

<u>öffentlich</u>	Antrag
--------------------------	---------------

Geschäftszeichen	Datum 16.06.2020	ANT/2020/009
------------------	---------------------	---------------------

Beratungsfolge	Zuständigkeit	Termine
Rat der Stadt Wedel	Entscheidung	25.06.2020

Gemeinsamer Antrag der Fraktionen zum Kraftwerk Wedel

Anlagen

- 1 Gem. Antrag aller Fraktionen im Rat der Stadt Wedel am 25.06.2020 Kraftwerk Wedel
- 2 Einspruch_Fristverlängerung_
- 3 Gerichtsbeschluss_
- 4 Gerichtsgutachten_Schaden_pkw_
- 5 Zusatz_Fristverlängerung_

Die Anlagen 2-5 stehen nur digital zur Verfügung.

Gemeinsamer Antrag aller Fraktionen im Rat der Stadt Wedel der am 25.06.2020 zum Thema „Kraftwerk Wedel“:

Antrag der Fraktionen der

CDU, SPD, Bündnis 90/Die Grünen, WSI, FDP und Die Linken

Die Fraktionen im Rat der Stadt Wedel fordern vom Grünen Umweltminister Jan Philipp Albrecht dem HKW-Wedel, auf Grund von möglicher akuter Gesundheitsgefahr und schwerer wiederholter Sachbeschädigung, unverzüglich die Betriebserlaubnis zu entziehen, bis durch techn. Maßnahmen keine Gefahr von den aus dem HKW-Wedel emittierten Partikeln mehr ausgeht.

Zudem fordern alle Fraktionen, dass die 3. Fristverlängerung einer Genehmigung für den Bau eines Mega-fossiles-Gaskraftwerks in Wedel vom LLUR unverzüglich zurück genommen wird.

Der Hintergrund ist, dass das LLUR im Februar 2020 eine sogenannte Vorratsgenehmigung zum Bau eines Mega-fossilen-Gaskraftwerkes erteilt hat. Die Wärme Hamburg GmbH treibt den Bau des sogenannten Energiepark Hafen in Hamburg als einen Ersatz des HKW-Wedel derzeit voran und will ihn dort umsetzen. Vorratsgenehmigungen sind juristisch umstritten und in diesem Fall gibt es auch keinen Grund, dass eine erneute Fristverlängerung von einem Landesamt in Schleswig-Holstein angestrebt wird.

Die Fraktionen im Rat der Stadt Wedel befürchten, dass nicht nur die Anwohner - wie schon seit Jahren - die durch das Kraftwerk verursachten Schäden weiter ertragen müssen, auch potentielle Investoren könnten abgeschreckt werden in dem direkt daneben liegenden BusinessPark zu investieren. Weitere Fristverlängerungen des Landesamtes für einen möglichen Bau eines Mega-fossilen-Gaskraftwerkes würden sicherlich weitere Klageverfahren mit sich bringen und auch nicht unbedingt potentielle Investoren in den BusinessPark locken“.

Wedel, den 12.06.2020

Wolfgang Rüdiger

für die Fraktionen im Rat der Stadt Wedel

Dr. Fricke & Kollegen PartGmbH · Yorckstraße 10 · 30161 Hannover

**Landesamt für Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume
des Landes Schleswig-Holstein
z. H. Frau Martina Hermes
Hamburger Chaussee 25**

24220 Flintbek

Per Mail: Martina.Hermes@llur.landsh.de

Dr. Hanns-Georg Fricke
Rechtsanwalt · Partner
Notar a. D.

Michael Struck
Rechtsanwalt · Partner
Fachanwalt für Arbeitsrecht
Fachanwalt für Bau- und Architektenrecht

Dr. Hanns-Christian Fricke
Rechtsanwalt · Partner
Fachanwalt für Verwaltungsrecht

Sebastian Alexander Fricke
Rechtsanwalt · Partner
Mediator

Dr. Matthias Schütte
Rechtsanwalt · Angestellter
Fachanwalt für Verwaltungsrecht

Dr. Max Matthiesen
Rechtsanwalt · Freier Mitarbeiter
Sozialdezernent a. D.

Dr. Andrea Elgeti-Kurze
Rechtsanwältin · Angestellte

Unser Zeichen (bitte angeben)

Gerichtsfach 103

Datum

79/20 HC07 - bg D18/71802

15.05.2020

Sach: RA Dr. H.-C. Fricke
Sekt.: Frau Gregorian

Ihr Zeichen: 705-G50/2012/001-§18-3

**Genehmigung des Landesamtes für Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume
vom 25. September 2013 für die Errichtung eines GuD-HKW in Wedel**

Fristverlängerungsbescheid vom 13. Februar 2020

**Widerspruch der Eheleute _____, der Eheleute _____ und
_____ der Eheleute _____, der Eheleute _____
_____, der Frau _____, der Frau _____ und der
Frau _____**

Sehr geehrte Frau Hermes,

in der vorbezeichneten Angelegenheit begründe ich namens und in Vollmacht unserer Mandantschaft die gegen den dritten Fristverlängerungsbescheid vom 13. Februar 2020 eingelegten Widersprüche wie folgt:

Im Rahmen des bisherigen Verfahrens hatte ich bereits umfangreich vorgetragen, weshalb der erste und der zweite Fristverlängerungsbescheid rechtswidrig sind und unsere Mandanten in subjektiv-öffentlichen Rechten verletzen. Diese Gründe kommen in Be-

zug auf den erteilten dritten Fristverlängerungsbescheid gleichermaßen zum Tragen. Ich nehme deshalb auf meine bereits aktenkundig gemachten Gründe Bezug. In Ergänzung zu den Ihnen bereits mitgeteilten Gesichtspunkten weise ich noch auf Folgendes hin:

1.

Im Genehmigungsbescheid vom 25. September 2013 wurde vom Vorliegen einer „signifikanten Lärmvorbelastung“ im Bereich des Hellgrundes ausgegangen. In diesem Zusammenhang heißt es im Genehmigungsbescheid, dass die Vorbelastung im Bereich des nächtlichen Immissionsrichtwertes von 40 dB(A) liege. Dieser Wert entspräche dem Richtwert für allgemeine Wohngebiete gemäß Nr. 6.1 Buchstabe d TA Lärm. Mit Blick auf diese Vorbelastung wurde im Genehmigungsbescheid eine Abweichung von den für reine Wohngebiete festgelegten Richtwerten für zulässig gehalten und der für maßgeblich gehaltene Richtwert der AVV Baulärm wurde sowohl am Tag als auch in der Nacht um jeweils 5 Dezibel heraufgesetzt.

Unabhängig davon, ob die seinerzeit zugrunde gelegte Annahme im Hinblick auf das Vorliegen einer „signifikanten Lärmvorbelastung“ im Bereich des Hellgrundes zutreffend ist, steht jedenfalls zum gegenwärtigen Zeitpunkt fest, dass es in diesem Bereich keine signifikante Lärmvorbelastung mehr gibt. Es sind in der Zwischenzeit zahlreiche Lärm-minderungsmaßnahmen zur Umsetzung der Anordnung von Herrn Fels vom 13. Juni 2014 durchgeführt worden, die zu einer deutlichen Reduzierung der Lärmvorbelastung geführt haben. Darauf wird auch im Genehmigungsbescheid vom 13. Februar 2020 unter Bezugnahme auf den Messbericht der Firma Müller BBM GmbH vom 10. April 2019 (Bericht Nr. M135169/03) hingewiesen. In dieser schalltechnischen Untersuchung wird u. a. festgestellt, dass am Immissionsort IO 2 nach vollständiger Realisierung der Schallschutzmaßnahmen ein Beurteilungspegel von 37 dB(A) ermittelt und eine Reduzierung der nächtlichen Kraftwerksgeräusche von 10 dB(A) erreicht wurde. Die von Herrn Dipl.-Ing. Ralf Neemeyer auf Veranlassung der Stadt Wedel (im Zusammenhang mit dem Bebauungsplanverfahren „BusinessPark Elbufer Wedel“) durchgeführte Lärm-messung hat auch im Übrigen ergeben, dass im Bereich der Wohnbebauung an der Straße Hellgrund die Nachtrichtwerte eines allgemeinen Wohngebietes durchweg unterschritten werden. Diese Unterschreitung liegt sogar unter Berücksichtigung des Lärms, der sich bei einer vollständigen Ausnutzung des Bebauungsplans Nr. 88 ergeben würde, vor. Wenn man berücksichtigt, dass der Bebauungsplan Nr. 88 nach wie vor außer Vollzug gesetzt ist, mit der Folge, dass die tatsächliche Lärmvorbelastung noch

niedriger ist, wird offensichtlich, dass vom Vorliegen einer „signifikanten Lärmvorbelastung“ im Bereich des Hellgrundes nicht mehr auszugehen ist.

Insbesondere unter diesem Gesichtspunkt haben sich seit dem Zeitpunkt der Genehmigungserteilung im Jahr 2013 die tatsächlichen Verhältnisse – insbesondere aufgrund der Anordnung vom 13. Juni 2014 – wesentlich geändert. Eine Verlängerung der Genehmigung kommt nicht in Betracht, weil hierdurch der Zweck des Gesetzes, insbesondere im Hinblick auf die Widerspruchsführer als Nachbarn, gefährdet wäre. Dies ist nicht zulässig, vielmehr muss geprüft werden, ob die Genehmigungsvoraussetzungen noch vorliegen. Voraussetzung für eine Verlängerung einer BImSchG-Genehmigung ist nach dem Willen des Gesetzgebers, dass insbesondere der Schutz der Allgemeinheit und der Nachbarschaft nicht in Frage gestellt wird,

vgl. amtliche Begründung in BT-Drs. 7/179, S. 37.

Durch die befristete Geltung der Genehmigung soll sichergestellt werden, dass mit der Errichtung und dem Betrieb einer BImSchG-Anlage nicht begonnen wird, wenn sich die Umstände, die der Genehmigung zu Grunde lagen, wesentlich verändert haben. Die Genehmigung soll in einem solchen Fall erlöschen, damit die Errichtung der Anlage erst nach Überprüfung in einem neuen Genehmigungsverfahren erfolgt, um den möglicherweise geänderten tatsächlichen oder rechtlichen Verhältnissen Rechnung tragen zu können,

vgl. BT-Drs. 7/179, S. 37 und BeckOK UmweltR/Schack, 52. Ed. 1.10.2019, BImSchG § 18 Rn. 1; BVerwG, Urteil vom 28. Oktober 2010, 7 C 2/10, BauR 2011, 642-646.

Aus dem Sinn und Zweck der Befristungsregelungen in den BImSchG-Genehmigungen folgt, dass bei der Entscheidung über eine Fristverlängerung im Rahmen des Tatbestandsmerkmals der Zweckgefährdung cursorisch das Fortbestehen der Genehmigungsvoraussetzungen zu überprüfen ist. Bei einer Verlängerung darf der bei einer Neugenehmigung gebotene Standard an Gefahrenabwehr und Vorsorge nicht unter-

schritten werden. Entsprechenden Anhaltspunkten muss die Behörde nach der Rechtsprechung des BVerwG deshalb nachgehen,

BVerwG, Urteil vom 28. Oktober 2010, 7 C 2/10, BauR 2011, 642-646.

Wie oben ausgeführt wurde, haben sich die Verhältnisse im Hinblick auf die Lärmvorbelastung durch die erfolgte Reduzierung der nächtlichen Kraftwerksgeräusche von 10 dB(A) grundlegend geändert. Weil keine „signifikante Lärmvorbelastung“ im Bereich des Hellgrundes (mehr) vorliegt, könnten in einem neuen Genehmigungsverfahren die maßgeblichen Werte der AVV-Baulärm jedenfalls zum gegenwärtigen Zeitpunkt nicht (mehr) pauschal um 5 Dezibel hochgesetzt werden. Sie, als Widerspruchsbehörde, würden den bei einer Neugenehmigung gebotenen Standard an Gefahrenabwehr und Vorsorge unterschreiten, wenn Sie dies ignorieren und unseren Widersprüchen nicht abhelfen sollten.

2.

Ich hatte auch bereits mehrfach darauf hingewiesen, dass eine Verlängerung der Geltungsdauer einer Genehmigung nach § 18 Abs. 3 BImSchG keine „Vorratsgenehmigung“ begünstigen soll und dass die Antragstellerin noch die feste Absicht zur Realisierung des genehmigten Vorhabens haben muss. Es geht eindeutig aus den Akten hervor, dass die Genehmigungsinhaberin nicht mehr die feste Absicht zur Errichtung der genehmigten Anlage in Wedel hat.

Bitte erlauben Sie mir den Hinweis, dass die diesbezüglichen Einlassungen von Herrn Fels im Bescheid vom 13. Februar 2020 einen offenkundigen Widerspruch aufweisen. Sie haben in Ihrem Widerspruchsbescheid vom 4. November 2018 (und im Übrigen auch Herr Fels in seinem Schreiben vom 19. November 2019 an die Wärme Hamburg GmbH) zutreffenderweise darauf hingewiesen, dass ein wichtiger Grund im Sinne des § 18 Abs. 3 BImSchG nicht vorliegt, wenn die Genehmigungsinhaberin nicht mehr die Absicht hat, die Genehmigung auszunutzen. Die Absicht im Rechtssinne erfordert u. a. ein unbedingtes Wollen eines bestimmten Ereignisses bzw. Erfolges. Eine Absicht liegt demzufolge nicht vor, wenn der Eintritt eines bestimmten Ereignisses nicht gewollt, sondern beim Vorliegen bestimmter Voraussetzungen lediglich für möglich bzw. für nicht ausgeschlossen gehalten wird.

Im Bescheid vom 13. Februar 2020 wird festgestellt, dass die Genehmigungsinhaberin die Absicht hat, das Heizkraftwerk in Hamburg-Waltershof zu errichten und die streitgegenständliche Genehmigung aus dem Jahr 2013 lediglich vorsorglich für den Fall behalten möchte, dass jene Anlage doch nicht errichtet wird. Der Genehmigungsantrag für das Heizkraftwerk in Hamburg-Waltershof ist mittlerweile auch bereits eingereicht. Obschon Herr Fels erkannt hat, dass die Genehmigungsinhaberin die Absicht zur Ausnutzung einer verlängerten Genehmigung noch haben muss, hat er der Wärme Hamburg GmbH mit dem Bescheid vom 13. Februar 2020 eine Genehmigung auf „Vorrat“ erteilt – genau solche „Vorratsgenehmigungen“ wollte der Gesetzgeber indes nicht.

3.

Ich hatte auch bereits darauf hingewiesen, dass der dritten Verlängerung der Genehmigung auch die Seveso-III-Richtlinie und die zwischenzeitlich in Umsetzung der Seveso-III-Richtlinie in Kraft getretenen Änderungen des BImSchG und der Störfall-Verordnung (12. BImSchV) entgegenstehen. Nach der mit Wirkung zum 7. Dezember 2016 neu in das BImSchG eingefügten Vorschrift des § 3 Abs. 5b BImSchG kommt dem streitgegenständlichen Vorhaben mittlerweile eine Störfallrelevanz zu.

Die Anwendbarkeit des Störfallrechts in Bezug auf die in Rede stehende GuD-Anlage wurde im Kapitel 8 der Antragsunterlagen behandelt. Die diesbezüglichen Unterlagen datieren vom 9. Mai 2012. In diesen Antragsunterlagen heißt es, dass die (ursprünglich) geplante GuD-Anlage mangels Erreichens der relevanten Mengenschwellen der 12. BImSchV nicht unterfalle. Diese Anlage bilde jedoch zusammen mit dem Heizkraftwerk einen gemeinsamen Betriebsbereich im Sinne des § 3 Abs. 5a BImSchG. In diesem Sinne steht auf der Seite 8-2 der genannten Antragsunterlage im Kapitel „Anlagensicherheit“ wörtlich:

„Das bestehende Kraftwerk handhabt zum Zeitpunkt der Inbetriebnahme des geplanten GuD-Heizkraftwerks gefährliche Stoffe, deren Menge die Einstufung des bestehenden Heizkraftwerks als Betriebsbereich im Sinne des § 3 (5a) BImSchG bedingt. Das bestehende Heizkraftwerk unterliegt daher den Grundpflichten der §§ 3 bis 8 der 12. BImSchV. Es verfügt daher über ein Konzept zur Verhinderung von Störfällen nach § 8 der 12. BImSchV.

Die auf einem Grundstück oder zusammenhängenden Grundstücken eines Betreibers befindlichen und unter seiner Aufsicht stehenden Anlagen bilden gemeinsam einen Betriebsbereich. Dies bedeutet, dass für die Zeit des Parallelbetriebs von bestehender und beantragter Anlage während der Warminbetriebnahme die neue GuD-Anlage einen Teil des Betriebsbereichs darstellt und die Stoffmengen beider Anlagen zusammen zu betrachten sind.“

Auch auf der Seite 76 des Genehmigungsbescheids findet sich die Feststellung, dass das Betriebsgelände der GuD-Anlage ein Betriebsbereich im Sinne der 12. BImSchV ist. Dieser (gemeinsame) Betriebsbereich wird durch die GuD-Anlage in störfallrelevanter Weise geändert. Deshalb kommen vorliegend die Ende 2016 in Kraft getretenen, neuen störfallrechtlichen Vorschriften zur Anwendung.

Zum Zeitpunkt der Genehmigungserteilung bedurfte es insoweit keiner weiteren Prüfung. Auch bestand im Jahr 2013 noch keine Pflicht, unter diesem Gesichtspunkt ein Verfahren mit einer Öffentlichkeitsbeteiligung durchzuführen. Die Rechtslage hat sich jedoch mit dem Gesetz zur Umsetzung der Seveso-III-Richtlinie (Richtlinie 2012/18/EU), das am 6. Dezember 2016 im Bundesgesetzblatt veröffentlicht (BGBl. 2016 Teil I Nr. 57, S. 2749) und am 7. Dezember 2016 in Kraft getreten ist, wesentlich geändert. Damit haben sich auch in rechtlicher Hinsicht die Genehmigungsvoraussetzungen verändert, was für sich genommen einer weiteren Verlängerung der streitgegenständlichen Genehmigung entgegensteht.

Nach Maßgabe der nunmehr geltenden Vorschriften liegt eine „störfallrelevante Änderung“ in mehrfacher Hinsicht vor. Der Begriff der „störfallrelevanten Änderung“ in § 3 Abs. 5b BImSchG entspricht dem der (wesentlichen) Änderung gemäß Art. 11 der Seveso-III-Richtlinie. Soll eine solche Änderung vorgenommen werden oder sollen neue Betriebe angesiedelt werden, so ist gemäß Art. 15 der Seveso-III-Richtlinie eine Öffentlichkeitsbeteiligung vorgesehen,

vgl. Landmann/Rohmer UmweltR/Thiel, 90. EL Juni 2019, BImSchG § 3 Rn. 102a, 102b.

In der Gesetzesbegründung zu § 3 Abs. 5b BImSchG heißt es in diesem Sinne wörtlich (BT-Drs. 18/9417, S. 26):

„In Nummer 2 b) wird mit dem neuen Absatz 5b eine Begriffsbestimmung für die Begriffe „störfallrelevante Errichtung“ und „störfallrelevante Änderung“ aufgenommen. Die Begriffe sind maßgeblich für die Anwendung der Vorschriften, mit denen die von Artikel 15 der Seveso-III-Richtlinie geforderte Öffentlichkeitsbeteiligung umgesetzt werden soll. Der Begriff der „störfallrelevanten Änderung“ entspricht dabei der „wesentlichen Änderung“ aus Artikel 11 der Seveso-III-Richtlinie. Er wird an den deutschen Sprachgebrauch angepasst, ohne dabei eine inhaltliche Änderung gegenüber den Vorgaben der Seveso-III-Richtlinie herbeizuführen. Die Begriffe Betriebsbereich der oberen Klasse bzw. der unteren Klasse sind aus Artikel 3 Nummer 2 und 3 der Seveso-III-Richtlinie übernommen.“

Mit der GuD-Anlage würde auf dem Gelände des Heizkraftwerks ein neuer Betriebsbereich zu einer bereits bestehenden Störfallanlage angesiedelt werden, was für sich genommen eine wesentliche Änderung im Sinne des Art. 11 der Seveso-III-Richtlinie und des § 3 Abs. 5b BImSchG darstellt. Außerdem sollen in der GuD-Anlage verschiedene in Anhang I der 12. BImSchV aufgeführte, gefährliche Stoffe gelagert werden. Es besteht außerdem das Erfordernis, das Sicherheitskonzept des bestehenden Heizkraftwerks (insbesondere unter Berücksichtigung der Errichtungsphase der Neuanlage) fortzuschreiben. Überdies wird eine neue Gefahrensituation geschaffen bzw. ist eine bestehende Gefahrensituation im Sinne der LAI-Hinweise neu zu bewerten. Demzufolge liegt eine „störfallrelevante Änderung“ im Sinne des § 3 Abs. 5b BImSchG vor. Die Widerspruchsführer befinden sich in einem dem Wohnen dienenden Gebiet im Sinne des § 3 Abs. 5d BImSchG und gehören damit zu den Schutzobjekten der Seveso-III-Richtlinie. Zu der betroffenen Öffentlichkeit im Sinne der Seveso-III-Richtlinie gehören die Widerspruchsführer ohnehin.

Im Übrigen ist aus dem Blickwinkel des Störfallrechts eine neue, weitere erhebliche Entwicklung insofern eingetreten, als dass unmittelbar angrenzend an das Kraftwerksgelände zwischenzeitlich der Bebauungsplan Nr. 88 in der Fassung der 1. Änderung in

Kraft getreten ist. Außerdem wurde auch bereits in Vollziehung dieses Bebauungsplans eine Baugenehmigung für den ersten „Elbcube“ erteilt. Dies ist vorliegend deshalb relevant, weil Art. 15 Abs. 1 Buchst. c) der Seveso-III-Richtlinie eine Beteiligung der Öffentlichkeit nicht nur bei der Planung und wesentlichen Änderung von (Störfall-)Betrieben, sondern auch bei „*neuen Entwicklungen in der Nachbarschaft von Betrieben*“, also bei der Errichtung baulicher Anlagen im Umfeld von Störfallbetrieben, für die typischerweise ein baurechtliches Genehmigungsverfahren durchzuführen ist, gebietet. Auch bei den Nutzungen, die durch den Bebauungsplan Nr. 88 in der Fassung der 1. Änderung ermöglicht werden, handelt es sich um Schutzobjekte im Sinne des § 3 Abs. 5d BImSchG. Es kommt hinzu, dass die Firma Vattenfall Europe Wärme AG im Oktober 2016 beim TÜV Nord eine gutachterliche Stellungnahme zu den Möglichkeiten der Verringerung des angemessenen Abstandes nach dem Leitfaden KAS 18 für den Betriebsbereich des Heizkraftwerkes Wedel in Auftrag gegeben hat. Die Gutachter kommen in dieser Untersuchung zu dem Ergebnis, dass im Wege einer Ausnahme eine Abstandsunterschreitung wohl möglich wäre, wobei die Gutachter selbst den Ausnahmecharakter einer solchen Abstandsreduktion betonen und darauf hinweisen, dass primär die Wahrung eines angemessenen Abstandes Grundsatz jeder Planung sein sollte. Die für möglich gehaltene Abstandsunterschreitung ist mit dem vorerwähnten Bebauungsplan bereits vollzogen worden. Unabhängig davon, ob eine solche Abstandsunterschreitung sachgerecht und rechtlich zulässig ist, steht damit fest, dass eine relevante Abstandsänderung zwischen dem gemeinsamen Betriebsbereich des Heizkraftwerkes und der GuD-Anlage einerseits und benachbarten Schutzobjekten andererseits vorliegt und zu bewerten ist. Auch unter diesem Gesichtspunkt liegt eine veränderte Sachlage vor.

Das Störfallrecht erfordert vor dem Hintergrund der zwischenzeitlich in Kraft getretenen Rechtsänderungen ein neues Genehmigungsverfahren mit einer neuen Öffentlichkeitsbeteiligung. Die Pflicht zur Durchführung einer neuen Öffentlichkeitsbeteiligung, in der auf die störfallrechtliche Relevanz des Vorhabens hingewiesen wird, ergibt sich unmittelbar aus Art. 15 der Seveso-III-Richtlinie.

Ich weise vorsorglich darauf hin, dass die Relevanz dieser – zwischenzeitlich eingetretenen – Rechtsänderungen nicht mit dem Hinweis darauf abgetan werden darf, dass die Widerspruchsführer keinen Drittschutz aus Verfahrensvorschriften ableiten können. Die Regelungen in Art. 15 Abs. 1 der Seveso-III-Richtlinie haben nämlich eine drittschützende Wirkung. Diese ergibt sich aus der Zielsetzung der Seveso-III-Richtlinie, die Mitwirkungsrechte der betroffenen Öffentlichkeit bereits im Vorfeld zu sichern,

vgl. Landmann/Rohmer UmweltR/Dietlein, 90. EL Juni 2019, BImSchG § 23a Rn. 58; ErwG 21, Art. 15 Abs. 1 der Seveso-III-Richtlinie.

Neben diesen (drittschützenden) Verfahrensvorschriften müssen im Rahmen eines etwaigen neuen Verfahrens im Übrigen auch – ebenfalls drittschützende – neue Vorgaben der 12. BImSchV beachtet werden. So wurden beispielsweise die Anforderungen an das Konzept zur Verhinderung von Störfällen in § 8 der 12. BImSchV zwischenzeitlich neu gefasst. Die bisher in diesem Zusammenhang von der Genehmigungsinhaberin im strittigen Bescheid verfügten Auflagen sind gemessen an den neuen rechtlichen Vorgaben unzureichend, um einen angemessenen Schutz der Nachbarschaft sicherzustellen. Nach § 8 Abs. 2 der 12. BImSchV soll das Konzept ein hohes Schutzniveau für die menschliche Gesundheit und die Umwelt gewährleisten und den Gefahren von Störfällen im Betriebsbereich angemessen sein. Das Konzept muss nach den nunmehr geltenden rechtlichen Vorgaben u. a. die übergeordneten Ziele und Handlungsgrundsätze des Betreibers, die Rolle und die Verantwortung der Leitung des Betriebsbereichs umfassen sowie die Verpflichtung beinhalten, die Beherrschung der Gefahren von Störfällen ständig zu verbessern und ein hohes Schutzniveau zu gewährleisten. Die in dieser Regelung verankerte Störfallauswirkungsbegrenzungspflicht stellt für sich genommen eine drittschützende Schutzpflicht dar. Es würde die Widerspruchsführer in ihren Rechten verletzen, wenn die Genehmigungsinhaberin diese neuen Vorgaben nicht in einem neuen Genehmigungsverfahren berücksichtigen würde. Auch die weiteren Neuerungen der 12. BImSchV müssten im Rahmen eines gegebenenfalls neuen Genehmigungsverfahrens geprüft und zur Anwendung gebracht werden.

4.

Schließlich weise ich auch nochmals darauf hin, dass der in Rede stehende Genehmigungsbescheid längst erloschen ist. In dem Genehmigungsbescheid vom 25. September 2013 ist auf der Seite 10 unter Ziffer 1.3 eine Nebenbestimmung aufgenommen worden, die von der gesetzlichen Regelung in § 18 Abs. 3 BImSchG zu Lasten der Genehmigungsinhaberin abweicht. Die Genehmigungsinhaberin hat diese Nebenbestimmung bestandskräftig werden lassen.

Nach dieser Nebenbestimmung erlischt die Genehmigung, wenn nicht innerhalb von zwei Jahren nach Zustellung des Bescheids mit der Errichtung der Anlage begonnen wird. Weiter heißt es in diesem Zusammenhang, dass die erteilte Genehmigung ferner

erlischt, wenn nicht innerhalb von vier Jahren nach Zustellung des Bescheids der Betrieb der Anlage entsprechend der Genehmigung aufgenommen wird. Sodann heißt es auf der Seite 10 des Genehmigungsbescheids im Anschluss wörtlich:

„Diese Fristen können vor deren Ablauf auf Antrag verlängert werden.“

Die zweite Fristverlängerung erfolgte mit Bescheid vom 6. Oktober 2017 und damit nicht vor Ablauf, sondern nach Ablauf der bereits verlängerten Geltungsdauer der Genehmigung. In dem ersten Verlängerungsbescheid vom 11. März 2014 wurde ausdrücklich geregelt, dass die Genehmigung erlischt, wenn nicht bis zum 26. September 2017 mit der Errichtung der Anlage begonnen wird. Weil mit der Errichtung der Anlage bis zum heutigen Tag nicht begonnen wurde, ist die Genehmigung somit am 27. September 2017 um 00.00 Uhr erloschen.

Maßgeblich ist der Wortlaut der Nebenbestimmung in der Ziffer 1.3 des Genehmigungsbescheids, der eine Verlängerung der Frist – und nicht nur einen Antrag auf Verlängerung der Frist – ausdrücklich vor dem Fristablauf vorschreibt. Durch die vorgenommene Unterstreichung der Wörter „vor deren Ablauf“ ist die Bedeutung und die Maßgeblichkeit dieser Regelung im Genehmigungsbescheid nochmals hervorgehoben worden.

An dieser Bewertung ändert auch der Umstand nichts, dass zur Regelung des § 18 Abs. 3 BImSchG die Auffassung vertreten wird, dass eine Fristverlängerung gestützt auf § 18 Abs. 3 BImSchG auch nach Fristablauf noch möglich sei, wenn der Antrag vor Fristablauf gestellt wurde. Es sei hier nicht im Einzelnen vertieft, ob diese Sichtweise im mehrpoligen Rechtsverhältnis zwischen Behörde, Genehmigungsinhaberin und Nachbarn sachgerecht ist. Hiergegen bestehen zwar erhebliche Bedenken, da die gesetzlich gewollte Rechtsveränderung im mehrpoligen Rechtsverhältnis einer besonderen Rechtsklarheit bedarf, die das Gesetz durch die Anordnung des sofortigen Erlöschens der Genehmigung bei Fristablauf anstrebt. Dem liefe es strikt zuwider, wollte man hier annehmen, die Genehmigung könne mit rückwirkender Kraft wiederaufleben. Dies bedarf hier jedoch keiner weiteren Vertiefung, da diese Rechtsmeinung sich zu dem Wortlaut des § 18 Abs. 3 BImSchG entwickelt hat, der von dem Wortlaut der Nebenbestimmung in Ziffer 1.3 des Genehmigungsbescheids abweicht. Während in § 18 Abs. 3

BImSchG eine offene Formulierung dahingehend gewählt wurde, dass die Genehmigungsbehörde auf Antrag die Fristen nach § 18 Abs. 1 BImSchG aus wichtigem Grund beim Vorliegen der gesetzlichen Voraussetzungen verlängern kann, stellt die Nebenbestimmung in Ziffer 1.3 des Genehmigungsbescheids klar, dass die Verlängerung vor dem Ablauf der Frist zu erfolgen hat. Die Rechtsmeinung, die eine Verlängerung der Frist nach deren Ablauf für möglich hält, ist angesichts des eindeutigen Wortlauts der Nebenbestimmung auf diese nicht übertragbar. Die Genehmigung gilt deshalb als erloschen.

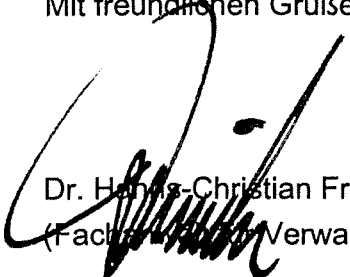
5.

Festzuhalten bleibt, dass der dritte Fristverlängerungsbescheid rechtswidrig ist und unsere Mandanten in subjektiv-öffentlichen Rechten verletzt. Die Verlängerung hätte nicht verfügt werden dürfen, weil die Genehmigung bereits erloschen ist. Außerdem ist in der Zwischenzeit in mehrfacher Hinsicht eine veränderte Sach- und Rechtslage eingetreten. Nach der oben zitierten Rechtsprechung des BVerwG darf bei einer Verlängerungsentscheidung der gebotene Standard in Bezug auf Gefahrenabwehr und Vorsorge nicht unterschritten werden. Genau dies wurde mit der dritten Fristverlängerungsentscheidung jedoch gemacht. Insbesondere vor dem Hintergrund, dass eine Verlängerung einer Errichtungs- und Inbetriebnahmefrist im Anwendungsbereich des BImSchG bereits dann ausgeschlossen ist, wenn bereits nach einer cursorschen Prüfung Anhaltspunkte für den Wegfall einzelner Genehmigungsvoraussetzungen vorliegen, ist den von mir eingelegten Widersprüchen abzuwehren.

Zur ergänzenden Begründung der Widersprüche nehme ich auf unsere Schreiben vom 9. Oktober 2012, vom 31. März 2014, vom 13. April 2015, vom 12. Januar 2018, vom 30. Dezember 2019 und vom 17. Januar 2020 Bezug, die ich vorsorglich in Anlage beifüge.

Ich weise schließlich darauf hin, dass ich unseren Mandanten zur Durchführung weiterer Klageverfahren raten werde, wenn Sie die Widersprüche zurückweisen sollten.

Mit freundlichen Grüßen



Dr. Hans-Christian Fricke
(Fachanwalt für Verwaltungsrecht)

A. Fricke

Amtsgericht Pinneberg



Amtsgericht Pinneberg, PF 1149, 25401 Pinneberg

Rechtsanwälte
Dr. Fricke & Kollegen
Yorckstraße 10
30161 Hannover

für Rückfragen:
Telefon: 04101 503-312
Telefax: 04101 503-101

ES

Ihr Zeichen
297/18

Bitte bei Antwort angeben
Akten- / Geschäftszeichen
64 H 6/18

Datum
19.02.2020

Schnier, H. ./ Vattenfall Wärme Berlin AG u.a.

Sehr geehrte Damen und Herren Rechtsanwälte,

anbei erhalten Sie eine beglaubigte Abschrift des Beschlusses vom 19.02.2020 und eine Abschrift des Beschlusses vom 19.02.2020.

Mit freundlichen Grüßen

Domann, JHS

Urkundsbeamter der Geschäftsstelle

Dieses Schreiben wurde elektronisch erstellt und ist ohne Unterschrift gültig.

64 H 6/18



Amtsgericht Pinneberg

Beschluss

In Sachen

Heinz Schnier, Hellgrund 123, 22880 Wedel

- Antragsteller -

Prozessbevollmächtigte:

Rechtsanwälte **Dr. Fricke & Collegen**, Yorckstraße 10, 30161 Hannover, Gz.: 297/18

gegen

1) **Vattenfall Wärme Berlin AG**, vertreten durch den Vorstand Gunther Müller und Stefan Hadré, Sellerstraße 13, 13599 Berlin

- Antragsgegnerin -

2) **Wärme Hamburg GmbH**, vertreten durch die Geschäftsführer Christian Heine und Dr. Michael Beckereit, Andreas-Meyer-Straße 8, 22113 Hamburg

- Antragsgegnerin -

Prozessbevollmächtigte zu 1 und 2:

Rechtsanwälte **FPS Fritze, Wicke, Seelig Partnerschaft von Rechtsanwälten mbB**, Große Theaterstraße 31, 20354 Hamburg, Gz.: 053170-18/ma/18/AP

wegen FREITEXT

hat das Amtsgericht Pinneberg durch den Richter Rößling am 19.02.2020 beschlossen:

I. Gemäß § 278 Abs. 6 ZPO wird festgestellt, dass zwischen den Parteien folgender Vergleich zustande gekommen ist:

1. Die Antragsgegnerinnen verpflichten sich als Gesamtschuldner, an den Antragsteller einen Vergleichsbetrag in Höhe von 7.412,66 € zu zahlen.

2. Mit der Zahlung dieses Vergleichsbetrages sind sämtliche Ansprüche des Antragstellers, die ihm wegen der streitgegenständlichen Beschädigung seines PKWs mit dem amtlichen Kennzeichen PI NY 600 gegen die Antragsgegnerinnen aufgrund von Immissionen des Kohlekraftwerks in Wedel zustehen könnten, erledigt. Mit der Zahlung des Vergleichsbetrages ebenfalls erledigt sind etwaige weitere, auch zukünftige, Beschädigungen seines PKWs mit dem amtlichen Kennzeichen PI NY 600, die noch nicht streitgegenständlich sind und die auf Immissionen des Kohlekraftwerks in Wedel zurückzuführen sind. Die Parteien erteilen sich insoweit Generalquittung.
 3. Von den Kosten des selbstständigen Beweisverfahrens tragen der Antragsteller 20 % und die Antragsgegnerin als Gesamtschuldner 80 %.
- II. Der Streitwert wird auf 7.412,66 € festgesetzt. Ein überschießender Vergleichswert besteht nicht.

Rechtsbehelfsbelehrung:

Gegen die Entscheidung, mit der der Streitwert festgesetzt worden ist, kann Beschwerde eingelegt werden, wenn der Wert des Beschwerdegegenstands 200 Euro übersteigt oder das Gericht die Beschwerde zugelassen hat.

Die Beschwerde ist binnen **sechs Monaten** bei dem

Amtsgericht Pinneberg
Bahnhofstraße 17
25421 Pinneberg

einzulegen.

Die Frist beginnt mit der Beendigung des selbstständigen Beweisverfahrens. Ist der Streitwert später als einen Monat vor Ablauf der sechsmonatigen Frist festgesetzt worden, kann die Beschwerde noch innerhalb eines Monats nach Zustellung oder formloser Mitteilung des Festsetzungsbeschlusses eingelegt werden. Im Fall der formlosen Mitteilung gilt der Beschluss mit dem dritten Tage nach Aufgabe zur Post als bekannt gemacht.

Die Beschwerde ist schriftlich einzulegen oder durch Erklärung zu Protokoll der Geschäftsstelle des genannten Gerichts. Sie kann auch vor der Geschäftsstelle jedes Amtsgerichts zu Protokoll erklärt werden; die Frist ist jedoch nur gewahrt, wenn das Protokoll rechtzeitig bei dem oben genannten Gericht eingeht. Eine anwaltliche Mitwirkung ist nicht vorgeschrieben.

Rechtsbehelfe können auch als **elektronisches Dokument** eingereicht werden. Eine einfache E-Mail genügt den gesetzlichen Anforderungen nicht.

Das elektronische Dokument muss

- mit einer qualifizierten elektronischen Signatur der verantwortenden Person versehen sein oder

- von der verantwortenden Person signiert und auf einem sicheren Übermittlungsweg eingereicht werden.

Ein elektronisches Dokument, das mit einer qualifizierten elektronischen Signatur der verantwortenden Person versehen ist, darf wie folgt übermittelt werden:

- auf einem sicheren Übermittlungsweg oder
- an das für den Empfang elektronischer Dokumente eingerichtete Elektronische Gerichts- und Verwaltungspostfach (EGVP) des Gerichts.

Wegen der sicheren Übermittlungswege wird auf § 130a Absatz 4 der Zivilprozessordnung verwiesen. Hinsichtlich der weiteren Voraussetzungen zur elektronischen Kommunikation mit den Gerichten wird auf die Verordnung über die technischen Rahmenbedingungen des elektronischen Rechtsverkehrs und über das besondere elektronische Behördenpostfach (Elektronischer-Rechtsverkehr-Verordnung – ERVV) in der jeweils geltenden Fassung sowie auf die Internetseite www.justiz.de verwiesen.

Rößling
Richter

Gutachten	MR-G 19101 vom 1. November 2019
Auftraggeber	Amtsgericht Pinneberg Postfach 1149 25401 Pinneberg
Aktenzeichen	64 H 6/18
Verfahren	Selbstständiges Beweisverfahren
Adresse	Dr. Martin Rütters Öffentlich bestellter und vereidigter Sachverständiger für Klebstoffe und Klebtechnik c/o Fraunhofer Institut für Fertigungstechnik und Angewandte Materialforschung Wiener Str. 12 28359 Bremen klebtechnik@ruetters.org Tel. 0421 / 2246-414 Fax 0421 / 2246-430
Beweisbeschluss	vom 19.11.2018
Auftrag	Ursachenermittlung und Bewertung von Lackschäden an einem Kraftfahrzeug im Einzugsbereich eines Kohlekraftwerks
Umfang	Diese Gutachten enthält 22 Seiten und 3 Anlagen Anlage 1: Gutachten Ö.v.b.Svs Stegitz Anlage 2: Wiederbeschaffungswert durch Ö.v.b.SV Stegitz Anlage 3: Berechnung Mindertwert durch Ö.v.b.SV Stegitz

1 Auftrag

Mit Schreiben vom 10.04.2019 erhielt ich den Auftrag vom Amtsgericht Pinneberg, ein Gutachten anzufertigen zum Beweisbeschluss vom 19.11.2018, Blatt 92 zu dem in der Akte genannten Beweisthema.

2 Einleitung

In unmittelbarer Umgebung des Kohlekraftwerks Wedel kam es in der Vergangenheit zeitlich und örtlich abhängig von der Windrichtung und den Betriebszuständen des Kraftwerks in den umliegenden Wohngebieten zu Partikelimmissionen. Diese führten laut Antragsteller Herrn Heinz Schnier zu punktuellen Schäden an der Autolackierung seines Fahrzeugs Skoda Yeti mit amtlichem Kennzeichen PI NY 600. Die Schäden am Lack waren dabei laut Antragsteller nicht durch eine Wäsche oder Politur zu beseitigen.

Nach Weigerung des Antragsgegners Vattenfall Wärme Berlin AG (jetzt Wärme Hamburg GmbH) für die Kosten einer Beseitigung des Schadens durch Neulackierung aufzukommen, wurde von dem Verfahrensbevollmächtigten des Herrn Schnier Rae Dr. Fricke ein selbstständiges Beweisverfahren beim AG Pinneberg beantragt. Im Schreiben vom 26.09.2019 beantragt der Bevollmächtigte der Antragsgegnerin die Übertragung des Beweissicherungsantrags auf die Wärme Hamburg GmbH.

3 Beweisbeschluss vom 19.11.2018

Ich war beauftragt, folgende Fragestellungen zu klären:

- 1) Sind an dem Pkw des Antragstellers Skoda, Typ Yeti, mato-braun metallic, Kennzeichen PI NY 600, Beschädigungen im Bereich der Motorhaube, des Daches, des Dachholms, Kotflügel und an den Seitenteilen?
- 2) Handelt es sich bei diesen um punktuelle Beschädigungen des Lacks des Fahrzeugs?
- 3) Sind diese Schäden durch Industrieverunreinigungen entstanden aus dem Kohlekraftwerk der Antragstellerin in Wedel?
- 4) Sind die punktuellen Beschädigungen bereits in den Lack eingedrungen und nicht mehr durch eine Reinigung zu beseitigen?
- 5) Was sind die chemische Ursachen für diese festgestellten Lackschäden des Pkw? Welche Ergebnisse werden bei einer chemischen Analyse der Schäden festgestellt?
- 6) Liegt eine Übereinstimmung mit den chemischen Elementen oder chemischen Verbindungen vor, die aus einer Probe des Reingaskanals des Kohlekraftwerks, bei der Untersuchung von emittierten Partikeln und in einem Messbericht zur Ursachenfindung oder einer mineralogischen Untersuchung bereits ermittelt worden sind?

- 7) Welche Maßnahmen sind erforderlich, um die Schäden an dem Pkw sach- und fachgerecht zu beheben?
- 8) Welche Kosten fallen für eine fachgerechte Beseitigung der Schäden auf? Wie setzen sich diese Kosten im Einzelnen zusammen? Welche Nutzungsausfallkosten sind anzusetzen im Zusammenhang mit der fachgerechten Schadensbeseitigung?
- 9) Welcher Wertminderungsbetrag ist anzunehmen, falls eine Schadenbeseitigung nicht oder nur mit unverhältnismäßigem, wirtschaftlich nicht vertretbarem Aufwand oder nicht vollständig möglich ist?

4 Zur Verfügung gestellte Unterlagen

- 1) Gerichtsakte 107 Blättern und Anlagenband FPS1 bis 3
- 2) Nachgereichte Unterlagen
 - a. Anlage A5 durch Antragsteller (Gutachten KorroPraevent vom 08.01.2019 + Anlagen)
 - b. Anlage A6 durch Antragsteller (Gutachten IFO vom 18.12.2018)
 - c. Anlage FPS4 durch Antragsgegner (Stellungnahme Vattenfall zu obigen Gutachten inkl. Anlagen vom 08.02.2019)
 - d. Anlage A7 durch Antragsteller (Untersuchungsbericht IFEM vom 12.08.2019)

5 Weiterhin verwendete Unterlagen

- 1) Goldschmidt A., Streitberger HJ., BASF-Handbuch Lackiertechnik, Seite 713-735, Vincentz Verlag 2002
- 2) Strauß K., Kraftwerkstechnik zur Nutzung fossiler, nuklearer und regenerativer Energiequellen, Seiten 293-304, Springer Verlag 2009
- 3) Brock T., Groteklaes M., Mischke P., Lehrbuch der Lacktechnologie, Seiten 326 – 323, Hrsg. Zorll U., Vincentz Verlag 2000
- 4) DIN EN ISO 2812 Beschichtungsstoffe - Bestimmung der Beständigkeit gegen Flüssigkeiten
Teil 1: Eintauchen in Flüssigkeiten außer Wasser
Teil 3: Verfahren mit einem saugfähigen Material
Teil 4: Tropf-/Fleckverfahren

6 Feststellungen zum Sachverhalt

6.1 Ortstermin

Für die Aufnahme des Schadens wurde ein Ortstermin durchgeführt.

Datum 03.09.2019, 11 bis 12:30 Uhr
Ort Wohnort des Antragstellers, Hellgrund 123, 22880 Wedel
Anwesend Dr. Martin Rütters (Unterzeichner)
Herr Frank Stegitz (Sachverständiger)
Herr Heinz Schnier (Antragsteller)
Rechtsanwalt Dr. Sven Magnussen (Verfahrensbevollm. des Antragsgegners)
Frau Doris Menke (Vertreter Antragsgegner Vattenfall Wärme Berlin GmbH)

Der Sachverständige Frank Stegitz ist von der Handwerkskammer Bremen öffentlich bestellter und vereidigter Sachverständiger für Fahrzeuglackierungen und wurde insbesondere für die monetäre Bewertung des Schadens und Bewertung nötiger Reparaturarbeiten hinzugezogen. Das Hinzuziehen des Sachverständigen Stegitz wurde dem Gericht im Schreiben zur Auftragsannahme vom 06. Mai 2019 mitgeteilt.

Am Ortstermin herrschten trockene Bedingungen und es lag eine wechselnde Bewölkung mit guten Lichtverhältnissen vor. Der Ortstermin fand auf dem Parkplatz vor der Reihenhauserzeile Hellgrund 123 in Wedel statt.

Am Fahrzeug des Antragstellers waren punktuelle, meist kreisförmige Beschädigungen auf allen Oberflächen festzustellen (**Bild 1**). Wie in **Bild 2** zu sehen, konnten diese Schäden auch an lackierten Kunststoffteilen wie z.B. Seitenspiegel festgestellt werden. Senkrechte Flächen waren ebenfalls betroffen, wiesen jedoch eine geringere Dichte von punktuellen Schäden auf. Nach Angaben des Antragstellers Herrn Schnier datieren die Schädigungen aus dem Jahr 2017. Ebenso gab Herr Schnier an, dass in der nachfolgenden Zeit das Fahrzeug im Freien überwiegend in dem Wohngebiet geparkt wurde und schon mehrere Wagenwäschen durchlaufen hatte.

Wie in **Bild 1** am Beispiel der Motorhaube zu sehen, betrug der Abstand der punktuellen Schäden ca. 3 cm im Bereich waagerechter Oberflächen. Im Bereich der Seitenflächen war dieser Abstand geringer und schien abhängig vom Neigungsgrad der Fläche zu sein. Der Durchmesser der punktuellen Schädigungen wurde auf 0,5 bis 2 mm geschätzt. Aufliegende oder in den Vertiefungen befindliche Partikel konnten bei visueller Betrachtung nicht erkannt werden.

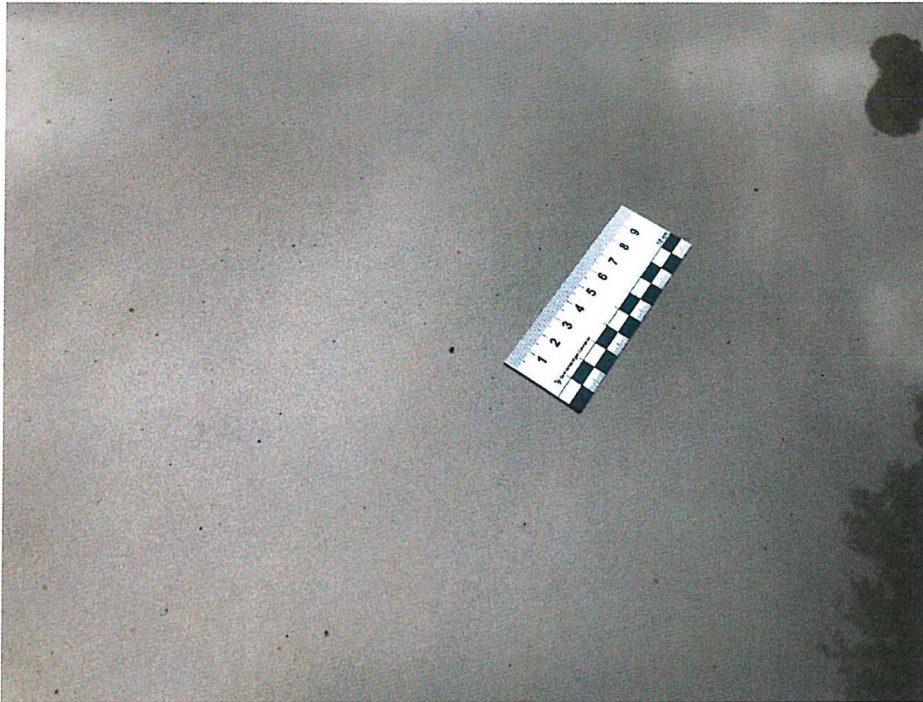


Bild 1: Typische Verteilung punktueller Schädigungen im Bereich waagerechter Flächen (hier Motorhaube)



Bild 2: Beispiel eines geschädigten Bereichs eines lackierten Kunststoffs (Seitenspiegel)

An ca. 40 % der punktuellen Schädigungen wurde mit bloßem Auge ein größerer Hof von Lack mit dunklerem Eindruck festgestellt, wie in **Bild 3** am Beispiel der beprobten punktuellen Schadenstelle zu erkennen. Vom ersten visuellen Eindruck scheint die oberste Schicht (Klarlack) um die Schadenstelle herum durch Feuchtigkeit unterwandert.

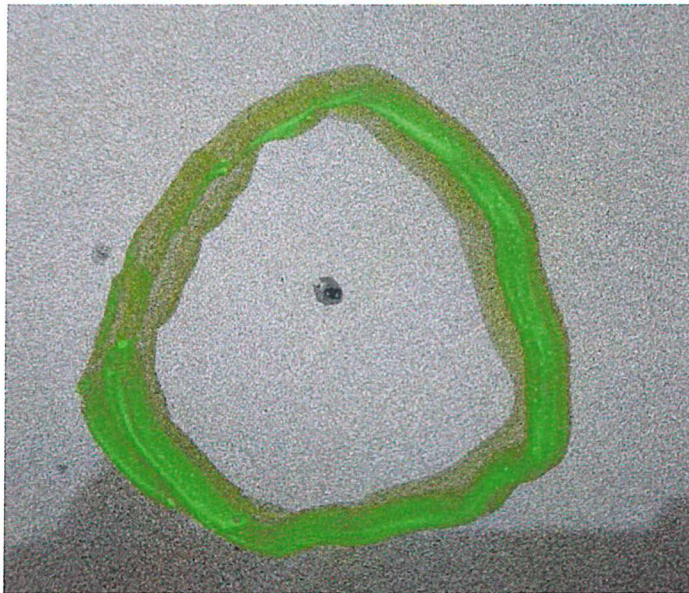


Bild 3: Punktueller Schaden mit hofartig ausgeformter Unterwanderung (Probenahmeort, Probe 1)

Bei näherer Betrachtung der punktuellen Schädigung mit einem Auflichtmikroskop in **Bild 4** konnte im Einflussbereich des Hofes eine schollenartig aufgebrochene Struktur festgestellt werden. Dieser Befund wurde bei mehreren anderen punktuellen Schädigungen ebenfalls festgestellt.

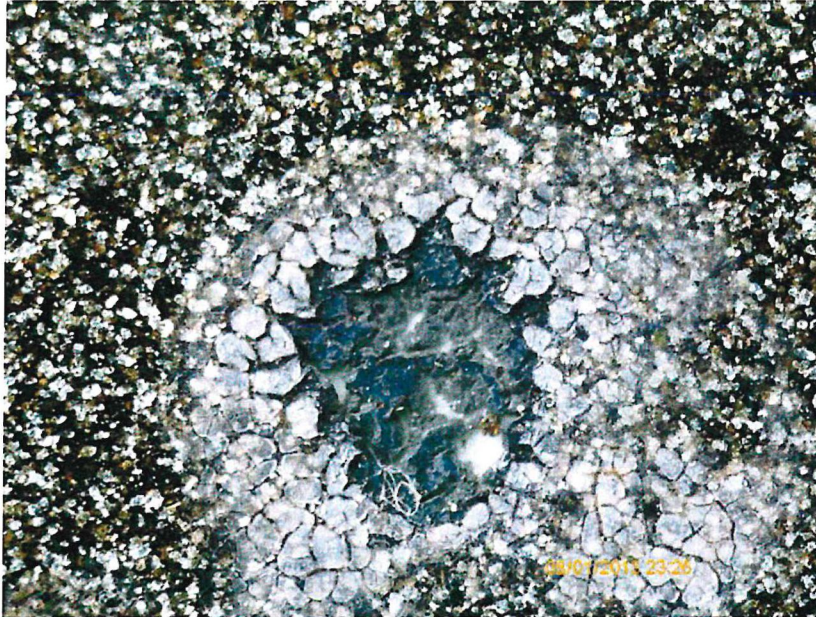


Bild 4: Mikroskopische Betrachtung der punktuellen Schädigung beim Probenahmeort mit schollenartiger Struktur im Randbereich (Hof)

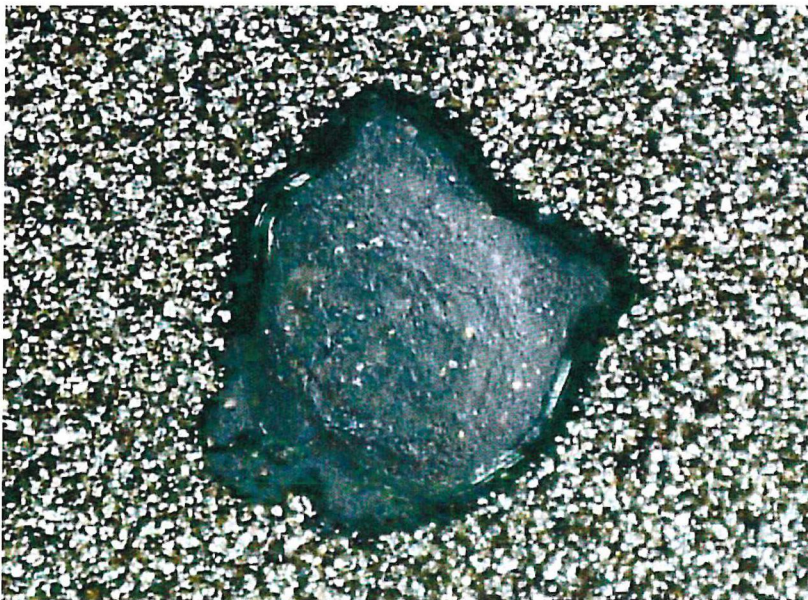


Bild 5: Mikroskopische Betrachtung einer punktuellen Schädigung ohne Hof

Ein typisches Erscheinungsbild einer punktuellen Schädigung ohne Hof ist in **Bild 5** aufgeführt (ca. 60 % der punktuellen Schäden). Es zeigt sich ein bis zum Füller geschädigter Klarlack mit einem optisch scharf abgegrenzten Übergangsbereich zu dem ungeschädigten Lackbereichen.

Nach Zustimmung des Antragstellers wurde im Bereich der Motorhaube mittels Skalpell eine Lackprobe im Bereich der in **Bild 3** aufgezeigten Schädigung mit Hof entnommen und auf ein Klebepad für die REM/EDX-Analyse überführt (Probe 1). Wegen der noch guten Haftung am Untergrund konnte der Lack nur schuppenartig in mehreren Einzelteilen abgehoben werden.

Zur Prüfung, inwieweit sich die Schadenstellen beseitigen lassen, wurde ein Polierversuch durch den Sachverständigen Herrn Stegitz im Bereich der Motorhaube durchgeführt (in **Bild 6** gelb markiert). Die dabei zum Einsatz kommenden Materialien / Geräte sind in Tabelle 1 aufgeführt. Die Intensität des Poliervorganges steht in Abhängigkeit zum Defekt. Die Polituren unterschieden sich daher in Ihrer Abrasivität von grob bis fein, wobei hier maximal Feinschleifpasten zum Einsatz kamen.

Tabelle 1: Geräte und Materialien für Polierversuch

Gerät	<ul style="list-style-type: none"> • Mirka® ARP-B 300NV, 77 mm Stützteller, rotierende Poliermaschine
Polierschritt 1	<ul style="list-style-type: none"> • 1x 3M Feine Schleifpaste Feinschleifpaste 250ml/09375 zum Aufarbeiten und Entfernen von Schleifstellen, • 1x Premium Polierschwamm Hexagon 140mm (125mm Klettpad) polieren polishing 1 zur Verwendung mit der Feinschleifpaste 09375
Polierschritt 2	<ul style="list-style-type: none"> • 1x 3M Extra Fine Schleifpaste 250 ml / 80349 zur Beseitigung feiner Kratzer, Schleier usw.; • 1x Premium Polierschwamm Hexagon 140mm(125mm Klettpad) schleifen cutting 1 zur Verwendung mit der Extra Feiner Schleifpaste;
Polierschritt 3	<ul style="list-style-type: none"> • 1x 3M Anti Hologramm Politur 250 ml / 50383 als finaler Schritt im Poliervorgang • 1x Premium Polierschwamm Hexagon 140mm(125mm Klettpad) schleifen cutting 1 zur Verwendung mit der Ultrafina Politur,
Polierschritt 4 (manuell)	<ul style="list-style-type: none"> • 1x 3M Poliertuch 50400(Material: 80%Polyester/20%Nylon), 1x Poliertuch 50486 (Material: 80% Polyester/20% Nylon)

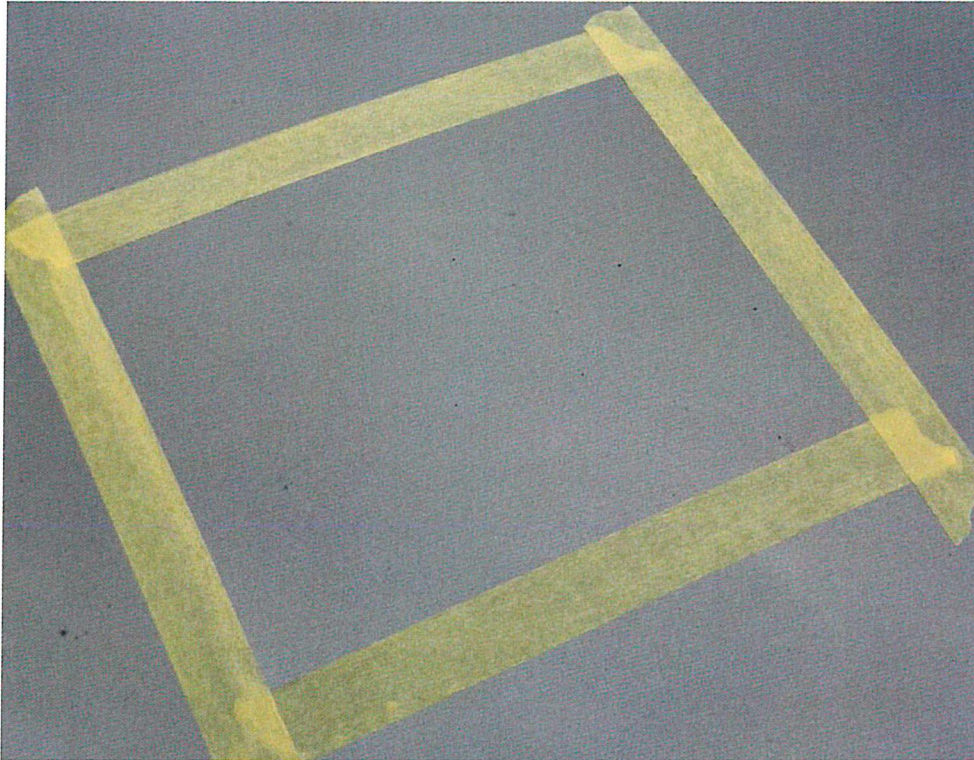


Bild 6: Ergebnis des Polierversuchs im Bereich Motorhaube

Es konnte keine der im gelb markierten Bereich des Polierversuchs Bild 6 befindlichen punktuellen Schädigungen entfernt werden.

6.2 Schadenrelevante Zusatzinformationen: Automobillackierungen

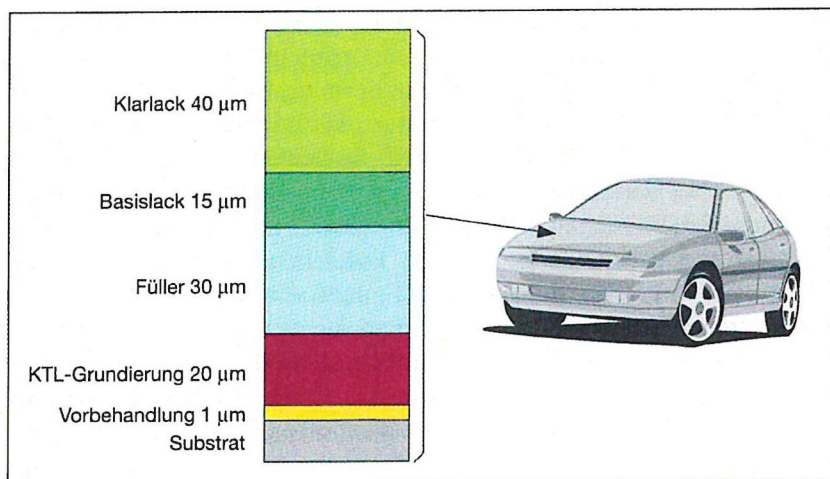


Abbildung 1: Aufbau eines Kfz-Lacksystems (nach BASF-Handbuch Lackiertechnik, Kap. 5;1)

In **Abbildung 1** ist der typische Aufbau eines Kfz-Lacks aufgeführt. Nach einer kathodischen Tauchlackierung (KTL) der Bleche, die den wesentlichen Korrosionsschutz gewährleistet, werden mit einem Füller mit hohem Füllstoffanteil Unebenheiten des Blechs ausgeglichen. Anschließend erfolgt eine Decklackierung mit einem niedrig vernetzten Basislack, der auch die farbgebenden Pigmente und im Falle von Metalliclacken die Effektpigmente enthält. Die oberste Schicht ist ein Klarlack, der maßgeblich die Beständigkeit des Lacks hinsichtlich mechanischem und chemischem Angriff gewährleistet. Der Gesamtschichtaufbau ist mechanisch und korrosionstechnisch robust ausgelegt. So soll bei Durchbrechen des Klarlacks, z.B. bei einem Steinschlag, der Korrosionsschutz gewährleistet bleiben. Dadurch bleiben Verletzungen des Klarlacks unter normalen Umweltbedingungen über Jahre in ihrem Ausmaß üblicherweise stabil.

6.3 Probenahme für Lichtmikroskopie und REM / EDX

Probe 1: Lackprobe punktueller Schädigung (Bild 3) mit Skalpell entnommen und auf Klebepad überführt

Probe 2: Oberflächenprobe mit Klebepad vom Lack im Bereich des Dachs entnommen, um eine Hintergrundbelastung durch Stäube / lose Anhaftungen abschätzen zu können.

6.4 Durchgeführte Untersuchungen

6.4.1 Lichtmikroskopie

Es wurde in Aufsichtmikroskopie die Morphologie der Probe untersucht, um Anhaltspunkte für die anschließende REM/EDX-Analyse zu erhalten.

Gerät: 3D Digitalmikroskop VHX-6000 von Keyence

6.4.2 REM / EDX-Untersuchungen

Es wurden in relevanten Bereichen rasterelektronenmikroskopische Untersuchungen und in Teilbereichen EDX-Analysen vorgenommen.

Gerät Rasterelektronenmikroskopie mit energiedispersiver Röntgenmikroanalyse;
Gerät: Jeol JSM IT100; dry SD Detektor

6.5 Ergebnisse der Untersuchungen

6.5.1 Ergebnisse der Lichtmikroskopie

Die Lichtmikroskopie an Probe 1 in **Bild 7** zeigt die schuppenartig entnommene Probe, wobei die in **Bild 4** vor Ort mikroskopierte schuppenartige Struktur und der Ort mit vollständig fehlendem Klarlack im Zentrum wieder aufgefunden werden konnte. Es waren daher trotz der schwierigen Randbedingungen der Probenahme alle für das Schadenbild wesentlichen Bereiche in der Probe 1 aufgefunden worden und standen für die REM/EDX-Analyse zur Verfügung. Die Zuordnung der Mikroskopieaufnahmen zu den einzelnen Lackschichten und deren am Ortstermin erkannten Degradationszuständen sind in der Bildunterschrift aufgeführt.

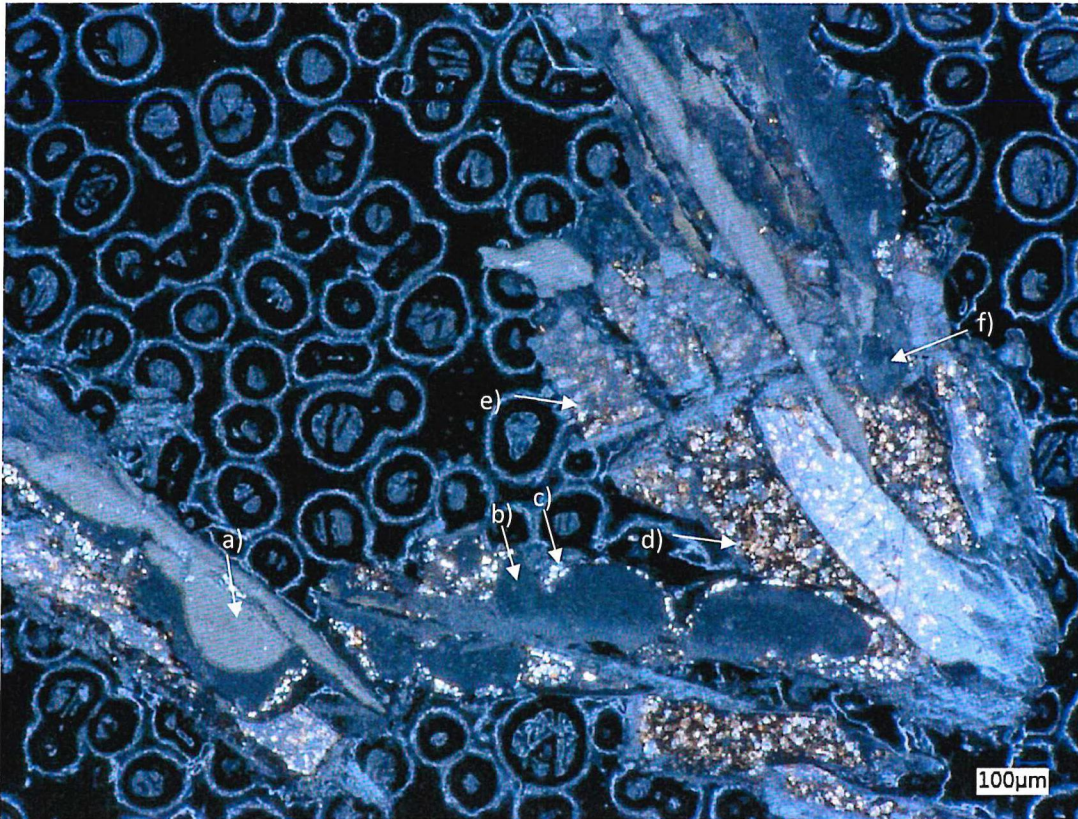


Bild 7: Lichtmikroskopie an Probe 1 (Lacksplitter auf Klebepad) mit
a) Resten von Korrosionsschutz KTL / Phosphat, Zink,
b) Füller,
c) Anschnitt Basislack,
d) erhaltenem Klarlack mit unterliegendem Basislack,
e) schollenartig geschädigtem Klarlack (Randbereich in **Bild 4**),
f) geschädigtem Füller (Zentralbereich **Bild 4**).

6.5.2 Ergebnisse der REM / EDX-Untersuchungen

Um die Hintergrundbelastung an anhaftenden Partikeln abschätzen zu können, wurde zunächst die auf der Lackoberfläche Probe 2 aufgenommenen losen Partikel untersucht. Es konnten einzelne Partikel organischer Natur sowie Quarze, Kalziumsilikate, -karbonate und -sulfate (Gips) aufgefunden werden. Letztere Verbindungen weisen auf Kontaminationen hin, die der Rauchgasentschwefelung des HKW Wedel entsprungen sein können, da hier Gips als Endprodukt entsteht. Insgesamt war eine geringe Dichte der Partikel zu erkennen. Zur sicheren Interpretation der Ergebnisse wurden im Folgenden alle Befunde durch Messungen an mehreren Stellen abgesichert.

Aus der REM/EDX-Analyse der Probe 1 in den in **Bild 7** aufgeführten Bereichen konnten folgende Ergebnisse erhalten werden:

- a) Reste Korrosionsschutz
Für diesen Bereich konnten erwartungsgemäß die Elemente Phosphor (Phosphatierung der Oberflächen) und Zink (Untergrund) als Hauptbestandteile ermittelt werden.
- b) Füller
Der Füller enthält neben dem organischen Bindemittel als Füllstoff im Wesentlichen BaSO_4 in gebrochener Form, wie in **Bild 8** zu sehen. In deutlich geringerer Konzentration werden Al und Silizium (vermutlich Alumosilikate als weiterer Füllstoff) im EDX angezeigt.

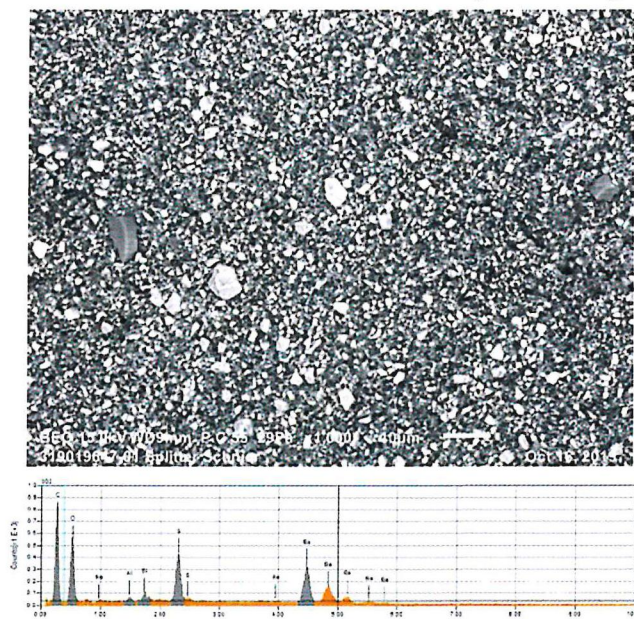
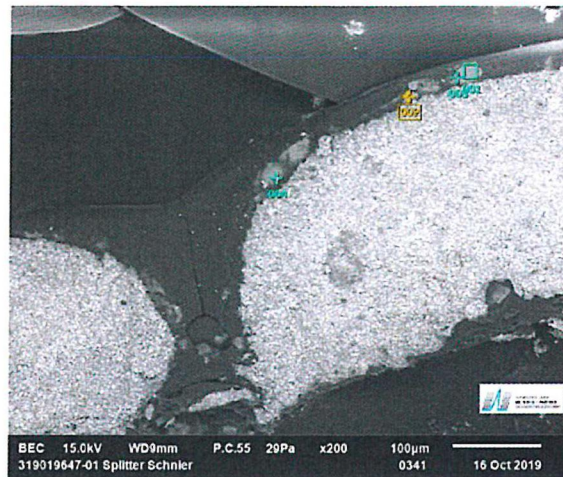


Bild 8: Füller mit Haupt-Füllstoff BaSO_4 mit gebrochener Struktur

- c) Anschnitt Basislack
Im Basislack sind nur wenige Effektpigmente enthalten. Diese sind meist durch das Bindemittel des Basislacks abgedeckt und daher für eine EDX-Analyse nicht zugänglich. Es wurden daher einzelne Füllstoffpartikel im Anschnitt gezielt per EDX analysiert. Die Ergebnisse sind in **Bild 9** dargestellt. Es konnten als Effektpartikel Aluminium (metallischer Glanz) und Glimmer (Silikatisch, bräunlich) und als Beimengung (vermutlich als Nanopartikel) Titandioxid ermittelt werden. Die Glimmerpartikel waren kantige Partikel (gebrochene Struktur).

319019647-01 Splitter Schnier

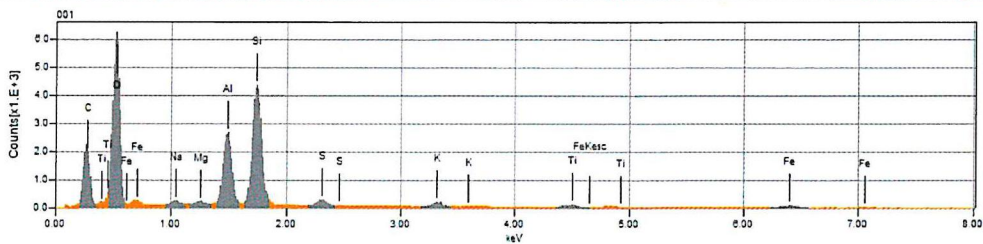
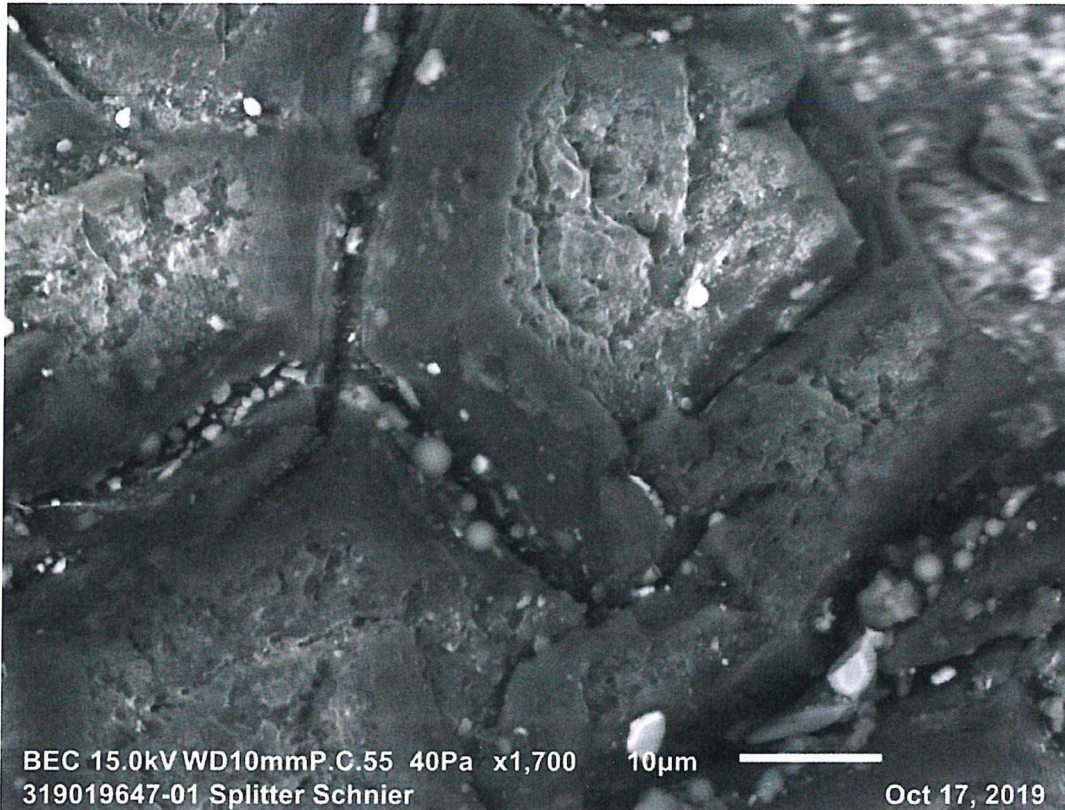


EDX:

	K	O	C	Mg	Al	Si	S	Ti	Ba
001	2.0	37.8	40.2	0.5	4.5	4.6	0.7	9.9	
002		6.1	42.9		47.8		0.6		2.6
003	2.3	43.9	30.1		5.6	6.2		12.0	
004		20.0	65.6	1.0	5.5	1.4	1.0		5.5

Bild 9: Analyse der Füllstoffe im Basislack

- d) Erhaltener Klarlack mit unterliegendem Basislack
Für den Klarlack konnten die Elemente C und O als Hauptbestandteile detektiert werden. Dieses deckt sich mit der Erwartung eines füllstofffreien Lacks, vermutlich ein aliphatisches Polyurethansystem.
- e) Schollenartig geschädigter Klarlack
In dem Bereich e) konnte die am Ortstermin detektierte schollenartige Struktur nachvollzogen werden. Wie in **Bild 10** zu sehen, waren im Bereich der Furchen Partikel silikatischer Natur zu erkennen, die Durchmesser im Bereich ca. 1 bis 4 µm besaßen. Viele dieser Partikel haben eine sehr exakt ausgeprägte kugelförmige Erscheinungsform. Partikel dieser Morphologie und Größe waren in keiner der hier untersuchten Lackschichten (a-d) als Füllstoff detektiert worden. EDX-Spektrum und Morphologie sind identisch zu REM/EDX-Analysenergebnissen an immittierten Partikeln aus dem Kraftwerksumfeld und wurden dort Alumosilikat-Schmelzkugeln aus dem Kraftwerksprozess zugeordnet (siehe z.B. Anla A6 und A7 der Gerichtsakte).



Zusammensetzung kugelförmige Partikel:

	Fe	K	O	C	Na	Mg	Al	Si	S	Ca	Ti	Ba
[001]	2.3	1.0	47.9	29.1	0.5	0.3	6.1	11.2	0.9	0.0	0.8	0.0
[002]	1.8	1.0	44.1	34.2	0.4	0.3	3.1	11.0	0.9	0.2	0.5	2.4
[003]	0.0	0.0	39.0	48.9	0.0	0.0	2.9	6.5	1.5	0.0	1.2	0.0
Mw (M%)	1.3	0.7	43.7	37.4	0.3	0.2	4.1	9.5	1.1	0.1	0.8	0.8

Bild 10: EDX-Analyse an Partikeln im Bereich geschädigter Klarlack

Um den silikatische Füllstoffe aus dem Füller als Quelle dieser kugelförmigen Partikel sicher ausschließen zu können, wurde eine Detailaufnahme der Fülleroberfläche vorgenommen. In dieser Aufnahme in **Bild 11** sind neben den deutlich größeren Bariumsulfatfüllstoffen kleine, etwas dunkler erscheinende Partikel silikatischer Natur zu sehen. Keiner der Füllstoffe wies eine kugelförmige Struktur auf.

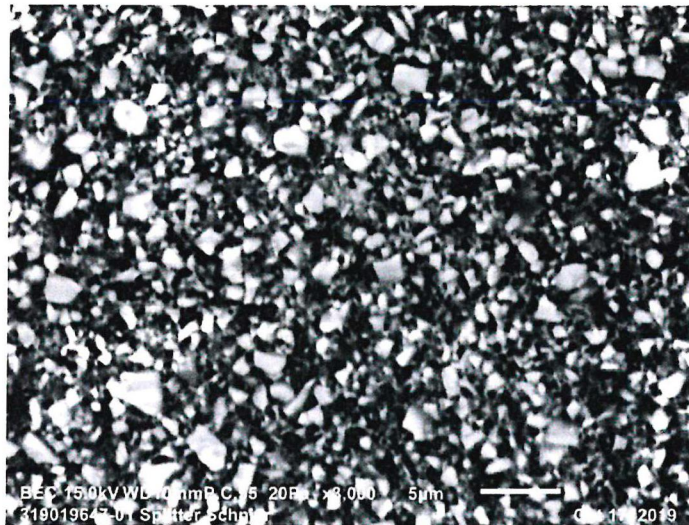


Bild 11: Detailaufnahme Füller

- f) Geschädigter Füller
Im zentralen Bereich des punktuellen Schadens ist der Füller ebenfalls schollenartig degradiert. Es können Auskreibungen der Füllstoffe Bariumsulfat und Titandioxid detektiert werden.

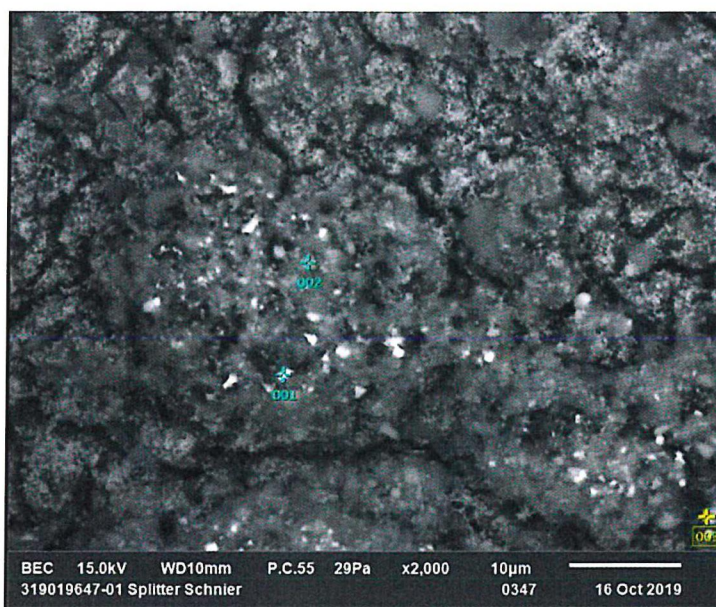


Bild 12: REM-Analyse an Partikeln im Bereich geschädigter Füller mit ausgekreedetem BaSO₄ und Auflage fluffiger TiO₂-Schichten

Als Abgleich wurden folgende vorliegenden Gutachten / Untersuchungsberichte herangezogen, in denen immittierte Partikel und/oder Partikel aus dem Kraftwerk selber untersucht wurden:

- 1) Anlage A2, Anlage 1 des toxikologischen Gutachtens, Prüfbericht der GBA GmbH vom 26.08.2016 für Vattenfall (ICP-MS-Screening), Blatt 31 bis 35
- 2) FPS2, Anhang 3 Mineralogische Untersuchungen des IBR an Rauchgasreinigungsrückständen des HKW Wedel für Vattenfall vom 06.11.2017 (Röntgendiffraktometrie)
- 3) Anlage A6 Gutachten IFO vom 18.12.2018 für BI Wedel (REM/EDX)
- 4) Anlage A7 Untersuchungsbericht IFEM vom 12.08.2019 zu Partikeluntersuchungen aus 2019 für BI Wedel (REM/EDX)

Zwei weitere Untersuchungsergebnisse aus dem mutmaßlichen Schadenzeitraum waren in der Akte nur indirekt erwähnt und lagen dem Unterzeichner nicht vor (IFEM, Herr Hünert, Auftrag 450216 erwähnt in Bewertung der GBA vom 01.09.2016 Blatt 37/38 und Bericht des IBF vom 13.09.2017 erwähnt in Untersuchungsbericht des TÜV vom 24.10.2017).

Aus diesen Ergebnissen wurden als mögliche Anzeigerelemente für einen Nachweis der Partikelherkunft aus dem HKW Wedel folgende Elemente zusammengefasst:

Hauptkomponenten: Aluminium (Al), Silizium (Silikatkügelchen), Sauerstoff (O), Schwefel (S), Kalzium (Ca), Titan (Ti) bzw. die Verbindungen Aluminiumsilikat, Aluminiumsulfat, Kalziumkarbonat und Kalziumsulfat

Nebenkompnenten: Nickel (Ni), Palladium (Pd), Eisen (Fe), Chrom (Cr)

Nahezu alle Anzeigerelemente waren ebenfalls in der Lackrezeptur vorhanden und schieden somit zur Nachweisführung aus.

Ein Zusammenhang der erhaltenen Analysenergebnisse zu den Analysenergebnissen von Partikeln aus dem Kraftwerk bzw. immittierten Partikeln ist in dem Auftreten von kugelförmigen Silikatpartikeln im Größenbereich 1 bis 4 µm mit gleichem Elementspektrum zu sehen (siehe hierzu insbesondere Anlage A6 Seite 8 und Anlage A7 Seite 3 und 7). Diese kugelförmigen Silikatpartikel traten nur im geschädigten Bereich der Probe auf und konnten keinem der Lackbestandteile als Quelle zugeordnet werden. Es handelt sich hierbei mutmaßlich um silikatische Schmelzkügelchen die als charakteristischer Hinweis auf Flugasche angesehen werden können.

6.6 Schadenrelevante Zusatzinformation: Rauchgasentschwefelung

Fossile Brennstoffe enthalten neben Kohlenstoff und Wasserstoff auch mineralische Verunreinigungen, an die ihrerseits Schwefel und Stickstoff gebunden sind. Es werden daher bei ihrer Verbrennung auch Luftschadstoffe gebildet, die aus dem Rauchgas vor dessen Abgabe in die Atmosphäre entfernt werden müssen. Im BHKW Wedel sind die verschiedenen Stufen zur Rauchgasreinigung in **Abbildung 2** aufgeführt.

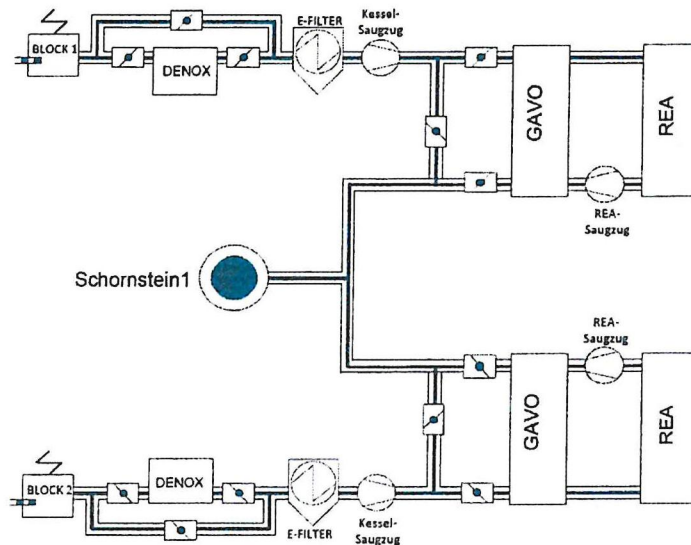


Abbildung 2: Schema der Rauchgasreinigung am HKW Wedel (Aus: Programm und Maßnahmenkonzept der Vattenfall Wärme GmbH vom 21.12.2016)

Grundsätzlich werden dabei aus den heißen Rauchgasen des Blocks zunächst Stickoxide entfernt (DENOX) und im Anschluss in einer Elektrofilteranlage entstaubt. Im nächsten Schritt erfolgt im Gaswärmetauscher (GAVO) eine Abkühlung der Rauchgase, anschließendes Waschen mit $\text{Ca}(\text{OH})_2$ zur Aufnahme der sauren Schwefelgase (SO_2 bzw. in wässrigem medium H_2SO_3 schweflige Säure) in die wässrige Phase. Durch Einblasen von Sauerstoff wird die schwefelige Säure oxidiert und Gips ($\text{CaSO}_4 \cdot 2 \text{H}_2\text{O}$) als Nebenprodukt gewonnen.

Laut Maßnahmenkonzept zum Partikelaustrag von 21.12.2016 kam es in der Vergangenheit immer wieder zu Partikelaustrag aus dem HKW Wedel. Die Partikel entstanden mutmaßlich im Bereich des GAVO bei der Abkühlung der Gase. Als Gegenmaßnahme wurde die Errichtung einer Anlage zur zusätzlichen Eindüsung von $\text{Ca}(\text{OH})_2$ zwischen E-Filter und GAVO beschlossen. Dies war in zwei Schritten mit einer Testanlage im Januar 2017 und der endgültigen Anlage Ende 2017 geplant.

Laut Schreiben des Antraggegners an die Nachbarschaft des HKW Wedel vom 04.09.2017 (Blatt 89/90) kam es beim Einfahren dieser Testanlage z.T. zu Über- und Unterdosierungen von $\text{Ca}(\text{OH})_2$ bei gleichzeitigem Austrag von Partikeln. Ebenso wurden in dem Schreiben für das im Dezember 2017 geplante Einfahren der fest installierten Anlage solche abweichenden Betriebszustände angekündigt. Diese genannten Umrüstzeiten fallen damit in den mutmaßlichen Schadenzeitraum.

6.7 Betrachtungen zum möglichen Schadenshergang

Auf Basis der angekündigten abweichenden Betriebszustände ist davon auszugehen, dass es bei Überdosierung zu einem Austrag von basischem $\text{Ca}(\text{OH})_2$ und bei Unterdosierung zum Austritt von Partikeln mit mutmaßlich (schwefel)saurem Charakter kam, da in diesem Fall die Neutralisation nicht vollständig war.

Partikel mit saurem Charakter mit einem gemessenen pH-Wert von 2,3 wurden in einer Messung des Untersuchungslabors Wessling GmbH vom 24.10.2017 (entnommen aus dem Reingaskanal des BHKW Wedel am 15.08.2017) nachgewiesen. Das angewandte Verfahren misst den pH-Wert nach Aufschlammung von 1000 mg Partikeln in 10 mL destilliertem Wasser (1:10). Bei geringerer Wassermenge bzw. Anfeuchten der Partikel sind deutlich niedrigere pH-Werte zu erwarten.

Ebenso war in einer Messung an Partikelniederschlägen im toxikologischen Gutachten (Blatt 23) der ATC vom 05.09.2016 ein pH-Wert von 1,5 angegeben, ebenfalls bei einer Verdünnung 1:10. Bei Einsatz von weniger Wasser kann auch hier von deutlich niedrigeren pH-Werten ausgegangen werden.

Grundsätzlich könnten so bei entsprechend geringer Verdünnung pH-Werte von deutlich unter 1 auftreten, da die an Partikel mutmaßlich anhaftende (und nicht neutralisierte) Schwefelsäure eine starke Säure darstellt.

In Untersuchungen des IFO vom 18.12.2018 und des IFEM vom 12.08.2019 wurden immittierte Partikel per REM/EDX-Analyse untersucht und danach der niedrige pH-Wert der Partikel bei Kontakt mit Wasser auf das Vorkommen von $Al_2(SO_4)_3$ zurückgeführt, das mit Wasser sauer reagiert.

Die Frage, inwieweit solche sauren Beaufschlagungen zu Schäden an Klarlacken führen, kann wegen des nicht bekannten pH-Werts zum Schadenzeitpunkt nicht beantwortet werden. Diese Frage kann ebenfalls nicht zweifelfrei beantwortet werden, da die Beständigkeit von Klarlacken nicht als herstellerübergreifend identisch angesehen werden kann. In der DIN EN ISO 2812 „Beschichtungsstoffe - Bestimmung der Beständigkeit gegen Flüssigkeiten“ Teile 1, 3 und 4 sind saure Testflüssigkeiten (u.a. Schwefelsäure 10 %ig / 35 %ig, Salzsäure 10 %ig) für die Prüfung von Autolacken angegeben. Nach Kenntnis des Unterzeichners werden diese jedoch nur von einem deutschen Automobilhersteller als Anforderung an Klarlacke herangezogen. Ebenso sind in dieser Norm nur das Verfahren, nicht jedoch die Prüfdauer und –temperatur vorgegeben. Diese werden individuell vom Hersteller festgelegt.

7 Beurteilung des Sachverhalts

Der Sachverhalt wird vom Unterzeichner folgendermaßen beurteilt:

- 1) Auf Basis der Untersuchungen am Ortstermin kann eine punktuelle Zerstörung des Klarlacks verteilt über das gesamte Fahrzeug festgestellt werden. Diese punktuellen Schäden können nicht durch einen Reinigungs- oder Poliervorgang entfernt werden.
- 2) Für die Schadenbeseitigung ist eine Neulackierung des Fahrzeugs vorzusehen, entsprechende Grundlagen der Berechnung sind den Gutachten in den Anlagen 1-3 zu entnehmen

Zusammenfassung des Gutachtens

Reparaturkosten ohne MwSt.	EUR	5.262,66
Mehrwertsteuer 19 %	EUR	999,91
Reparaturkosten mit MwSt.	EUR	6.262,57
Beurteilung		
Reparaturschaden		
Wiederbeschaffungswert differenzbesteuert	EUR	10.700,00
Neupreis ohne MwSt.	EUR	21.163,87
Neupreis mit MwSt.	EUR	25.185,00
Wertminderung	EUR	150,00
Reparaturdauer in Arbeitstagen		6-7
Wiederbeschaffungsdauer in Kalendertagen		14
Nutzungsausfall pro Tag	EUR	50,00

3) Zu der Frage der Ursache und Zusammenhang zu Partikelemissionen aus dem HKW Wedel konnten als deutlicher Hinweis kugelförmige Silikatpartikel im geschädigten Bereich des Lacks aufgefunden werden. Diese hatten weitgehend übereinstimmende Größe, Morphologie und Zusammensetzung wie für Partikelwurf in Untersuchungen Dritter nachgewiesen, z.B. Untersuchungsberichte aus Anlage A 6 und 7. Diese Partikel konnten keinem der Lackbestandteile als Quelle zugeordnet werden. Es handelt sich hierbei mutmaßlich um silikatische Schmelzkügelchen, die als charakteristischer Hinweis auf Flugasche angesehen werden können. Weitere Hinweise auf Elemente aus $Al_2(SO_4)_3$ wie in früheren Analysen anderer Gutachter festgestellt wurden in den hier durchgeführten Untersuchungen nicht vorgefunden. Hierbei ist die lange Zeitdauer seit Schadeneintritt und die seither geschehenen Regenauswaschungen und Autowäschen sowie Polierversuche zu berücksichtigen: Wesentliche Bestandteile der mutmaßlich schädigenden Partikel und der daraus entstehenden wasserlöslichen Substanzen wurden dadurch mit hoher Wahrscheinlichkeit im Nachhinein entfernt oder sind mittlerweile auf Konzentrationen unterhalb der Nachweisgrenze des analytischen Verfahrens verdünnt. In einer Plausibilitätsabschätzung konnten folgende Punkte ermittelt werden, die im Einklang mit einem Zusammenhang des Lackschadens mit Kraftwerksimmissionen stehen:

- a. Die gleichmäßige Verteilung der punktuellen Schadbereiche über alle waagerechten und die geringer werdende Dichte an senkrechten Flächen des Fahrzeugs weist auf Beaufschlagungen mit lackschädigenden partikulären Substanzen aus größerer Höhe (Fall Out) hin.
- b. Die ungewöhnliche Polymerzersetzung, insbesondere im Randbereich mit schollenartiger Struktur bei 60 % der punktuellen Schädigungen, spricht für einen chemischen Angriff des Klarlacks, wie er durch saure Beaufschlagung geschehen kann. Diese Erscheinungsform steht in deutlichem Gegensatz zu dem Erscheinungsbild bei Durchbrechen der Klarlackschicht durch z.B. Steinschlag.
- c. Die im Schadenzeitraum von dem Antragsgegner in einem Schreiben als möglicherweise zeitweilige auftretend angegebene Unterdosierung von $Ca(OH)_2$ kann eine solche saure partikuläre Beaufschlagung bewirken.
- d. Die pH-Wert-Messungen an immitierten Partikeln durch dritte Labore ergaben Werte im Bereich pH 2 bei Verdünnung 1000 mg auf 10 mL. Bei Eintrag von nur wenig Feuchtigkeit an einen Partikel sind hier deutlich niedrigere pH-Werte möglich. Eine pH-Wert-Grenze für die Beständigkeit der Lacke ist herstellerabhängig und kann hier nicht angegeben werden. Bei der Frage, ob es zu einem Schaden am Lack kommt, sind mehrere Einflussfaktoren zu berücksichtigen (siehe auch Abbildung 3):
 - i. der zum Schadenzeitpunkt herrschende Betriebszustand und die damit herrschende Partikelzusammensetzung
 - ii. die individuelle Beständigkeit des am Fahrzeug verwendeten Klarlacks gegenüber den einwirkenden Bedingungen
 - iii. die herrschenden Umgebungsbedingungen im Schadenzeitraum und im Anschluss an diesen Zeitraum (Feuchte, Temperatur, Zeitraum bis Autowäsche etc.)

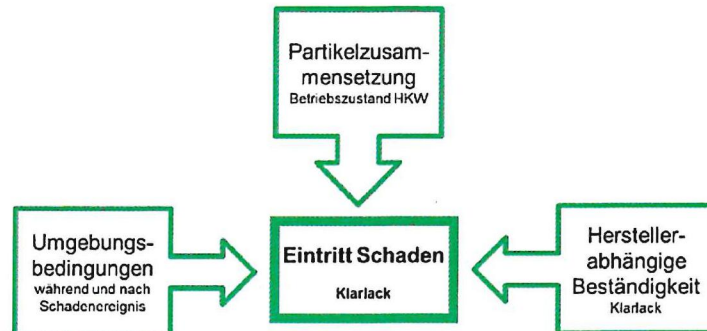


Abbildung 3: Einflussfaktoren auf den möglichen Schadeneintritt

Die Ergebnisse der Untersuchungen im Gutachten des TÜV vom 24.10.2017 (FPS1) werden als nicht geeignet angesehen, einen Zusammenhang zwischen Partikelbeaufschlagung und Lackschäden auszuschließen. Bei dieser Untersuchung wurden die Auswirkungen von Partikeln aus Rauchgaskanälen des HKW Wedel in einem Feldversuch untersucht, bei denen diese u.a. auf lackierten Motorhauben unter Freibewitterungsbedingungen über 5 Tage ausgelegt wurden. Bei diesen Untersuchungen traten nur Schädigungen auf, die durch Politur entfernt werden konnten. Eine solche Untersuchung kann wertvolle Hinweise zu Auswirkungen und möglichen Schadenverläufen erbringen. Sie kann jedoch nicht den Anspruch erheben, die zum Schadeneintrittszeitpunkt herrschenden Bedingungen Parameter, wie in **Abbildung 3** dargestellt, wiederzugeben.

Zusammenfassend konnte die Schadenursache in einer chemisch analytischen Untersuchung dem Partikelaustrag des HKW Wedel über das Auftreten von Silikat-Schmelzkügelchen in geschädigten Lackbereichen zugeordnet werden. In der oben aufgeführten Plausibilitätsbetrachtung wird unter Berücksichtigung aller zur Verfügung gestellten Informationen und eigenen Nachforschungen die Partikelimmission des HKW Wedel als möglich schadenursächlich eingeschätzt.

8 Zusammenfassung

- 1) Sind an dem Pkw des Antragstellers Skoda, Typ Yeti, mato-braun metallic, Kennzeichen PI NY 600 Beschädigungen im Bereich der Motorhaube, des Daches, des Dachholms, Kotflügel und an den Seitenteilen?

An oben genanntem Fahrzeug konnten Beschädigungen am Lack über das gesamte Fahrzeug mit Motorhaube, Dach, Dachholm, Kotflügel und an den Seitenteilen festgestellt werden.

- 2) Handelt es sich bei diesen um punktuelle Beschädigungen des Lacks des Fahrzeugs?

Es handelte sich um punktuelle Beschädigungen des Lacks mit einem durchschnittlichen geschätzten Abstand von 3 cm und Durchmesser von ca. 0,5 bis 2 mm.

- 3) Sind diese Schäden durch Industrieverunreinigungen entstanden aus dem Kohlekraftwerk der Antragstellerin in Wedel?

Zusammenfassend konnte die Schadenursache in einer chemisch analytischen Untersuchung dem Partikelaustrag des HKW Wedel zugeordnet werden. In einer zusätzlich durchgeführten Plausibilitätsbetrachtung wird unter Berücksichtigung aller zur Verfügung gestellten Informationen und eigenen Nachforschungen die Partikelimmission des HKW Wedel als möglich schadenursächlich eingeschätzt.

- 4) Sind die punktuellen Beschädigungen bereits in den Lack eingedrungen und nicht mehr durch eine Reinigung zu beseitigen?

An den punktuellen Beschädigungen war mindestens die zuoberst angeordnete Klarlackschicht zerstört und diese Beschädigungen ließen sich daher nicht mehr durch Reinigung oder in einem Polierversuch entfernen.

- 5) Was sind die chemische Ursachen für diese festgestellten Lackschäden des Pkw? Welche Ergebnisse werden bei einer chemischen Analyse der Schäden festgestellt?

Das Erscheinungsbild der Schäden spricht für einen chemischen Angriff des Polymers des Klarlacks und auch des unterliegenden Füllers. Die chemische Analyse konnte keine dafür ursächlichen Substanzen identifizieren. Da diese wasserlöslich sind, ist ein Abtrag bei Regen bzw. Wäschen seit dem Schadenzeitraum zu erwarten.

- 6) Liegt eine Übereinstimmung mit den chemischen Elementen oder chemischen Verbindungen vor, die aus einer Probe des Reingaskanals des Kohlekraftwerks, bei der Untersuchung von emittierten Partikeln und in einem Messbericht zur Ursachenfindung oder einer mineralogischen Untersuchung bereits ermittelt worden sind?

Zu der Frage der Ursache und Zusammenhang zu Partikelemissionen aus dem HKW Wedel konnten als deutlicher Hinweis kugelförmige Silikatpartikel im geschädigten Bereich des Lacks aufgefunden werden. Diese hatten übereinstimmende Größe, Morphologie und Zusammensetzung wie für Partikelaustrag in Untersuchungen Dritter nachgewiesen, z.B. Untersuchungsberichte aus Anlage A 6 und 7. Diese Partikel konnten keinem der Lackbestandteile als Quelle zugeordnet werden. Es handelt sich hierbei mutmaßlich um silikatische Schmelzkügelchen, die als charakteristischer Hinweis auf Flugasche angesehen werden können.

- 7) Welche Maßnahmen sind erforderlich, um die Schäden an dem Pkw sach- und fachgerecht zu beheben?

Für die Beseitigung der Schäden ist eine Neulackierung notwendig.

- 8) Welche Kosten fallen für eine fachgerechte Beseitigung der Schäden auf? Wie setzen sich diese Kosten im einzelnen zusammen? Welche Nutzungsausfallkosten sind anzusetzen sind anzusetzen im Zusammenhang mit der fachgerechten Schadensbeseitigung?
- 9) Welcher Wertminderungsbetrag ist anzunehmen, falls eine Schadenbeseitigung nicht oder nur mit unverhältnismäßigen wirtschaftlich nicht vertretbaren Aufwand oder nicht vollständig möglich ist?

Zusammenfassung des Gutachtens

Reparaturkosten ohne MwSt.	EUR	5.262,66
Mehrwertsteuer 19 %	EUR	999,91
Reparaturkosten mit MwSt.	EUR	6.262,57
Beurteilung		
Reparaturschaden		
Wiederbeschaffungswert differenzbesteuert	EUR	10.700,00
Neupreis ohne MwSt.	EUR	21.163,87
Neupreis mit MwSt.	EUR	25.185,00
Wertminderung	EUR	150,00
Reparaturdauer in Arbeitstagen		6-7
Wiederbeschaffungsdauer in Kalendertagen		14
Nutzungsausfall pro Tag	EUR	50,00

Hannover, den 01.11.2019



Martin Rütters

Hr. Dr.
Martin Rütters
Ö.v.b.Svs
Greitheweg 6
30559 Hannover

Brhv, den 05.09.2019

Gutachten

28182019

Bei Rückfragen bitte angeben!

Betrifft

: Lackschaden

Schadensbeschreibung:

Das Fahrzeug weist ganzheitlich punktuell tiefgehende Lackschäden an allen Bauteilen auf. Zur Schadensbehebung ist eine Komplettlackierung notwendig.

Fahrzeughalter : Herr Heinz Schnier
Hellgrund 123, 22880 Wedel
Amtliches Kennzeichen : PI-NY 600
Auftrag vom : 05.09.2019
Anwesend : Auftraggeber
Reparaturfirma : Firma Dekra Verrechnungssätze*
D-22880 Wedel

Zusammenfassung des Gutachtens

Reparaturkosten ohne MwSt.	EUR	5.262,66
Mehrwertsteuer 19 %	EUR	999,91
Reparaturkosten mit MwSt.	EUR	6.262,57
Beurteilung		
Reparaturschaden		
Wiederbeschaffungswert differenzbesteuer	EUR	10.700,00
Neupreis ohne MwSt.	EUR	21.163,87
Neupreis mit MwSt.	EUR	25.185,00
Wertminderung	EUR	150,00
Reparaturdauer in Arbeitstagen		6-7
Wiederbeschaffungsdauer in Kalendertagen		14
Nutzungsausfall pro Tag	EUR	50,00

*Die Berechnung erfolgte nach den mittleren ortsüblichen Stundenverrechnungssätzen der Dekra anhand der PLZ Region.
Berechnungen einzelner Werkstätten können aufgrund betriebsbedingter Kalkulation abweichen.

Gutachtennummer 28182019

Datum: 05.09.2019

Technische Daten und Fahrzeugbeschreibung

Amtliches Kennzeichen : PI-NY 600
Fahrzeugart : Ohne Art
Aufbauart : 5-türig
Fabrikat : SKODA
Typ / Untertyp : Yeti / Yeti 1.2 TSI Ambition PLUS EDITION
Fahrzeug-Ident-Nummer : TMBJF75L1C6079551
KBA-Nummer : 8004AGW
Hubraum / Leistung : 1197 ccm / 77 kW
Motorart / Zylinder / Motorbauart : Otto G-KAT / 4-Zylinder / Reihe
Abgascode : EU5
Plätze : 5
Leer- / zul. Gesamtgewicht / Nutzlast : 1340 kg / 1885 kg / 545 kg
Länge / Breite / Höhe : 4223 mm / 1793 mm / 1691 mm
Reifendimension : 225/50 R 17 H

Profiltiefe in (mm) :
Radstand : 2576 mm
Erstzulassung : 22.05.2012
Letzte Zulassung : 22.05.2012
Nächste HU / AU : 08.2021 / 08.2021
Laufleistung abgelesen : 86195 km
Laufleistung angegeben : 86195 km
Laufleistung geschätzt : 86195 km
Farbe : Matto-Braun Metallic (F8N)
Lackart : Metallic
Lackzustand : durchschnittlich
Allgemeinzustand : durchschnittlich
Karosseriezustand : durchschnittlich
Zustand des Fahrwerkes : durchschnittlich
Besichtigungszustand : unzerlegt, fahrbereit, verkehrssicher
Serienausstattung : siehe Kalkulation
Sonderausstattung : siehe Kalkulation
Vorschäden: : Tür vo.li.Delle,
Dach hi. li. Delle
Tür hi. re. Delle und Kratzer
Seitenwand hi. re. Delle und Kratzer
Tür vo. re. Delle und Kratzer

Gutachtennummer 28182019

Datum: 05.09.2019

ARB. POS. NR / LEIT-NR	INSTANDSETZUNGS-/EINZEL-/VERBUNDARBEITEN	KL	AW	ARB.- PREIS
	(RAD AUSGEBAUT)			
66 76 19 00	RADHAUSSCHALE H R AUS-/EINBAUEN	2	2	26.35
94 31 20 00	(RAD AUSGEBAUT) BEIDE SCHLUSSLEUCHTEN AUS-/EINBAUEN	2	2	26.35
63 69 19 00	ABDECKUNG F STOSSFAENGER H AUS-/EINBAUEN (SCHLUSSLEUCHTEN	2	7	92.23
55 59 19 00	AUSGEBAUT) HECKKLAPPE AUS-/EINBAUEN	2	11	144.93
66 50 19 00	SCHRIFTZUG AUS-/EINBAUEN	2	2	26.35
KN 9852	KENNZEICHEN H AUS-/EINBAUEN	2	1	13.18
44 05 19 00	RAD (RAEDER) H AUS-/EINBAUEN	1	2	25.05
	F-SPEICHER NACH REP AUSLESEN	1	2*	25.05
51 01 75 01)	KAROSSERIETEIL HOHLRAUM KONSERVIEREN	3	2	26.35
51 01 75 50	DECKEL V HOHLRAUM KONSERVIEREN (VERBUNDARBEIT)	3	1	13.18

L A C K I E R U N G (SYSTEM AZT)

LEIT-NR	ARBEITSGANG	- 2-SCHICHT-METALLIC	AW	ARB.- PREIS
0283	STOSSFAENGER	V	REPARATURLACK ST K3	12
0471	DECKEL V		REPARATURLACK ST III	21
0741	KOTFLUEGEL	L	REPARATURLACK ST III	10
	V			
0742	KOTFLUEGEL	R	REPARATURLACK ST III	10
	V			
1481	TUER V L		REPARATURLACK ST III	16
1482	TUER V R		REPARATURLACK ST III	16
1781	TUER H L		REPARATURLACK ST III	15
1782	TUER H R		REPARATURLACK ST III	15
2351	DACH		REPARATURLACK ST III	19
2397	DACHHOLM L		REPARATURLACK ST III	12
2398	DACHHOLM R		REPARATURLACK ST III	12
2583	STOSSFAENGER	H	REPARATURLACK ST K3	14
2931	HECKKLAPPE		REPARATURLACK ST III	17
3481	SEITENWAND		REPARATURLACK ST III	10
	L			
3482	SEITENWAND		REPARATURLACK ST III	10
	R			
	LACKIER-ZEITKOSTEN		AW	ARB.-
	FAKTOR	141.00	EUR/STD	PREIS
	LACKIERZEIT		209	
	VORBE. HPT-ARB. METALL-LACK.		17	
	VORBE. VERB-ARB. KUNSTSTOFF-LACK.		8	
	GESAMT-LACKIERZEIT	10 AW/STD :	234	3299.40

SYSTEM AUDATEX

Gutachtennummer 28182019

Datum: 05.09.2019

L A C K I E R U N G (SYSTEM AZT)

LACKIER-MATERIALKOSTEN	PREIS
REPARATURLACKIERUNG	645.95
REPARATURLACKIERUNG K3	128.37
MAT-KONST. HPT-ARB. METALL-LACK.	35.30
MAT-KONST. VERB-ARB. KUNSTSTOFF-LACK.	15.50

E R S A T Z T E I L E		PREISSTAND	: 01.08.2019 / 01
LEIT-NR	BEZEICHNUNG	TEILE-NR	PREIS
3020	TYPENZEICHEN R	+5L0853687 739	20.45

SYSTEM AUDATEX

Gutachtennummer 28182019

Datum: 05.09.2019

S C H L U S S K A L K U L A T I O N				EUR	EUR

A R B E I T S L O H N	ZEITBASIS	10 AW = 1			
STD GESAMT KL 1	4 AW X	125.25 EUR/STD	50.10		
GESAMT KL 2	78 AW X	131.75 EUR/STD	1 027.65		
GESAMTSUMME ARBEITSLOHN					1 077.75
N E B E N K O S T E N					
HOHLRAUMKONSERV.					
LOHN KL 3	3 AW X	131.75 EUR/STD	39.53		
GESAMTSUMME NEBENKOSTEN					39.53
L A C K I E R U N G					
ARBEITSKOSTEN			3 299.40		
MATERIALKOSTEN			825.12		
GESAMTSUMME LACKIERUNG					4 124.52
E R S A T Z T E I L E					
KLEINERSATZTEILE (2.0%)			20.45		
			0.41		
GESAMTSUMME ERSATZTEILE					20.86
R E P A R A T U R K O S T E N OHNE MWST.....					
					5 262.66

MWST 19.00 %					999.91
R E P A R A T U R K O S T E N MIT MWST.....					
					6 262.57

ERLAEUTERUNGEN:

E-TEILE-PREISE=UPE D HERST/IMPORT

+ = FARB-NR BESTIMMEN

E-TEILEPREISE=UPE D HERST /IMPORT

ZAX=ZEITERHEBUNG DURCH AUDATEX

(C) ALLE RECHTE AN DER LACK-KALKULATION SIND DER AZT AUTOMOTIVE GMBH

VORBEHALTEN

* = ANWENDERANGABEN

KN = KEINE ERSATZTEIL-/ARB-POS-NR

)=ZEITANTEILE IN ANDERER POS ENTH

LIZENZ = EKBR

SYSTEM AUDATEX

VALUEpilot

AUTOonline WBW-Korridor

Sehr geehrte Damen und Herren,

der AUTOonline Wiederbeschaffungswert-Korridor für das zuvor beschriebene Fahrzeug liegt im Bereich:

von 9.100 EUR bis 10.700 EUR (inkl. MwSt)

Diese Werte wurden unter Berücksichtigung der Erstzulassung, der Laufleistung, der Motorisierung und der Sonderausstattung ermittelt.

Die Basis bilden die AUTOonline Berechnungsverfahren und die Internetrecherche nach tatsächlich verfügbaren Vergleichsfahrzeugen.

Audatex AUTOonline GmbH

Abfragedatum:	05.09.2019 08:53
Aktenzeichen:	2019-1891
Nur Händlerfzg.:	Nein
Standort:	D 22880
Umkreissuche:	automatisch
Fahrgestell-Nr.:	79551 (die letzten 5 Stellen)
Fahrzeug-Art:	Ohne Art
Hersteller:	SKODA
Typ:	Yeti
Variante:	Yeti 1.2 TSI Ambition PLUS EDITION
Aufbau:	pkw
Anzahl Türen:	5
Farbe:	Matto-Braun Metallic (F8N)
Erstzulassung:	05.2012
Laufleistung:	86.195 km
Motorart:	BENZIN
Leistung:	77 kW
Hubraum:	1.197 ccm
Getriebeart:	MANUAL
Antriebsart:	Beliebig
Ausstattung:	Klima (manuell), Einparkhilfe Hinten, Schiebedach, Navigation

WBW-Korridor
9.100 EUR - 10.700 EUR
(inkl. MwSt)



AUTO
SCOUT 24

mobile.de

pkw.de
Hier kauft man Autos

webmobil24

auto.de
Deutschlands großes Autoportal

Innerhalb des Korridors liegen die nachfolgenden 5 Gebrauchtwagenangebote vor.

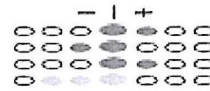
4 Yeti 1.2 TSI Ambition **10.000 EUR**
Entfernung: 351 km

****, D 41366 ****
Tel: ****, Fax: ****, E-Mail: ****

Variante: Ambition
Erstzulassung: 03.2012
Farbe: beliebig
Laufleistung: 78.000 km
Inserat: Privat
24.06.2019

Ausstattung und Beschreibung:
Airbag, ABS, Kurvenlicht, Bluetooth,
Bordcomputer, Dachreling,
Stabilitätskontrolle,
Freisprecheinrichtung, Isofix, Weitere

Übereinstimmung
Abweichung
Ausstattung:
Erstzulassung:
Laufleistung:
Preis:



Erkannte Ausstattung



Fehlende Ausstattung



Euro5

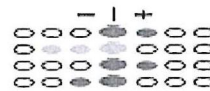
5 Yeti Ambition 1.2 TSI (Navi .. **10.680 EUR**
Entfernung: 182 km

Autohaus Härtel GmbH, D 49084 Osnabrück
Tel: +4954196325773, Fax: +49 (0)541 - 9711345

Variante: Ambition
Erstzulassung: 01.2012
Farbe: Brilliant
Laufleistung: 53.800 km
Inserat: Händler
26.08.2019

Ausstattung und Beschreibung:
Airbag, ABS, Bluetooth, Dachreling,
Stabilitätskontrolle,
Freisprecheinrichtung, Isofix, Weitere
Airbags, Klimaautomatik,

Übereinstimmung
Abweichung
Ausstattung:
Erstzulassung:
Laufleistung:
Preis:



Erkannte Ausstattung



Fehlende Ausstattung



Euro5



Unterhalb des Korridors liegen die nachfolgenden 3 Gebrauchtwagenangebote vor.

1 Yeti Ambition Plus Edition 1.. **7.999 EUR**
 AutoGalerie Stephan Illes, D 45896 Gelsenkirchen
 Tel: +4920997259007, Fax: +49 (0)2099 - 7259008
 Entfernung: 285 km

Variante: Ambition Pl.
Erstzulassung: 12.2011
Farbe: Candy-Weiss
Laufleistung: 124.000 km
Inserat: Händler
MwSt: Nein
Inseriert am: 01.08.2019

Ausstattung und Beschreibung:
 Airbag, ABS, Anhängerkupplung, Bluetooth, CD-
 Player, Dachreling, Stabilitätskontrolle, EURO 5,
 Elektr. Fensterheber hinten, Isofix, Weitere Airbags,
 Klimaautomatik, Leichtmetallfelgen, MP3 Schnittstelle,
 Navigation, Nebelscheinwerfer, Einparkhilfe Hinten,

Übereinstimmung
 Abweichung
 Ausstattung:
 Erstzulassung:
 Laufleistung:
 Preis:



Erkannte Ausstattung



Fehlende Ausstattung

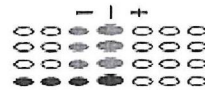


2 Yeti 1.2 TSI Ambition PLUS E.. **8.700 EUR**
 D 18546 Sassnitz
 Tel: 0049015156645050
 Entfernung: 278 km

Variante: Ambition Pl.
Erstzulassung: 03.2012
Farbe: Braun
Laufleistung: 87.000 km
Inserat: Privat
MwSt: Nein
Inseriert am: 01.09.2019

Ausstattung und Beschreibung:
 ABS, Kurvenlicht, Bordcomputer, Rußpartikelfilter,
 Dachreling, Stabilitätskontrolle, Isofix, Klima
 (manuell), Kurvenlicht, Leichtmetallfelgen,
 Lichtsensor, Metallic, MP3 Schnittstelle, Einparkhilfe
 Hinten, Radio, Regensensor, Scheckheft,

Übereinstimmung
 Abweichung
 Ausstattung:
 Erstzulassung:
 Laufleistung:
 Preis:



Erkannte Ausstattung



Fehlende Ausstattung



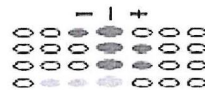
Euro5

3 Yeti Ambition Plus Edition U.. **8.888 EUR**
 VW Link.Gengenbach GmbH, D 77723 Gengenbach
 Tel: 0049078039263525, Fax: 0049078039263529
 Entfernung: 589 km

Variante: Ambition Pl.
Erstzulassung: 08.2012
Farbe: Schwarz
Laufleistung: 80.999 km
Inserat: Händler
MwSt: Nein
Inseriert am: 07.08.2019

Ausstattung und Beschreibung:
 Airbag, ABS, Anhängerkupplung, Bordcomputer, CD-
 Player, Dachreling, Stabilitätskontrolle, Weitere
 Airbags, Klima (manuell), Kopfstütze,
 Leichtmetallfelgen, Lichtsensor, Metallic,
 Multifunktionslenkrad, Schaltgetriebe, MP3

Übereinstimmung
 Abweichung
 Ausstattung:
 Erstzulassung:
 Laufleistung:
 Preis:



Erkannte Ausstattung



Fehlende Ausstattung



Euro5



Ursprüngliche Suchkriterien

Abfragedatum:	05.09.2019 08:53	Motorart:	bleifrei
Nur Händlerfzg.:	Nein	Leistung:	77 kW ± 1 kW
Umkreissuche:	bundesweit	Hubraum:	1.197 ccm
Hersteller:	Skoda	Getriebart:	Schaltgetriebe
Typ:	Yeti	Antriebsart:	beliebig
Aufbau:	Limousine	Ausstattung:	<input checked="" type="checkbox"/> EinparkhilfeHinten <input checked="" type="checkbox"/> Schiebedach <input checked="" type="checkbox"/> Navigation
Anzahl Türen:	5		
Erstzulassung:	05.2012 11.2011 - 11.2012		
Laufleistung:	86.195 km 48.500 km - 124.000 km		

Veränderte Suchkriterien

Laufleistung:	40.400 km - 123.000 km
Erstzulassung:	11.2011 - 10.2012
Gesamtanzahl:	24 / 69
Händlerfahrzeuge:	20 (83%)
Privatfahrzeuge:	4 (17%)
MwSt. ausweisbar:	0 (0%)
MwSt. nicht ausweisbar:	24 (100%)

Unterhalb des Korridors:

Variante	Laufleistung	EZ	Distanz	ST	Ausstattung	A	E	L	R	Preis	UP	Euro	Börse
Ambition Plus Edition	111.500 km	05.2012	155 km		<input checked="" type="checkbox"/> P <input checked="" type="checkbox"/> AUTO <input checked="" type="checkbox"/> NAVI	3	5	3	●	7.900 EUR	<input checked="" type="checkbox"/>	5	AUTO SCOUT24
Active	81.226 km	07.2012	577 km		<input checked="" type="checkbox"/> VO <input checked="" type="checkbox"/> NAVI	●	4	5	●	8.380 EUR	<input checked="" type="checkbox"/>	5	AUTO SCOUT24 mobile.de
Easy	95.000 km	05.2012	212 km		<input checked="" type="checkbox"/> P <input checked="" type="checkbox"/> AUTO <input checked="" type="checkbox"/> NAVI	●	5	4	●	8.490 EUR	<input checked="" type="checkbox"/>		auto.de
Experience	123.000 km	11.2011	78 km		<input checked="" type="checkbox"/> P <input checked="" type="checkbox"/> AUTO <input checked="" type="checkbox"/> X6 <input checked="" type="checkbox"/> NAVI	3	●	●	3	8.500 EUR		5	AUTO SCOUT24
Active	87.962 km	03.2012	360 km		<input checked="" type="checkbox"/> NAVI	3	4	5	●	8.550 EUR	<input checked="" type="checkbox"/>	5	AUTO SCOUT24
Ambition	92.425 km	08.2012	301 km		<input checked="" type="checkbox"/> NAVI	●	4	4	●	8.690 EUR		5	mobile.de
Active Plus Edition	79.100 km	10.2012	343 km		<input checked="" type="checkbox"/> VO <input checked="" type="checkbox"/> NAVI	●	●	5	●	8.990 EUR	<input checked="" type="checkbox"/>	5	AUTO SCOUT24
Active Plus Edition	89.126 km	08.2012	191 km		<input checked="" type="checkbox"/> NAVI	●	4	5	●	8.999 EUR		5	mobile.de

Innerhalb des Korridors:

Variante	Laufleistung	EZ	Distanz	ST	Ausstattung	A	E	L	R	Preis	UP	Euro	Börse
Ambition	50.000 km	05.2012	378 km		<input checked="" type="checkbox"/> NAVI	●	5	3	●	9.400 EUR			AUTO SCOUT24 mobile.de
Ambition	92.487 km	06.2012	166 km		<input checked="" type="checkbox"/> VO <input checked="" type="checkbox"/> NAVI	●	5	4	●	9.590 EUR	<input checked="" type="checkbox"/>	5	AUTO SCOUT24
Active	78.000 km	04.2012	387 km		<input checked="" type="checkbox"/> NAVI	●	5	5	●	9.600 EUR		5	AUTO SCOUT24
Ambition Plus Edition	104.400 km	09.2012	167 km		<input checked="" type="checkbox"/> P <input checked="" type="checkbox"/> AUTO <input checked="" type="checkbox"/> NAVI	3	4	3	●	9.750 EUR		5	AUTO SCOUT24 mobile.de
Ambition Plus Edition	107.900 km	06.2012	106 km		<input checked="" type="checkbox"/> P <input checked="" type="checkbox"/> AUTO <input checked="" type="checkbox"/> NAVI	3	5	3	●	9.900 EUR	<input checked="" type="checkbox"/>	5	AUTO SCOUT24 mobile.de
Active Plus Edition	79.436 km	10.2012	274 km		<input checked="" type="checkbox"/> NAVI	3	●	5	●	9.980 EUR	<input checked="" type="checkbox"/>	5	AUTO SCOUT24
Ambition	88.300 km	10.2012	44 km		<input checked="" type="checkbox"/> NAVI	●	●	5	●	9.985 EUR	<input checked="" type="checkbox"/>	5	AUTO SCOUT24
Ambition Plus Edition	40.400 km	09.2012	243 km		<input checked="" type="checkbox"/> P <input checked="" type="checkbox"/> AUTO <input checked="" type="checkbox"/> NAVI	3	4	3	●	10.480 EUR	<input checked="" type="checkbox"/>	5	AUTO SCOUT24 mobile.de

Oberhalb des Korridors:

Variante	Laufleistung	EZ	Distanz	ST	Ausstattung	A	E	L	R	Preis	UP	Euro	Börse
Active	50.910 km	05.2012	166 km		<input checked="" type="checkbox"/> P <input checked="" type="checkbox"/> NAVI	●	5	3	●	10.790 EUR		5	mobile.de
Ambition Plus Edition	108.000 km	11.2011	187 km		<input checked="" type="checkbox"/> NAVI	3	●	3	●	10.800 EUR		5	mobile.de
Active	50.910 km	05.2012	166 km		<input checked="" type="checkbox"/> NAVI	●	5	3	●	10.900 EUR	<input checked="" type="checkbox"/>	5	AUTO SCOUT24
Ambition	58.237 km	01.2012	373 km		<input checked="" type="checkbox"/> P <input checked="" type="checkbox"/> NAVI	●	4	3	●	10.900 EUR		5	mobile.de
Ambition Plus Edition	63.250 km	04.2012	227 km		<input checked="" type="checkbox"/> P <input checked="" type="checkbox"/> AUTO <input checked="" type="checkbox"/> NAVI	3	5	4	●	11.299 EUR			AUTO SCOUT24
Ambition Plus Edition	95.850 km	11.2011	146 km		<input checked="" type="checkbox"/> P <input checked="" type="checkbox"/> AUTO <input checked="" type="checkbox"/> NAVI	3	●	4	●	12.450 EUR	<input checked="" type="checkbox"/>		auto.de
Family	67.589 km	10.2012	222 km		<input checked="" type="checkbox"/> P <input checked="" type="checkbox"/> AUTO <input checked="" type="checkbox"/> NAVI	3	●	4	●	12.930 EUR	<input checked="" type="checkbox"/>	5	AUTO SCOUT24
Active Plus Edition	63.300 km	09.2012	174 km		<input checked="" type="checkbox"/> NAVI	●	4	4	●	12.990 EUR	<input checked="" type="checkbox"/>		auto.de
Durchschnitt	81.596 km	05.2012								10.010 EUR			

Übereinstimmung: Ausstattung | Erstzulassung | Laufleistung | Referenzpreis



Ursprüngliche Suchkriterien

Abfragedatum: 05.09.2019 08:53
Nur Händlerfzg.: Nein
Umkreissuche: bundesweit
Hersteller: Skoda
Typ: Yeti
Aufbau: Limousine
Anzahl Türen: 5
Erstzulassung: 05.2012
 11.2011 - 11.2012
Laufleistung: 86.195 km
 48.500 km - 124.000 km

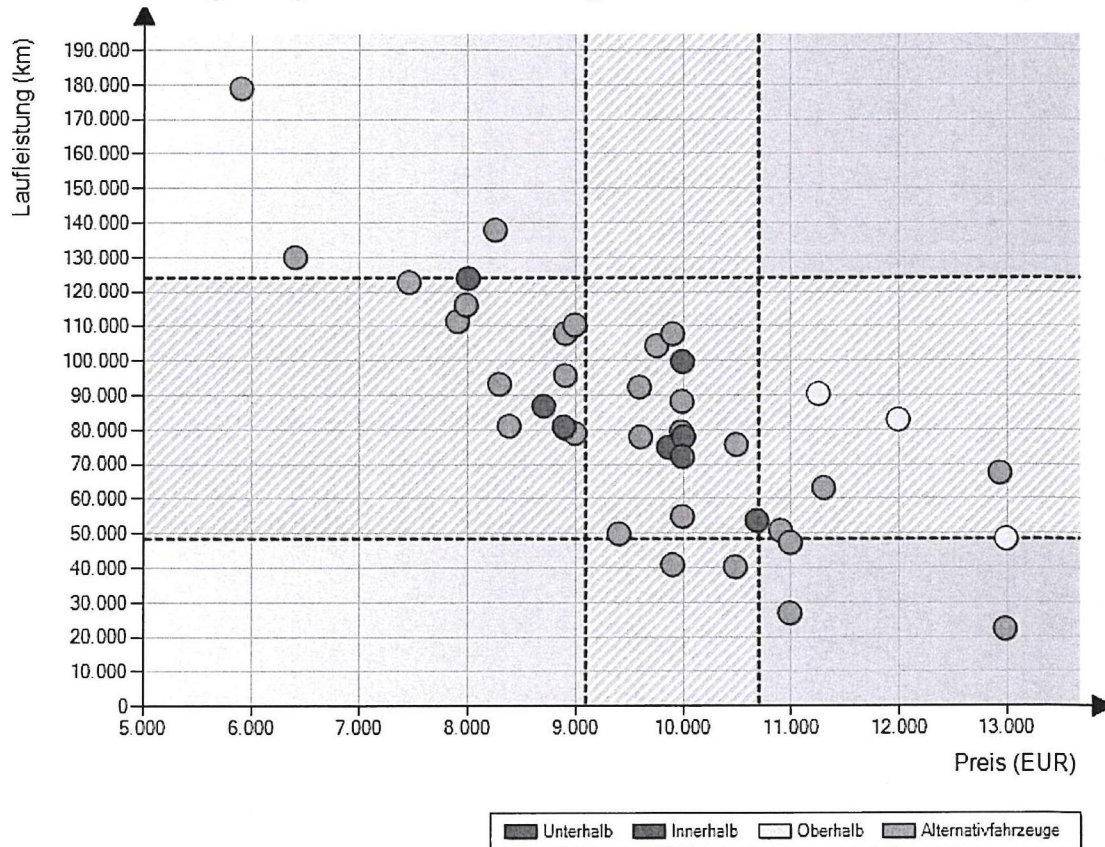
Motorart: bleifrei
Leistung: 77 kW ± 1 kW
Hubraum: 1.197 ccm
Getriebeart: Schaltgetriebe
Antriebsart: beliebig
Ausstattung:
 Einparkhilfe Hinten
 Schiebedach
 Navigation

Veränderte Suchkriterien

Laufleistung: 40.400 km - 123.000 km
Erstzulassung: 11.2011 - 10.2012

Gesamtanzahl: 24 / 69
Händlerfahrzeuge: 20 (83%)
Privatfahrzeuge: 4 (17%)
MwSt. ausweisbar: 0 (0%)
MwSt. nicht ausweisbar: 24 (100%)

Verteilung der gefundenen Fahrzeuge nach Preis und Laufleistung



Minderwert Report

Berechnung

Auftragsnummer	2019-1891
Hersteller	SKODA
Haupttyp	Yeti (5L) 05/09-
Untertyp	Yeti Ambition Plus
Aufbauart	Sonstige
Anzahl Türen	5
Hubraum	1197 ccm
Leistung	77 kW
Amtl. Kennzeichen	PI-NY 600
Fahrgestell-Nr.	TMBJF75L1C6079551
Erstzulassung	22.05.2012
Fahrzeugalter (in Monaten)	88
Laufleistung am Unfalltag	86195 km
Neupreis ohne MwSt.	€ 21.163,87
Neupreis mit MwSt.	€ 25.185,00
Wiederbeschaffungswert mit MwSt.	€ 10.700,00
SU-Schadenumfangfaktor	0.2
F-Marktgängigkeitsfaktor	1.0
F-Vorschadenfaktor	1.0
Lohnkosten	1.077,00
Ersatzteilkosten	€ 20,00
Lackierungskosten, gesamt	€ 4.124,00
Reparaturkosten gesamt ohne MwSt.	€ 5.262,00
erhebliche Reparaturkosten ohne MwSt.	€ 5.262,00
erhebliche Reparaturkosten mit MwSt.	€ 6.262,00
Marktrelevanz- u. Faktoren-Methode	€ 137,00
Durchschnitt	€ 137,00
Der Sachverständige befürwortet einen Minderwert in Höhe von € (Modell MFM (Marktrelevanz- u. Faktoren-Methode), gerundet)	150,00

Dr. Fricke & Kollegen PartGmbH · Yorkstraße 10 · 30161 Hannover

Landesamt für Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume
des Landes Schleswig-Holstein
z. H. Frau Martina Hermes
Hamburger Chaussee 25

24220 Flintbek

Per Mail: Martina.Hermes@llur.landsh.de

Dr. Hanns-Georg Fricke
Rechtsanwalt · Partner
Notar a. D.

Michael Struck
Rechtsanwalt · Partner
Fachanwalt für Arbeitsrecht
Fachanwalt für Bau- und Architektenrecht

Dr. Hanns-Christian Fricke
Rechtsanwalt · Partner
Fachanwalt für Verwaltungsrecht

Sebastian Alexander Fricke
Rechtsanwalt · Partner
Mediator

Dr. Matthias Schütte
Rechtsanwalt · Angestellter
Fachanwalt für Verwaltungsrecht

Dr. Max Matthiesen
Rechtsanwalt · Freier Mitarbeiter
Sozialdezernent a. D.

Dr. Andrea Elgeti-Kurze
Rechtsanwältin · Angestellte

Unser Zeichen (bitte angeben)

Gerichtslach 103

Datum

79/20 HC07 - bg D18/72014

08.06.2020

Sach: RA Dr. H.-C. Fricke
Schr.: Frau Gregorian

Ihr Zeichen: 705-G50/2012/001-§18-3

**Genehmigung des Landesamtes für Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume
vom 25. September 2013 für die Errichtung eines GuD-HKW in Wedel
Fristverlängerungsbescheid vom 13. Februar 2020**

**Widerspruch der Eheleute _____, der Eheleute _____ und
_____, der Eheleute _____, der Eheleute _____
_____, der Frau _____, der Frau _____, der Frau _____
_____, der Eheleute _____, des Herrn _____
und des Herrn _____**

Sehr geehrte Frau Hermes,

im Widerspruchs begründungsschreiben vom 15. Mai 2020 hatte ich u. a. aktenkundig gemacht, dass die Genehmigungsinhaberin nicht mehr die feste Absicht zur Errichtung der genehmigten Anlage in Wedel hat und die Genehmigung deshalb als „Vorratsgenehmigung“ anzusehen ist. In Ergänzung zu diesen Ausführungen überreiche ich in der Anlage eine Antwort des Hamburger Senats auf eine kleine schriftliche Anfrage vom 26. Mai 2020 (Drucksache 22/290). Aus dieser Antwort des Hamburger Senats geht

zweifelsfrei hervor, dass die Genehmigung für die Errichtung eines GuD-HKW in Wedel nur noch als „Ersatzoption“ fungieren und vorsorglich für den Fall, dass wider Erwarten der Energiepark Hafen nicht errichtet werden sollte, von der Genehmigungsinhaberin aufrechterhalten wird. Auf die Frage, welche Planung derzeit von der Freien und Hansestadt Hamburg präferiert wird und wie der zeitliche Planungshorizont für den Ersatz des Kohleheizkraftwerkes Wedel ist, hat der Hamburger Senat in der beigefügten Drucksache wie folgt geantwortet:

„Das HKW Wedel soll durch den Energiepark Hafen ersetzt werden. Die Grundlage dafür hat der Senat mit der Drs. 21/14636 „Umsetzung des Volksentscheids über die Hamburger Strom-, Gas- und Fernwärmeleitungsnetze - Verträge mit der Vattenfall GmbH zum Erwerb der Vattenfall Wärme Hamburg GmbH“ geschaffen. Seit Rückkauf der Wärme Hamburg wird konzentriert an der Planung gearbeitet.

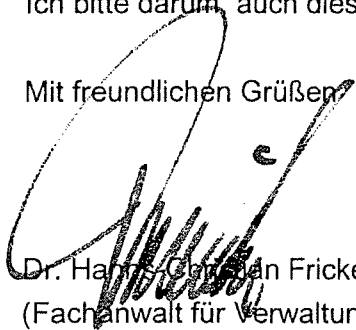
Die Beschaffungsplanung wurde gestartet, und die Genehmigungsverfahren laufen oder befinden sich in Vorbereitung. Erste Bautätigkeiten sind in 2021 vorgesehen. Die aktuelle Planung sieht eine Inbetriebnahme für Ende 2023 vor, sodass in der Heizperiode 2023/24 der Probetrieb beginnen kann. Nach Sicherstellung eines stabilen Dauerbetriebs kann die Abschaltung des HKW Wedel 2025 erfolgen.

Für einen Ersatz am Standort Wedel gibt es keinen zeitlichen Planungshorizont. Die Verlängerung der Genehmigung der ehemals in Wedel geplanten Gas-und-Dampf-Kraft-Wärme-Kopplung (GUD-KWK) - Anlage ist eine Maßnahme der Risikominimierung und der Sicherung einer Ersatzoption, falls der Energiepark Hafen oder die Fernwärmesystemanbindung (FWS) West wider Erwarten nicht umgesetzt werden können.“

Auch aus dem aktuellen Koalitionsvertrag über die Zusammenarbeit in der 22. Legislaturperiode der Hamburgerischen Bürgerschaft zwischen der SPD und der Partei Bündnis 90/Die Grünen vom 2. Juni 2020 geht hervor, dass der Energiepark Hafen zur Heizperiode 2023/24 in den Probetrieb gehen soll und für den Standort des Heizkraftwerkes Wedel ein Nachfolgekonzept erst noch erstellt werden soll. Die entsprechende Seite aus dem Koalitionsvertrag, auf der diese Aussage festgehalten wurde, füge ich in der Anlage in Kopie ebenfalls bei.

Ich bitte darum, auch diese Informationen im weiteren Verfahren zu berücksichtigen.

Mit freundlichen Grüßen

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Hans-Günther Fricke', written over the closing text.

Dr. Hans-Günther Fricke
(Fachanwalt für Verwaltungsrecht)