

● **Schriftliche Stellungnahme zu Schienenanbindung der
Batteriefabrik Northvolt bei Heide; Hier: Beteiligung im Rahmen des „Scoping“**

Grundsätzlich begrüßt der BUND Landesverband Schleswig-Holstein die Errichtung einer Batteriefabrik der Fa. Northvolt bei Heide. Dies gilt gleichermaßen für die geplante Schienenanbindung der Fabrik. Durch die Schienenanbindung kann eine von BUND-SH geforderte Optimierung der Transporte erreicht werden.

Das Gesamtprojekt könnte ein gutes Beispiel für eine gut abgestimmte und effiziente Planung mit positiver Umwelt- und Klimabilanz werden.

Leider scheinen das federführende Wirtschaftsministerium und das Amt für Planfeststellung ausgerechnet diese Ziele nicht hinreichend zu verfolgen.

So werden die zusammenhängenden und nicht unabhängig voneinander existenzfähigen Elemente des Projektes scheinbar dargelegt und geplant, so dass zwingend zusammenhängende und auch kumulierende Auswirkungen der Planungen nicht im Zusammenhang beurteilt werden.

Zudem wird für die Stellungnahme zum Scopingtermin der Schienenanbindung **nicht einmal eine Frist von 3 Wochen gewährt**, die noch dazu überwiegend in den Osterferien liegt.

Dieser Zeitraum reicht auch ohne seine Lage in der Ferienzeit definitiv nicht für eine umfassende und sachgerechte Befassung mit dem Sachverhalt aus.

Unter Zuhilfenahme dieser fragwürdigen Mittel erzeugen Ministerium und Genehmigungsbehörde ein Höchstmaß an Intransparenz, welches Planungsmängeln und Genehmigungsfehlern gänzlich unnötigen Vorschub leistet.

Wir bedauern dieses wenig sachgerechte Vorgehen bei einem derart raumbedeutsamen Projekt und kritisieren diese Praxis mit Nachdruck.

1. Der BUND-SH gibt folgende grundsätzliche Hinweise:

1.1.

Das Projekt der Batteriefabrik und deren Gleisanschluss bilden einen unmittelbaren Zusammenhang mit einer Flächeninanspruchnahme von ca. 110 ha, deren raumbedeutsame und technische Planung zwingend als Einheit zu sehen ist. Eine Abkoppelung der komplett unselbstständigen Teilplanung des Schienenanschlusses ist fachlich und rechtlich nicht akzeptabel. **Das Projekt ist folglich als Ganzes der UVP zu unterziehen.** Gleiches gilt für mögliche, noch nicht vorgelegte weitere Bestandteile der Planung wie z.B. eine Recyclinganlage oder auch die Lagerung und Behandlung von Gefahrstoffen, die offenbar auch an dem Standort vorgesehen sind.

1.2.

In diesem Zusammenhang weisen wir auf **unsere Stellungnahmen vom 11.07.2022 zur Flächennutzungs- und Bebauungsplanung der Batteriefabrik hin, die inhaltlich vollumfänglicher Bestandteil dieser Stellungnahme sind** und dem Text beigelegt sind.

Anlage 1:

„Gemeinde Lohe-Rickelshof - 12. Änderung des Flächennutzungsplans und Vorhabenbezogener Bebauungsplan (VBP) Nr. 19 „Batteriefabrik“ für ein Gebiet zwischen den Gemeindegrenzen zu Norderwörden im Westen und zur Stadt Heide im Osten und nördlich der B 203“

2. Es ergeben sich folgende grundsätzliche Forderungen:

2.1.

Aufgrund der besonders raumbedeutsamen Planung und deren erheblichen Auswirkung auf die Raumordnungsplanung der Region und des Landes **ist für die Gesamtplanung ein Raumordnungsverfahren durchzuführen.** Dies gilt auch aufgrund der erheblichen Überregionalen Auswirkungen des geplanten Straßen- und /oder Schienenverkehrs. Für letztere Auswirkungen ist dabei auch zu prüfen, ob die regional und überregional bestehenden Anschlüsse für Straße und Schiene die

geplanten Aufkommen ohne Veränderung und Zusatzplanung aufnehmen können, in wie weit Verkehrswegeplanungen des Landes und des Bundes zu ertüchtigen und anzupassen sind.

Ein Verzicht auf eine derartige Gesamtbetrachtung würde dem Gesamtprojekt und seinen Auswirkungen auf das Wohl der Allgemeinheit nicht gerecht und führt zudem zu erheblicher Rechtsunsicherheit für alle Beteiligten und leistet Fehlplanungen, Fehlinvestitionen und Planungsverzügen unnötig Vorschub.

Der auf diese Weise vollkommen diffus gestaltete Planungs- und Genehmigungsprozess stellt zudem die Genehmigungsbehörden auf der unteren Zuständigkeitsebene vor völlig unnötige Aufwände und Probleme, die zu vermeidbaren umweltfachlichen und genehmigungsrechtlichen Defiziten führen können. Dies ist durch eine koordinierte Gesamtplanung abzustellen und durch ein Raumordnungsverfahren abzusichern.

2.2.

Im Rahmen der UVP für alle Elemente der Gesamtplanung sind die kumulativen Auswirkungen auf die Gesamtheit der betroffenen Schutzgüter umfassend zu prüfen und darzustellen. Dabei sind u.a. auch die Hinweise der BfN-Schrift: Rudolf Uhl et al.: *Ermittlung und Bewertung kumulativer Beeinträchtigungen im Rahmen naturschutzfachlicher Prüfinstrumente* (BfN Skript 534¹) sinngemäß zu berücksichtigen.

2.3.

Für alle Bestandteile der Planung, also auch für den Schienenanschluss, sind im Rahmen der UVP die Vorgaben und Ansätze für ein **Havariekonzept** darzustellen und zu bewerten, welches die Verhinderung schädlicher Auswirkungen auf die Schutzgüter im Fall von Brand, Versickerung und Explosion betrachtet. Nach menschlichem Ermessen ist davon auszugehen, **dass in den Anlagenbestandteilen Umgang, Lagerung und Transport von Gefahrstoffen** in nicht unerheblicher Menge (z.B. Stoffe für Lithiumbatterien und deren Verarbeitung) **erfolgen**.

Dabei ist neben dem Wasser- und Löschgutmanagement auch darzustellen, inwieweit neben der Betriebsfeuerwehr **die außerbetrieblichen Schutz- und Sicherheitseinrichtungen (z.B. Feuerwehr, Gefahrstoffmanagement) der umliegenden Gemeinden in die Prozesse einbezogen werden müssten und inwieweit diese Einrichtungen dafür ausgerüstet und geeignet sind** bzw. in wie weit die Gemeinden diese Einrichtungen zu ertüchtigen haben.

¹ <https://www.bfn.de/sites/default/files/2022-05/Skript534.pdf>

2.4.

Die vorliegenden Unterlagen zur Fabrik wie zum Schienenanschluss bieten keine konkrete Information, inwieweit sämtliche für die Planungen **benötigten Grundstücke tatsächlich zur Verfügung stehen, und ob die komplette Erschließung im vollen Umfang gesichert ist**. Sofern dies nicht der Fall ist, erübrigt sich die Planung. Dieser Sachstand ist nachzuweisen.

2.5.

Bezüglich der kulturhistorischen Betroffenheit **der gesamten für das Gesamtprojekt in Anspruch genommenen Flächen** ist zu prüfen und darzustellen, in wie weit archäologische und denkmalpflegerische Aspekte bearbeitet und gelöst werden. Das Ergebnis ist nachzuweisen.

3. Zu den aktuell eingereichten Unterlagen im Einzelnen:

Für die hier vorgestellte Teilplanung der Gesamtplanung, die Gleisanbindung der Fabrik, können die naturschutzfachlichen und landschaftspflegerischen Aspekte der UVP-Planung weitgehend nachvollzogen werden. Der gutachterlichen Favorisierung der Variante B kann weitgehend gefolgt werden.

Soweit in der Kürze der Zeit beurteilbar, sind zumindest die folgenden Aspekte bei der UVP-Planung zu ergänzen und auszuführen (die Ziffern beziehen sich auf die vorgelegte Scopingunterlage):

zu Ziff. 4.5:

Soweit ein für den sehr alten Flächennutzungsplan verwendeter **Landschaftsplan** nicht fortgeschrieben wurde bzw. dieser älter als 10 Jahr ist, **sind die landschaftsplanerischen Informationen inkl. ihrer Klimarelevanz zu ergänzen, um eine sachgerechte Beurteilung im Rahmen der UVP zu ermöglichen**.

zu Ziff. 5.2:

Grundsätzlich sind die **kumulativen Beeinträchtigungen** im Rahmen naturschutzfachlicher Prüfinstrumente in fachlicher Anlehnung an die Hinweise der BfN zu **ermitteln** und zu bewerten (s. 2.2).

Der **Wirkfaktor Havarie blieb vollständig unberücksichtigt** und ist in Bezug auf seine Auswirkungen auf die Schutzgüter zu beschreiben und zu bewerten. **Im Rahmen der Risikoanalyse sind die Hinweise und Vorgaben für ein Havariekonzept zu erarbeiten**. Besonders sind dabei die Lagerung, der Transport und die Verarbeitung gefährlicher Stoffe zu betrachten, die am Standort Verwendung finden und lagern. Das **EU-Vorsorgeprinzip** (s. Anlagen) ist dabei sinngemäß zu beachten.

zu 6.2.:

Der Untersuchungsumfang erscheint grundsätzlich ausreichend. Insgesamt ist bei der Untersuchung das **jahreszeitliche Vorkommen der Arten** zu beachten (Beispiel: eine Erfassung der Amphibien- oder der Fledermausfauna im Januar wäre nicht sachgerecht.)

Es sind dabei auch die **Angaben der aktuellen Landschaftsplanung sowie die Erkenntnisse der UNB und Naturschutzverbände** auszuwerten.

zu 6.3 u. 6.4.:

Hier kommt der Untersuchung der Wirkungen einer Havarie und dem Umgang mit Gefahrstoffen eine besondere Bedeutung zu. Diese Untersuchung und Bewertung ist zu ergänzen.

zu 6.5.:

Bei den Schutzgütern Luft und Klima sind die besonderen, **häufig vorherrschenden Wetterlagen und der klimatische Einfluss sowie die Einflüsse einer Havarie** besonders zu betrachten und zu bewerten.

zu 6.7.:

Der geplante Untersuchungsumfang erscheint für den Bereich der Schienenanbindung ausreichend.

Zum Gesamtprojekt s.o. Pkt. 2.5 dieser Stellungnahme.

zu Ziff 6.8. und 6.9.:

Siehe auch Anmerkung zu Ziff. 5.2.

Hier ist die **Gesamtheit aller Wechselwirkungen der Gesamtanlage mit allen Anlagenteilen** (also natürlich nicht nur der singuläre Anlagenteil der Schienenanbindung) zu betrachten und zu bewerten.

Dies betrifft auch den **Havariefall** und eine ggfls. besondere Bedeutung und Risiken von Gefahrstoffen bei der Gesamtanlage.

Im Rahmen der UVP sollte zudem angeregt werden, die Gebäude und befestigten Flächen weitestmöglich mit PV auszustatten, und Versiegelungen zu minimieren.

Insgesamt zu ergänzen ist bei Schienenanbindung sowie allen übrigen Anlagenbestandteilen die Umsetzung und der Nachweis einer **umweltfachlichen Bauüberwachung** (Beispiel für den Bereich der Schienenanbindung: ²).

Der BUND-SH fordert umfassende Berücksichtigung und Beachtung der dargestellten Forderungen und Hinweise.

Der BUND SH ist gerne bereit, an der weiteren Planung des auch umweltpolitisch interessanten Projektes aktiv und lösungsorientiert mitzuwirken und steht für Fragen zur Verfügung.

2

https://www.eba.bund.de/SharedDocs/Downloads/DE/Umweltschutz/Downloads_Umwelt/52_7_1_Umwelt_Leitfaden_Teil_7.pdf;jsessionid=54476323A543001DBD9723BF48F7D035.live11314?__blob=publicationFile&v=5