,90 m vorzusehen (§ 41 Abs. 4 BauO NRW).
- 5.6.9** Die errichteten bzw. geänderten baulichen Anlagen sind entsprechend in den Feuerwehreinsatzplänen bzw. Alarm- und Ausrückordnungen der Werkfeuerwehr zu berücksichtigen.

Sozialcontainer

- 5.6.10** Vor Baubeginn müssen die Grundrissfläche und die Höhenlage der genehmigten baulichen Anlage abgesteckt sein. Der Nachweis über die Einhaltung der Grundfläche und der Höhenlage ist durch eine Bescheinigung eines öffentlich bestellten Vermessungsingenieurs oder von der zuständigen Katasterbehörde auszustellen (§ 75 Abs.6, § 89 Abs.2 in Verbindung mit § 61 Abs.3 BauO NRW).

Die Bauarbeiten dürfen erst nach Vorlage dieser Bescheinigung fortgeführt werden.

- 5.6.11** Der Wärmeschutznachweis des Ingenieurbüro für Bauphysik, Frau Dipl. -Ing. Corinna Watterlohn vom 10.09.2015 ist Bestandteil der Genehmigung.

Eine Befreiung nach § 25 EnEV 2014 wird erteilt.

- 5.6.12** Die Abnahme des Rohbaus- und der abschließenden Fertigstellung sind nach dem jeweiligen Stand bei der unteren Bauaufsichtsbehörde zu beantragen.

5.7 Eisenbahnrecht

- 5.7.1** Rechtzeitig vor Beginn der Arbeiten sind der Landeseisenbahnverwaltung NRW Ausführungsunterlagen für den Oberbau zur Freigabe vorzulegen.
- 5.7.2** Für die neu geplanten Gleisroboter ist der Landeseisenbahnverwaltung NRW frühzeitig vor Beginn der Bauausführung eine Ausführungsplanung zur Freigabe einzureichen.
- 5.7.3** Das Regellichtraumprofil für Eisenbahnen, ggf. einschließlich der zu berücksichtigenden Bogenzuschläge, ist nach Anlage A zu § 8 (1) der BOA uneingeschränkt freizuhalten; dies gilt auch für die Zeit der Bauausführung.
- 5.7.4** Bei Beeinträchtigung der Betriebssicherheit der Gleisanlagen durch die Bauarbeiten, hat der Eisenbahnbetriebsleiter (EBL) der betriebsführenden Bahn die erforderlichen Sicherheitsbestimmungen zur Sicherung des Eisenbahnbetriebes während der Bauausführung zu erlassen. Sie sind allen Beteiligten in geeigneter Weise bekannt zu geben und von diesen einzuhalten (Überwachung durch den EBL).
- 5.7.5** Die Befüllung der Schienenfahrzeuge (Eisenbahnkesselwagen) darf erst erfolgen, nachdem diese an den dafür vorgesehenen Stellplatz, ladegerecht, d. h. gegen unbeabsichtigte Bewegungen festgelegt sind. Die Entladeeinrichtungen dürfen erst in Betrieb genommen werden, nachdem die davor liegende Sicherungseinrichtung in Sperrstellung gebracht und verschlossen wurde.
- 5.7.6** Es muss sichergestellt sein, dass auf Eisenbahnkesselwagen, die an Leitungen angeschlossen sind, andere Eisenbahnfahrzeuge nicht auffahren können. Hierzu ist entweder die nächste Weiche vor der Ladestelle in abweisender Stellung zu bringen, oder es sind im Sicherheitsabstand vor der Ladestelle eine Gleissperre bzw. entsprechend bemessene Bremsschuhe in Sperrstellung zu bringen. Die vorgenannten Sicherungseinrichtungen müssen verschließbar sein und in Schlüsselabhängigkeit mit der Verladeeinrichtung stehen. Gegen Fortrollen sind die Fahrzeuge durch Festlegevorrichtungen oder durch Anziehen der Handbremse zu sichern.

- 5.7.7** Rangierbewegungen im Bereich der Beladestation dürfen nur mit Schrittgeschwindigkeit (5,0 km/h) ausgeführt werden.
- 5.7.8** Die Verladeeinrichtung darf erst in das Regellichtraumprofil gemäß Verordnung über den Bau und Betrieb von Anschlussbahnen (BOA) hineinragen, nachdem die Schienenfahrzeuge ladegerecht, d. h. gegen unbeabsichtigtes Bewegen festgelegt sind. Sie dürfen nicht bewegt werden, solange die Einrichtung in das Regellichtraumprofil ragt.
- 5.7.9** Sobald Gefahrgutfahrzeuge in dem neu geplanten Ladegleis abgestellt werden, ist die für dieses Gleis vorzuhaltende Weiche, auf den abweisenden Strang (abweisend vom Ladegleis) festzulegen und zu verschließen. Die Befüllung der Schienenfahrzeuge (Kesselwagen) darf erst erfolgen, nachdem diese an den dafür vorgesehenen Stellplätzen, ladegerecht, d. h. gegen unbeabsichtigte Bewegungen festgelegt sind. Die Beladeeinrichtungen dürfen erst in Betrieb genommen werden, nachdem die davor liegende Weiche auf dem abweisenden Gleisstrang verschlossen wurde.
- 5.7.10** Die Abhängigkeit zwischen den Ladestationen und der davor liegenden Weiche ist herzustellen und bei der Abnahme der Anlage durch die Landeseisenbahnverwaltung NRW nachzuweisen.
- 5.7.11** Werden Gleisanlagen gemäß Obri-NE § 15 bzw. Az Obri-NE 42 durchgehend verschweißt, sind Aufschreibungen über die Herstellung durchgehend verschweißter Gleise gemäß Az Obri-NE 42 vorzunehmen und bei der eisenbahntechnischen Abnahme der Anlage durch die Landeseisenbahnverwaltung NRW vorzulegen.
- 5.7.12** Schweißungen an Oberbauanlagen dürfen nur von Firmen vorgenommen werden, die dafür zugelassen sind (Schweißfachfirmen). Der Nachweis ist dem Abnahmeantrag beizufügen.
- 5.7.13** Zur Lagesicherung von durchgehend geschweißten Gleisen in Bögen sind entsprechende Maßnahmen gemäß Obri-NE § 15 (3) bzw. (4) und Az Obri-NE 42, Abs. 1a bis 1c vorzusehen.

- 5.7.14** Gemäß der Verordnung über den Bau und Betrieb von Anschlussbahnen (BOA) § 5 Abs. 1 muss der Halbmesser im Gleisbogen bei Regelspurbahnen mindestens 140 m betragen. Der Halbmesser kann kleiner sein, wenn es die Bauart der Fahrzeuge gestattet (Anmerkung: Die Größe der Radien von Gleisbögen ist anhand der eingereichten Unterlagen nicht zu ermitteln).
- 5.7.15** Die tatsächlich vorhandenen Radien in Gleisbögen bis $R=140$ m sind von einem Sachkundigen aufzunehmen. Das entsprechende Vermessungsprotokoll ist bei der eisenbahntechnischen Abnahme der Anlage durch die Landeseisenbahnverwaltung NRW vorzulegen.
- 5.7.16** Bei der Ausführung der Lückenschlüsse dürfen nur zugelassene Baustoffe, Bauteile und Bauarten verwendet werden. Bei Lückenschlüssen von IBW/ABW sind bei fehlenden Angaben über den Bogenverlauf, Bogenhauptpunkte und der Radius zu ermitteln, festzulegen und in die Bestandspläne zu übertragen.
- 5.7.17** Die Neigungswechsel sind im vorgelegten Lageplan nicht enthalten. Bis zur Abnahme ist der Landeseisenbahnverwaltung NRW ein ergänzter Lageplan vorzulegen.
- 5.7.18** Neigungswechsel sind, sofern nicht örtliche Verhältnisse entgegenstehen, mit möglichst großem Halbmesser (2.000 m Wannens-, 900 m Kuppenausrundung) auszurunden, um einen uneingeschränkten Übergang von DB AG-Triebfahrzeugen, Güterwagen oder langer Ladungen zu gewährleisten. Der Mindestausrundungshalbmesser nach BOA beträgt 300 m.
- 5.7.19** Der Abstand gerader Gleise, zwischen denen regelmäßig gearbeitet wird und zwischen denen sich Laufwege befinden, muss mindestens 4,00 m betragen. Bei Regelspur ist in Bogen mit einem Halbmesser von weniger als 250 m der Gleisabstand entsprechend dem Halbmesser zu vergrößern (bei $R=140$ m, 235 mm).
- 5.7.20** Bei Verwendung von Rillenschienen der Form Ph 37 und Ph 37a ist nur in Gleisbögen unter $R=50$ m eine Spurerweiterung von 5 mm vorzusehen.
- 5.7.21** Die Länge des Rilleneinlaufes muss mindestens 500 mm und die Einlaufweite der Rille mindestens 110 mm betragen.

- 5.7.22** Die Rillenweite muss mindestens 60 mm betragen.
- 5.7.23** Die Bremsprellböcke sind entsprechend der maximal auftreffenden Masse und der Geschwindigkeit zu bemessen. Ein rechnerischer Nachweis hierüber ist der Landeseisenbahnverwaltung NRW spätestens bei der Abnahme vorzulegen.
- 5.7.24** Verkehrswege am Gleis sind, gemäß DGUV Vorschrift 73 § 8 (3), so anzulegen, dass die Oberfläche mindestens in Höhe der Schwellenoberkante liegt.
- 5.7.25** Im Bereich der Anschlussgleise sind auf beiden Seiten Randwege gemäß AzObri-NE (AzObri 6) in einer Breite von mindestens 40 cm anzulegen (siehe auch Obri-NE § 19 Abs. (6)).
- 5.7.26** Über die einzubauenden Weichen sind der Landeseisenbahnverwaltung NRW noch die jeweiligen Weichenverlegepläne vorzulegen. Sie müssen sämtliche Spur-, Leit- und Rillenmaße enthalten. Die Weichen müssen im Spurrillenbereich mindestens die erforderlichen Abmessungen gemäß Anlage A zu § 8 (1) der BOA aufweisen.
- 5.7.27** Zwischen den zusammenlaufenden Gleisen muss das Grennzeichen (Ra 12 Signal) aufgestellt / angeordnet werden, das angibt, bis wohin ein Gleis besetzt sein darf, ohne dass die Bewegungen auf dem anderen Gleis gefährdet werden.
- 5.7.28** Soweit erforderlich, sind die Gleisanlagen nach Abschluss der Bauarbeiten ordnungsgemäß herzurichten, zu heben, zu stopfen und zu richten. Die betriebssichere Lage der Gleisanlagen ist von einem Sachkundigen zu prüfen.
- 5.7.29** Die eisenbahnbetrieblichen Unterlagen sind den geänderten Verhältnissen anzupassen, die Eisenbahnbetriebsbedienstete sind hierüber eingehend und nachweislich zu unterweisen.
- 5.7.30** Das Vorhaben ist vor Inbetriebnahme eisenbahntechnisch abzunehmen. Der Antrag hierzu ist rechtzeitig bei der Landeseisenbahnverwaltung NRW zu stellen.

5.7.31 Zur Abnahme sind der Landeseisenbahnverwaltung NRW folgende Unterlagen vorzulegen:

- Weichenverlegepläne
- Weichenprüfkarten, gemäß AzObri 25, für die neu eingebauten Weichen
- Vermessungsprotokoll der geänderten Gleisanlage
- Lageplan mit Angaben über die Neigungswechsel
- von einer Schweißfachfirma erstellte „Aufschreibungen über die Herstellung durchgehend geschweißter Gleise“, gemäß AzObri 42
- Bemessung der Bremsprellböcke

Etwaige weitere Auflagen bleiben der eisenbahntechnischen Abnahme des Vorhabens vorbehalten.

5.8 Arbeitsschutz

5.8.1 Zur Beurteilung der Gefährdung der Mitarbeiter durch die verdrängten Atemgase bei der Befüllung der Kesselwagen erfolgte im Rahmen des Genehmigungsantrages eine Abschätzung der Exposition bzw. messtechnische Ermittlung an einem anderen Shell-Standort. Spätestens 3 Monate nach Inbetriebnahme der Kesselwagenverladeanlage ist durch eine Arbeitsplatzmessung nach TRGS 402 zu überprüfen, ob die zulässigen Grenzwerte eingehalten werden. Der entsprechende Messbericht ist der zuständigen Überwachungsbehörde spätestens 1 Monat nach Durchführung der Messung vorzulegen.

6 Hinweise

6.1 Gemäß § 2 Abs. 1 LBodSchG sind Anhaltspunkte für das Vorliegen einer Altlast oder schädlichen Bodenveränderung unverzüglich der zuständigen Behörde (Bezirksregierung Köln, Dez. 52) mitzuteilen. Die Mitteilungspflicht erstreckt sich auch auf die Bauherrin oder den Bauherrn.

- 6.2** Der Einbau von Recyclingmaterialien bedarf gem. Gem. RdErl. d. Ministeriums für Umwelt und Naturschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz IV - 3 - 953-26308 - IV - 8 - 1573 - 30052 - u. d. Ministeriums für Wirtschaft und Mittelstand, Energie und Verkehr - VI A 3 - 32-40/45 - v. 9.10.2001 „Anforderungen an den Einsatz von mineralischen Stoffen aus Bautätigkeiten (Recycling-Baustoffe) im Straßen- und Erdbau“ einer wasserrechtlichen Erlaubnis, die bei der Bezirksregierung Köln – Dezernat 54 - zu beantragen ist.
- 6.3** Bei Bodenaushub, der nicht die Vorsorgewerte gemäß Anhang 2 Nr. 4 BBodSchV einhält, ist im Falle der nicht-ordnungsgemäßen Entsorgung oder im Falle des Wiedereinbaus auf dem Betriebsgelände das Entstehen schädlicher Bodenveränderungen zu besorgen (vergl. § 9 Abs. 1 Nr. 1 BBodSchV).
- 6.4** Im Rahmen der Maßnahme ausgehobener kontaminierter Boden sowie ausgehobener nicht kontaminierter Boden, der nicht an Ort und Stelle für Bauzwecke verwendet wird, ist nach § 2 Abs.2 Nr. 10 und 11 Kreislaufwirtschaftsgesetz (KrWG) als Abfall zu betrachten.
- 6.5** Die im Rahmen der Baumaßnahme anfallenden Abfälle sind entsprechend der Bestimmungen des KrWG fachgerecht zu entsorgen.
- 6.6** Genehmigungen nach dem Bundesimmissionsschutzgesetz sind anlagenbezogene behördliche Entscheidungen. Ihre Konzentrationswirkung erfasst nicht die personenbezogenen Bewilligungen nach dem Arbeitszeitgesetz. Ansprechpartner hierfür ist das Dezernat 56 der Bezirksregierung Köln.

7 Rechtsbehelfsbelehrung

Gegen diesen Bescheid kann innerhalb eines Monats nach seiner Zustellung Klage erhoben werden. Die Klage ist beim Verwaltungsgericht Köln in 50667 Köln, Appellhofplatz schriftlich oder zur Niederschrift des Urkundsbeamten der Geschäftsstelle zu erklären.

Die Klage kann auch in elektronischer Form nach Maßgabe der Verordnung über den elektronischen Rechtsverkehr bei den Verwaltungsgerichten und Finanzgerichten im Lande Nordrhein-Westfalen -ERVVO VG/FG- vom 07.11.2012 (GV. NRW. 2012 S.548) eingereicht werden. In diesem Fall muss das elektronische Dokument mit einer qualifizierten Signatur nach § 2 Nummer 3 des Signaturgesetzes vom 16.05.2001

(BGBl. I S. 876) in der jeweils geltenden Fassung versehen sein und an die elektronische Poststelle des Gerichts übermittelt werden.

Falls die Frist durch das Verschulden eines von Ihnen Bevollmächtigten versäumt werden sollte, so würde dessen Verschulden Ihnen zugerechnet werden.

Hinweis: Bei der Verwendung der elektronischen Form sind besondere technische Rahmenbedingungen zu beachten. Die besonderen technischen Voraussetzungen sind unter www.egvp.de aufgeführt.

Mit freundlichen Grüßen

Im Auftrag

A handwritten signature in black ink, consisting of a large, stylized 'R' followed by a horizontal line and a small circle.

(Rucman)