



Stadt Borkum – Postfach 2060 – 26746 Borkum

Provinz Groningen
Loket VTH, Postbus 610
9700 AP Groningen

Ordnungsabteilung

Neue Straße 1
26757 Borkum

Auskunft erteilt: [REDACTED]
Zimmer: 6

Telefon: [REDACTED]
Fax: [REDACTED]
E-Mail: [REDACTED]@borkum.de

Mein Zeichen: [REDACTED]

Datum: 11. Mai. 2021

Stellungnahme der Stadt Borkum zum Beschlussentwurf im Verfahren für die RWE Eemshaven Holding II B.V. zur Erhöhung des Biomassenanteils für das Kohlekraftwerk im Eemshaven (NL) auf 1,6 Mio. Tonnen/Jahr

Schreiben des Provinzialausschusses der Provinz Groningen vom 26.03.2021, Z2018-00011581

Sehr geehrte Damen und Herren!

Das Ziel des geplanten Vorhabens der RWE ist die Erhöhung des Biomassenanteils im Kraftwerk von 15% auf 30%.

Aufgrund der Erweiterung der Anlage zur Verbrennung von Substanzen erhöht sich deren Kapazität auf über 100 Tonnen pro Tag, weshalb eine UVP-Pflicht besteht.

Sorge bereitet vor allem die Überschreitung der genehmigten Werte für Schwermetalle, wie Cadmium und Thallium. Hierbei ist anzumerken, dass Cadmium einer der toxischsten Schwermetalle und potentiell krebserzeugend ist. In bereits geringen Konzentrationen wirkt es sich schädlich auf die Umweltmedien aus.

Der von RWE am 08. November 2018 eingereichte UVB hat die potentiellen Umweltauswirkungen zum Zwecke der Errichtungsgenehmigung ungenügend dargestellt. Insgesamt entsprach der UVB nicht dem Artikel 7.23 des Umweltschutzgesetzes. Der Provinzialausschuss Groningen hat mit dem Schreiben vom 12. Dezember 2018 der RWE die Gelegenheit geboten, den UVB zu ergänzen. Am 18. April 2019 hat RWE die ergänzte Fassung des UVBs

- 2 -

Bankverbindung:
Sparkasse Leer-Wittmund
BLZ: 285 500 00 KTO: 300 161 7
IBAN: DE 12 2855 0000 0003 001617
BIC: BRLADE21LER

Borkumer Volksbank
BLZ: 282 915 51 KTO: 120 385 040 0
IBAN: DE57 2829 1551 1203 8504 00
BIC: GENODEFIESE

OLB Borkum
BLZ: 280 200 50 KTO: 816 112 460 0
IBAN: DE50 2802 0050 816 112 4600
BIC: OLBODEH2XXX

Postbank Hannover
BLZ: 250 100 30 KTO: 186 063 05
IBAN: DE40 2501 0030 0018 6063 05
BIC: PBNKDEF

Sprechzeiten:
Mo.-Fr. 08:30 – 13:00 Uhr
Mo. 14:00 – 16:30 Uhr
Mi. 14:00 – 18:30 Uhr

Kommunikation:
Telefon: (04922) 303-0
Fax: (04922) 3200
E-Mail: stadt@borkum.de
Internet: www.stadt-borkum.de

eingereicht. Allerdings hat der Ausschuss für die UVP im Oktober 2019 wesentliche Mängel des Prüfungsgutachtens festgestellt, weshalb RWE dazu aufgefordert wurde, weitere Ergänzungen einzureichen. Mit Schreiben vom 20. März 2020 hat RWE die Ergänzungen dargelegt. Der UVP-Ausschuss verwies auf zwei Inhalte, bei denen noch notwendige Informationen fehlten. Somit musste eine zweite Ergänzung vorgenommen werden. Letztendlich hat am 4. August der Ausschuss sein Gutachten zu dieser vorgelegt. Erst dann lagen alle unverzichtbaren Informationen vor, was Voraussetzung dafür ist, alle Umweltbelange bei der Bewertung des Vorhabens berücksichtigen zu können.

Der lange Prozess lässt vermuten, dass bereits bei der Gutachtenerstellung negative Umwelteffekte angenommen worden sind. Andererseits hätte eine detailliertere Ausführung stattgefunden. Es zeigt, dass RWE Konflikte mit Umweltschutzaspekten nicht erkennen lassen wollte.

Im Rahmen der Stellungnahmen zur Startnotiz zu o.g. Vorhaben von H.R. Roelofs (Oktober 2017) und Jens Albrecht (September 2017) hat die Stadt Borkum diverse Forderungen bezüglich der zu behandelnden Inhalte der UVP formuliert. Der wichtigsten Forderung - nicht nur eine Zusammenfassung des UVB, sondern auch jener Inhalte des Antrags nebst zugehöriger Begründungen, welche sich auf die Bewertung der Auswirkungen auf die deutschen Natura 2000-Gebiete beziehen, ins Deutsche übersetzt zu erhalten - wurde nicht nachgekommen. Daraus entstanden Folgeprobleme, da in der Zusammenfassung des UVB auf diverse Forderungen aus den o.g. Stellungnahmen nicht eingegangen wurde. Es war nicht nachvollziehbar, ob diese Aspekte in der UVP behandelt wurden. Diese Kritik wurde auch im Rahmen einer erneuten Stellungnahme zum Projekt im Jahr 2019 geäußert. Insbesondere vor diesem Hintergrund, ist zu bemängeln, dass in den derzeit ausliegenden Dokumenten wiederum keine vollständige Übersetzung vorliegt. Nur eine sehr gekürzte Zusammenfassung des UVBs ist in deutscher Sprache einsehbar. Hierdurch wird vielen Beteiligten auf deutscher Seite die Einsicht und Bewertung des Vorhabens erschwert. Dabei ist das deutsche Staatsgebiet von möglichen Umweltauswirkungen ebenso stark betroffen. Insbesondere sind dabei die Ostfriesischen Inseln und das ostfriesische Küstengebiet zu nennen. So wurde bereits bei der Stellungnahme im Jahr 2019 bemängelt, dass sich der vorgelegte UVB ausschließlich auf das KKW bezieht und keine ganzheitliche Betrachtung vorgenommen wurde. Dieselbe Kritik ist auch auf die aktuellen Unterlagen zu beziehen. Durch folgende Aspekte wird das ersichtlich:

Bei den Untersuchungen zum Umweltzustand und den Umweltauswirkungen von Schadstoffemissionen in der Luft, wird ausschließlich das Gebiet zwischen Eemshaven und der ostfriesischen Küste betrachtet. Nicht einmal die nahe der Küsten gelegenen größeren Städte wie Emden oder Norden sind in diesem Areal einbezogen. Bezüglich der nassen und trockenen Deposition von Schadstoffen in Böden und Gewässer werden die gesamten Niederlande aber nur ein Teil von Deutschland betrachtet. Es wird erwähnt, dass alle relevanten NATURA2000-Gebiete hierin

enthalten seien. In der Realität verbreiten sich die Schadstoffe je nach Windverhältnissen diffus und über weitaus größere Distanzen. Deshalb werden auch viele andere sensible Ökosysteme, darunter auch die schützenswerten NATURA 2000-Gebiete „Borkum_Riff“, unmittelbar vor der Emsmündung und das etwas entferntere „Borkum Riffgrund“ nicht berücksichtigt.

Es wird von einer Untersuchung gesprochen, die ergeben hat, dass die „Änderung keine negativen Auswirkungen auf geschützte Natura-2000-Gebiete im (weiteren) Umfeld haben“ und „keine weitergehende Bewertung vorgenommen werden muss“. Diese Untersuchung liegt leider nicht vor. Wir fordern eine weitergehende Bewertung der negativen Auswirkungen auf geschützte Natura 2000-Gebiete.

Um hierbei fundamentale Aussagen treffen zu können, sind Langzeitstudien und ein umfangreiches Monitoring-Programm, das besonders auf gefährdete Arten gerichtet ist, notwendig.

Zudem wird das Argument geäußert, dass in der Nähe des Vorhabens wenige Menschen angesiedelt sind. Diese enge Betrachtung des Lebensraums von Menschen, Tieren und Pflanzen zeigt, dass das Problem des weiten Schadstofftransport, entweder nicht bewusst ist, oder aber das Thema absichtlich verschwiegen werden möchte, um keine Interessenskonflikte entstehen zu lassen. Zudem ist bezüglich der geringen Einwohnerzahl in direkter Nähe zu berücksichtigen, dass das Gebiet sehr landwirtschaftlich geprägt ist und Schadstoffe daher aufgrund von belasteten Nahrungsmitteln viele Konsumenten beeinträchtigen können. Auch ist zu bedenken, dass insbesondere die naheliegende ostfriesische Küste, sowie die west- und ostfriesischen Inseln zahlreiche Touristen und Kurgäste beherbergen. Die Anzahl der exponierten Personen ist dementsprechend hoch. Auf die Gesundheit dieser vulnerablen Personengruppe ist besonders Rücksicht zu nehmen. Dies ist vor allem in Hinblick auf die problematischen Eigenschaften von Stickstoffdioxid, Schwefeldioxid, Kohlenmonoxid, Feinstaub (PM10 und PM2,5), Benzol und Ozon von großer Bedeutung.

Bei der quantitativen Messung jeglicher Substanzen in der Luft wird argumentiert, dass der jährliche Durchschnittsbeitrag der verschiedenen Komponenten, sowie der maximale Beitrag des Kraftwerks von NO₂ und Feinstaub deutlich unterhalb der Grenzwerte liegen. Jedoch handelt es sich dabei um keine allumfassende Analyse. Um gesundheitliche Auswirkungen auf die Umweltmedien nachvollziehen zu können, sind auch die regelmäßigen Messungen von Tagesmittewerten erforderlich. Hierauf hat der zuständige Ausschuss zuvor hingewiesen. Außerdem werden keine Konzentrationen von Benzol und Ozon in Tabelle S.2 auf Seite 13 aufgeführt. Dabei wäre gerade für jene besonders gesundheitsschädliche Substanzen eine umfassende Analyse wichtig. Insgesamt ist die Verteilung aller Stoffe in der Luft sehr komplex und diffus, weshalb die Detektion an einer einzelnen Messstation nicht ausreicht, um die genaue Gefährdung einschätzen zu können.

Es ist zu beachten, dass die Nordsee ohnehin ein vielfältig genutzter Wirtschaftsraum und daher bezüglich aller Umweltmedien stark schadstoffbelastet ist, sodass beispielsweise für das Wasser ein Verschlechterungsverbot nach WRRL besteht (COMMON WADDEN SEA SECRETARIAT, 2016). Erste Erkenntnisse zu negativen Effekten auf bestimmte Tier- und Pflanzenarten durch die Schadstoffe existieren bereits. Allerdings sind zahlreiche Folgen

noch nicht ausreichend untersucht worden. Wissenschaftler schätzen die Umweltfolgen als sehr bedenklich ein, weshalb detaillierte Messungen in der Nordsee Voraussetzung für jede Baumaßnahme, von der Umwelteffekte ausgehen können, sein müssen. In den vergangenen Jahren erfolgte eine erhebliche Industrieansiedlung in Eemshaven/Delfzijl. Insofern ist gerade bei der Schadstoffanalyse eine kumulative Betrachtung durch die vielen Emissionsquellen erforderlich.

In der zweiten Ergänzung zum UVB gibt RWE an, dass es mehrere Möglichkeiten gibt, die Emissionen, darunter auch die von den Schwermetallen Kadmium und Thallium, zu regulieren. Die Grenzwerte von Cadmium und Thallium wurden häufig überschritten. Ein optimaler Staubfang in den Rauchgasen und eine bestimmte Zusammensetzung des Brennstoffpakets wird als große Chance gesehen, die Emissionen zu reduzieren.

Die Stadt Borkum weist das Unternehmen darauf hin, dass der Effekt der Maßnahme bereits vor der Projektumsetzung zu überprüfen ist und nicht erst, wenn das Vorhaben durchgeführt wird. Leider ist das bislang nicht geschehen.

Insgesamt ist anzumerken, dass sich die AV-Leitlinien auf die aktuell genehmigte Situation beziehen. Jene sind jedoch an die Erweiterung anzupassen, da mehr Biomasse und eine größere Diversität an Biomassenströmen mitverfeuert werden. Es wird zwar in Aussicht gestellt, dass das KKW langfristig zu 100 % auf Biomasse umgestellt werden soll, jedoch ist deren Zusammensetzung nach wie vor kritisch zu bewerten. Zudem fehlt der Zeithorizont, in dem die Umstellung des KKW erfolgen soll. In Bezug auf das eigentliche Ziel des Vorhabens, durch den erhöhten Einsatz von Biomasse fossile Energieträger teilweise zu ersetzen, liegen bislang nur pauschalisierte Aussagen vor, die nicht nachweisen, in wie weit das Vorhaben zu dem Energieabkommen zur Reduzierung der CO₂-Emission beiträgt.

Grundsätzlich bewertet RWE das Vorhaben als nachhaltig, da der Anteil der rein biologischen Rohstoffe wie Lignin und Bentonit erhöht werden soll. Diese enthalten mehr Energie als etwa Holz. Wahrscheinlich beruft sich RWE hierbei gesondert auf diese zwei Rohstoffe, da sie als ungefährlich einzustufende Restprodukte der BIO-Raffination gelten. Jedoch ist die gesamte Biomasse Mischung entscheidend für die Beurteilung auf die globalen Klima- und Umweltauswirkungen. Diese Zusammensetzung kann höchst komplex und variabel sein. So ist zu beachten, dass die Gefahr besteht, dass aus finanziellen Gründen die genauen Mischungsanteile verschwiegen, beziehungsweise nicht erkannt werden. Wir fordern daher konsequente Vorgaben für regelmäßige Analysen, damit die tatsächliche Zusammensetzung nachgewiesen werden kann. Zudem ist anzumerken, dass keine konkreten Angaben zur Herkunft der Rohstoffe vorliegen. Die gesamte Wertschöpfungskette ist demnach nicht transparent und mit großer Wahrscheinlichkeit nicht nachhaltig. Lediglich wird angegeben, dass die Anlieferung per Schiff anstatt per LKW erfolgen soll, um die Umweltbelastung zu verringern. Dennoch kann nicht von Nachhaltigkeit oder verminderten Umweltbelastungen gesprochen werden, wenn die benötigte Biomasse über lange Strecken transportiert werden

muss, wie es die Anlieferung via Schiff suggeriert. Es ist nicht nachvollziehbar, ob der Bedarf des KKW an Holz durch Abfallprodukte der Industrie gedeckt werden kann, ob diese von weither angeliefert werden oder sogar Baumfällungen nur für die Versorgung des KKW erfolgen müssen. Ebenso die Verwendung von Zuckerrohr, welches hauptsächlich auf der Südhalbkugel angebaut wird, wird als nicht nachhaltig erachtet und ist auszuschließen. Eine Förderung der Kreislaufwirtschaft im Norden der Niederlande ist aus den vorliegenden Unterlagen nicht ersichtlich, wäre aber nötig, um das Projekt möglichst nachhaltig zu gestalten.

In Bezug auf den Schiffsverkehr würde laut UVB die Anzahl der Transportbewegungen unverändert bleiben. Hierbei ist anzumerken, dass die Schiffe, die die Biomasse anliefern größer sind und daher mehr Kraftstoff verbrauchen. In Hinblick dessen ist es von großer Bedeutung, dass im Falle einer Projektgenehmigung die Biomasse zumindest aus dem regionalen Umfeld, möglichst emissionsarm angeliefert wird und aus nachhaltigen Rohstoffen besteht. Auch dies ist vor der Projektumsetzung sinnvoll zu planen und garantieren.

Das Unternehmen strebt zwar eine Reduzierung von Holz an, um mögliche weitere Kritik an möglichen Raubbau-Aktivitäten von Wäldern weltweit zu umgehen. Laut Tabelle S.1 des UVBs beträgt jedoch der beantragte Biomasseanteil der Holzpellets 1192 kton/Jahr (75%), was den genehmigten Biomasseanteil im Kraftstoff von 160 kton/Jahr (20%) weit übertrifft.

Der beantragte Biomasseanteil von Lignin mit 60 kton/Jahr (4%) und Bentonit mit 50 kton/Jahr (3%) ist dagegen sehr gering. Die Stadt Borkum fordert RWE dazu auf, wenn schon mit letzteren Stoffen geworben wird, diese auch im deutlich höheren Umfang einzusetzen. Ansonsten scheint dies als eine bloße Green-Washing-Kampagne. Allerdings ist in Anbetracht des erhöhten Risikos von möglichen Feuer- und Staubexplosionen auch Kritik an den Einsatz von Lignin zu richten, da dieser Brennstoff sehr trocken ist. Infolge dessen ist zu bemängeln, dass durch die Erhöhung des Ligninanteils laut UVB für die erforderliche Vermeidung von Staub-Explosionen keine Änderungen an dem vorhandenen Sicherheitskonzept vorgesehen ist. Es werde nur versucht, die Anlagen und Gebäude so staubfrei wie möglich zu halten, wodurch die Gefahr von Staubexplosionen minimiert werde.

RWE gibt an eine nachhaltige Energieversorgung durch Restwärme/ -dampf unterstützen zu wollen. Potenzial für Wärmeübertragung gebe es in der unmittelbaren Nähe des Kraftwerks. Allerdings fehle noch die erforderliche Infrastruktur (Wärmerohre etc.). Es wurde bereits eine Machbarkeitsstudie für ein Wärmenetz zwischen dem Ems-Delta und der Stadt Groningen durchgeführt. Unter bestimmten Voraussetzungen, wäre ein solches Projekt möglich. Derzeit finden die Vorbereitungen statt, das Projekt in die nächste Forschungsphase zu führen.

Wir fordern, dass vor Beginn einer möglichen Erweiterung die Forschungsergebnisse vorliegen müssen und danach beurteilt wird, wie nachhaltig das Projekt ist. Anderenfalls würden die Untersuchungen, welche zugunsten des Klimaschutzes durchgeführt werden, ihren Zweck verfehlen. Zumindest wäre im Rahmen einer solchen energetischen Kreislaufwirtschaft eine Verbesserung des Vorhabens in Bezug auf den Klimaschutz denkbar.

RWE behauptet, dass die Nutzung von Biomasse zur Energiegewinnung eine wichtige Rolle bei der Erreichung der Klimaziele darstellt und im Sinne der Energiewende sei, da ein Ersatz fossiler Brennstoffe mit Biomasse zur

CO₂-Reduktion beitrage. Bereits 2019 wies die Stadt Borkum darauf hin, dass der UVB besagt, dass mit Hilfe der Verbrennung von Biomasse anstatt von Kohle eine neutrale CO₂-Bilanz erreicht werden kann. Dies wird grundsätzlich infrage gestellt, da bei jedem Verbrennungsprozess zuvor gebundenes CO₂ freigesetzt wird. Deswegen wurde gefordert, eine Übersicht der CO₂-Bilanz zu erstellen, um die Unterschiede der jeweils auftretenden Auswirkungen gegenüber dem Einsatz von Kohle zu veranschaulichen. Diese Forderung wurde allerdings nicht umgesetzt.

Generell begrüßt die Stadt Borkum das Interesse des Konzerns den Energiegewinn aus fossilen Energieträgern senken zu wollen. Schließlich bleibt aus politischer und Klimaschutzrechtlicher Sicht auch keine Alternative. Vor allem in Hinblick auf das am 29.04.2021 getroffene Urteil des Bundesverfassungsgerichts verdeutlicht den Ernst der Situation. So entschied das Gericht, dass die deutsche Bundesregierung das Klimaschutzgesetz nachbessern muss, um die Freiheitsrechte der jüngeren Generation zu schützen. Die Karlsruher Richter verpflichten den Gesetzgeber bis Ende 2022 die Reduktionsziele für Treibhausgasemissionen für die Zeit nach 2030 konkreter zu regeln. Die Energiewende muss demnach langfristig geplant werden.

Auf Grundlage der zuvor erläuterten Kritik, stimmen wir der Aussage, dass es nicht sinnvoll ist, die nachstehenden Implementierungsvarianten näher zu erläutern, nicht zu. Vielmehr müssten alle Alternativen mit dem geplanten Projekt hinsichtlich der Klima- und Umweltauswirkungen verglichen werden. Auf S. 13 wird behauptet, dass einige dieser Ausführungsvarianten eine Verbesserung zu der Referenzsituation herbeiführen sollen. Es ist weder ersichtlich, welche der Ausführungsvarianten dies bewirkt, noch wodurch. Mit den gegebenen Informationen kann keine Entscheidung darüber getroffen werden, ob eine der Ausführungsvarianten tatsächlich zu einer Verbesserung führt und entsprechend notwendig ist.

Zusammengefasst, kann aufgrund der mangelhaften Unterlagen dem Projekt nicht zugestimmt werden. Es sind weitere Untersuchungen durchzuführen, die tatsächlich eine CO₂-Neutralität sowie eine insgesamt hohe Umweltverträglichkeit nachweisen können.

Mit freundlichen Grüßen

