

BUND Schleswig-Holstein, Lorentzendam 16, 24103 Kiel

An das
Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit, Technologie
und Tourismus des Landes Schleswig-Holstein
– Amt für Planfeststellung Verkehr –
(Anhörungsbehörde)
Hopfenstraße 29
24103 Kiel

Landesverband
Schleswig-Holstein e.V.

Fon 0431 66060-0

Fax 0431 66060-33

info@bund-sh.de

www.bund-sh.de

Fax: 0431/988-620-9999

Ole Eggers

Landesgeschäftsführer

ole.eggers@bund-sh.de

Ihr Zeichen: APV 36–624.911.2-14 Unser Zeichen: HE12024-407

25.07.2024

Planfeststellungsverfahren nach § 68 Absatz 1 Wasserhaushaltsgesetz (WHG) in Verbindung mit dem Verwaltungsverfahrensgesetz (VwVfG) in der bis zum 31.12.2023 geltenden Fassung, dem LNG-Beschleunigungsgesetz (LNGG) und dem Planungssicherungsgesetz (PlanSiG) für das Vorhaben „Jetty Westbecken – FSRU Liegeplatz“ in Brunsbüttel im Kreis Dithmarschen


Einwendung gegen die Erteilung der Genehmigung im vorgenannten Verfahren

Sehr geehrte Damen und Herren,

wir vom BUND SH bedanken uns für die Gelegenheit der Stellungnahme zu dem o.g. Planfeststellungsverfahren **und beantragen hiermit:**

Die seitens der Brunsbüttel Ports GmbH unbefristet beantragte Genehmigung zur Errichtung und den Betrieb des Jetty einschließlich des zugehörigen Liegeplatzbereiches für die FSRU und für die beliefernden LNG-Tanker sowie aller für den Betrieb erforderlichen wasserseitigen Infrastrukturanlagen einschließlich der erforderlichen Anschlüsse zu den vorhandenen infrastrukturellen Erschließungsanlagen an Land nebst allen bauzeitlich erforderlichen Flächen und Anlagen, die notwendigen Betriebszufahrten, die Ausbaggerung der Liegewanne und die Baggergutverbringung, nicht zu erteilen,

mit folgender Begründung:

- | | | | | |
|---|---|---|--|--|
| ● Hausanschrift:
Lorentzendam 16
D-24103 Kiel | Spendenkonto:
Förde Sparkasse
IBAN: DE33 2105 0170 0092 0060 06
SWIFT-BIC: NOLADE 21 KIE | Geschäftskonto:
Förde Sparkasse
IBAN: DE35 2105 0170 0092 0030 60
SWIFT-BIC: NOLADE 21 KIE | Vereinsregister:
Kiel VR 2794 KI
Steuernummer:
20/290/75910 | Der BUND ist anerkannter Naturschutzverein nach § 63 Bundesnaturschutzgesetz. Spenden sind steuerabzugsfähig. Erbschaften und Vermächtnisse an den BUND sind von der Erbschaftssteuer befreit. Sprechen Sie uns an, wir informieren Sie gerne. |
|---|---|---|--|--|
-  10 Minuten per Bus vom Hbf und ZOB mit den Linien 11, 81, 91, 501 und 502 zur Haltestelle Lorentzendam

Zeitraumen für Stellungnahmen und Auslegung

Die Antragsunterlagen lagen nur für eine Woche aus. Für die Stellungnahme war eine weitere Woche angesetzt. Die Antragstellerin hat mit entsprechender Vorarbeit die Unterlagen im August 2022 eingereicht, mithin weit über zwei Jahre Zeit für dieses angeblich „dringliche“ Vorhaben genutzt. Zudem gab es bereits frühere Anträge für einen Anleger an dieser Stelle für andere Zwecke, so dass die Antragstellerin sogar auf eine langjährige Planung zurückgreifen konnte. Stellungnahmen von Betroffenen und Trägern öffentlicher Belange sollen jedoch in einer mit internationalem Recht unvereinbar kurzen Frist von zwei Wochen erfolgen. Eine effektive Auseinandersetzung mit den umfangreichen Antragsunterlagen war in dieser Zeit nicht möglich. Wir sehen bereits die Auslegung als fehlerhaft an.

Fehlende und unvollständige Unterlagen

Die im BOB SH hinterlegten Unterlagen sind offenbar unvollständig und veraltet. Es fehlten nach dem Inhaltsverzeichnis u.a. bereits Unterlagen zu den Berechnungen der atomrechtlichen „Störfallvorsorge“, zu Havarierisiken, das nautische Gutachten, das Gutachten zur FSRU, zu den Klimaauswirkungen sowie die Auswirkungen auf die Bevölkerung aufgrund des deutlich näher an die Wohnbebauung herangerückten Betriebs der FSRU. Weiterhin fehlen die Anlagen M7, M8 und M9. Da der Betrieb der FSRU bereits genehmigt ist, sind die Umweltauswirkungen der FSRU korrekt zu berücksichtigen. Die vorliegenden Gutachten, insbesondere das Gutachten zur Schallimmissionsprognose der FSRU sind jedoch nachweislich falsch und können daher im Verfahren für den neuen Jetty keine Berücksichtigung finden.

Darüber hinaus fehlt in den Unterlagen u.a. die vollständige Berücksichtigung der bereits erfolgten Beantragung des festen LNG-Terminals einschließlich der Bauphase. Da dieser Terminal im LGG aufgelistet und bereits teilweise beantragt ist, muss seine Errichtung als „verlässlich absehbar“ berücksichtigt werden.

Die Auslegung ist zu wiederholen, sobald die Unterlagen vollständig sind.

Störfälle

Die Brunsbüttel Ports GmbH beabsichtigt in Brunsbüttel an der Elbe in der Nähe des rückzubauenden AKW Brunsbüttel, dem atomaren Zwischenlager mit hochradioaktiven Abfällen und dem Lager für schwach- und mittelradioaktive Abfälle eine neue Jetty für eine Gefahrgutanlage zu realisieren. Unmittelbar benachbart zu der beabsichtigten Jetty befindet sich

zudem eine Sondermüllverbrennungsanlage. Seitens der dortigen Betreiberin ist noch einmal eine Erhöhung der Lagerkapazität für gefährliche Abfälle um 288 t und die Errichtung eines neuen Gebindelagers für die Lagerung von 600 t gefährlichen Abfällen in ihren Transportgebinden beabsichtigt. Die entsprechende Erweiterungsgenehmigung dafür liegt bereits vor, sie wurde von der Brunsbüttel Ports GmbH im Antrag aber nicht berücksichtigt.

Seitens der Brunsbüttel Ports GmbH ist in der Nähe dieser (erweiterten) Sondermüllverbrennungsanlage einerseits und den drei atomaren Anlagen andererseits der Betrieb eines Störfallbetriebs der oberen Kategorie dauerhaft beantragt.

Darüber hinaus liegt der geplante LNG-Terminal im Gefahrenbereich der Konverterstation für Süd-Link. Diese Station ist bereits im Bau. Ein Störfall des LNG-Terminals könnte sich auch auf die Konverterstation auswirken und zu Stromausfällen in weiten Teilen Deutschlands, in ungünstigen Fällen sogar in weiten Teilen Europas führen. Der Antrag berücksichtigt jedoch diese Auswirkungen nicht und weist auch kein ausreichendes Schutzkonzept vor.

Direkt neben dem geplanten Jetty liegt der Anleger für den Öl- und Flüssiggasumschlag. Eine Betrachtung der Kaskadenwirkung von Unfällen in diesem Anleger oder auf dessen Hafengebiete fehlt.

Bei dem Vorhaben handelt es sich um einen Störfallbetrieb der oberen Klasse. Brunsbüttel ist **bereits mit den hochgefährlichen Hinterlassenschaften der Atomindustrie belastet**. Das gilt noch einmal mehr in Zeiten einer zunehmenden Bedrohungslage und zunehmend gefährdeter kritischer Infrastruktur. Gleichwohl soll mit dem in Rede stehenden Vorhaben nun das Gefahrenpotential für die Bevölkerung vor Ort noch einmal drastisch erhöht werden. Es soll im Jahr 2024 eine in Schleswig-Holstein einmalige Gefährdungsgemengelage geschaffen werden, die bei einem Ereigniseintritt nicht „nur“ mit **Explosionswirkungen und der Freisetzung von Schadstoffen**, sondern auch mit der **Freisetzung von Radioaktivität in einem die Reaktorkatastrophe von Tschernobyl weit übersteigenden Ausmaß** verbunden sein kann. Freigesetzte Radioaktivität könnte bei entsprechender Wetterlage bis nach Hamburg und darüber hinaus gelangen und dort zu mehr radioaktivem Niederschlag führen als die Reaktorkatastrophe von Tschernobyl. Es fehlt die Thematisierung dieses Gefahrenpotentials und ein entsprechendes Schutzkonzept.

Der TÜV Nord nahm 2022 für die konkreten Verhältnisse vor Ort in Brunsbüttel, im Übrigen zutreffend, einen atomrechtlich erforderlichen Sicherheitsabstand von 1.144 m mit Blick auf die atomaren Anlagen in Bezug auf die gängigen LNG-Transportschiffe mit einem Einzeltankvolumen von 65.000 m³ sowie von 1.027 m bei einem Lagertankvolumen von „nur“ 47.000 m³ an. Dieser Abstand ist jedoch nicht einzuhalten, wenn die LNG-Tanker vor dem Anlegen in der Elbefahrrinne oberhalb des Hafens wenden müssen. Warum das auf einmal nicht mehr gelten soll, erschließt sich uns nicht. Fakt ist, dass selbst bei Heranziehung der BMI-Richtlinie aus dem Jahr 1976 an mehreren Stellen der nach der Richtlinie erforderliche Sicherheitsabstand unterschritten wird. Die Inanspruchnahme einer Ausnahme auf Grund von Annahmen aus 1976 widerspricht dem maßgeblichen Stand von Wissenschaft und Technik und kann im Hochrisikobereich der Atomenergie nicht in Betracht kommen.

- Beweis: Sachverständigengutachten.

Erhebliche Teile von Schleswig-Holstein werden durch das Vorhaben erheblichen Störfallrisiken ausgesetzt und Menschen dadurch in ihrem Leben, ihrer Gesundheit und in ihrem Eigentum gefährdet. Diese Störfallrisiken sind mit den Maßstäben atomrechtlicher Schadensvorsorge nicht vereinbar. Die Errichtung eines Störfallbetriebs direkt neben den atomaren Anlagen war in der Vergangenheit stets ausdrücklich und zutreffend als unzulässig erachtet worden, weshalb auch das Bauplanungsrecht für Brunsbüttel einen entsprechenden Ausschluss vorsah.

Schutzvorkehrungen hinsichtlich Einwirkungen Dritter sind im Übrigen erst gar nicht vorgesehen. Ebenso fehlen Evakuierungspläne für Großschadensereignisse.

Unfallrisiken

Für den Betrieb ist ein Anlieferverkehr von großen LNG-Tankern zwingend notwendig, er ist notwendiger Bestandteil des Vorhabens. Es bestehen vorliegend nicht untersuchte Havarierisiken auf der Elbe oder uns dazu nicht bekannte Unterlagen. Durch eine Havarie eines LNG-Tankers etwa mit einem anderen Gefahrguttransport würde die Bevölkerung noch einmal einer zusätzlichen Gefahrenquelle ausgesetzt werden. Gleichwohl sind solche Havarierisiken und deren Auswirkungen offenbar nicht betrachtet worden. Das ist umso erstaunlicher, als die derzeit in Brunsbüttel liegende FSRU Hoegh Gannet im Herbst 2022 in eine Havarie verwickelt war.

Am 19. Juli 2024 sind in der Nähe von Singapur zwei Öltanker zusammengestoßen und in Flammen aufgegangen. Dabei hat es erst einen Monat vorher in der Nähe des Havarieortes eine Ölpest nach dem Zusammenstoß von 2 Tankern gegeben, Zahlreiche andere Beispiele von Unfällen mit Tanker lassen sich im [www. nachlesen](http://www.nachlesen). Aber auch die Elbe ist für zahlreiche, regelmäßig vorkommende Havarien großer Schiffe bekannt. 2019 - Gefahrguttanker auf Grund gelaufen; 2015 - Containerschiff läuft in Glückstadt auf Grund; 2004 - Säurealarm im Hamburger Hafen nach einer Kollision mit einem Tanker. Alle diese Berichte zeigen, die Gefahrensituation ist nicht abstrakt, die Frage lautet nicht, ob es zu einer Havarie auf der Elbe kommt, sondern wann.

Die Liste lässt sich mit LNG-Unfällen ergänzen. So kritisieren wir, dass die Wahrscheinlichkeit für einen schweren Unfall von der Antragstellerin nicht ordnungsgemäß angegeben wird. Dabei würde ein Blick nach Hammerfest reichen, das erst vor wenigen Jahren nur mit viel Glück der vollständigen Zerstörung durch einen LNG-Unfall entkommen ist und 2023 erneut einen Unfall vermelden musste.

Überhaupt nicht betrachtet wurden überdies die Auswirkungen der Bautätigkeit am geplanten festen LNG-Terminal. Da aber dieses Vorhaben zumindest schon teilweise beantragt und im LNGG aufgelistet ist, ist die Errichtung des festen LNG-Terminals als „verlässlich absehbar“ zu berücksichtigen.

Die „Ermittlung“ des Sicherheitsabstands zu den atomaren Anlagen ist u.a. auch aufgrund der vorherigen Auflistungen nicht nachvollziehbar. In den ausgelegten Antragsunterlagen sind keine Berechnungsgrundlagen vorhanden, erst recht keine aus atomrechtlicher Sicht.

Ein Bestandteil der ausgelegten Antragsunterlagen sollte auch ein an die Gefahrensituation angepasstes Brandschutzkonzept und ein an LNG angepasster Notfallplan sein. Auch das war nicht der Fall. Die Feuerwehr vor Ort ist personell und von ihrer Ausstattung her nicht in der Lage, ausreichenden Brandschutz zu gewährleisten. LNG-Brände und -Unfälle unterscheiden sich erheblich von anderen Störfällen der chemischen Industrie und der Energiewirtschaft. Durch falsche Brandbekämpfungsmaßnahmen können sich die Gefahrensituationen noch einmal stark erhöhen. Das findet in den Antragsunterlagen jedoch keine Berücksichtigung, insbesondere nicht aufgrund der Herausforderung durch eine Hochentzündlichkeit des LNG im gesamten Bereich des LNG-Terminals.

Die Auswirkungen von Explosionen und oder Bränden können jedenfalls auch mehrere hundert bis über tausend Meter weit, die damit einhergehenden Freisetzungen von Schadstoffen auch viele Kilometer weit reichen.

Große LNG-Poolfeuer lassen sich derzeit überhaupt nicht löschen. Auch hierfür fehlt es an einem Katastrophenschutzplan.

Die Szenarien für die Feuerwehren und Feuerbekämpfungsschiffe sehen praktisch ausschließlich den Einsatz von Wasser/wasserhaltigem Löschschaum vor. Beides darf bei einem Poolfeuer jedoch nicht verwendet werden, da es die Explosionsgefahr erhöht. Die Ausstattungen zur Brandbekämpfung sind für die Sicherung eines großen Störfalls am LNG-Terminal völlig ungeeignet.

Beweis: Sachverständigengutachten.

Es ist zu erwarten, dass nicht nur „mageres“ LNG mit Methan-Gehalten oberhalb von 99 Prozent gelagert werden soll, sondern auch „fettes“ LNG mit bis zu über 17 Prozent schwereren Molekülen. Damit wäre die Gefahr einer Schichtung des LNG und dadurch bedingt die Gefahr eines Roll-over massiv erhöht. Ein Roll-over kann die Tanks der FSRU zerstören.

Beim Brandschutz fehlen auch Konzepte, um Folgeereignisse zu vermeiden. Zwar ist bekannt, dass das Übergreifen von Bränden und Explosionen auf andere Betriebe verhindert werden muss, es fehlt aber an Konzepten, wie mit einer Kette aufeinander folgender Brände/Explosionen umgegangen werden soll.

Da die Bebauung neben dem LNG-Terminal sehr eng beieinander angeordnet ist, sind gegenseitige Auswirkungen bei Unfällen wahrscheinlich. Das gilt auch für die benachbarten Störfallbetriebe.

Auswirkungen auf den Menschen

Bei einer Realisierung dieses Vorhabens werden benachbarte Bewohnerinnen und Bewohner, Touristinnen und Touristen auch im „Normalbetrieb“ durch Lärm- und Lichtimmissionen, **Schadstoffeinträge (insbesondere Feinstaub, NOx, SO2)** in der Luft geschädigt. Negative Auswirkungen auf das Landschaftsbild sind ebenso zu erwarten, wie der Wegfall von

Sichtachsen. Beides trägt zur Erholung bei. Insgesamt wird die Bevölkerung erheblich in ihrer Gesundheit, ihrem Wohlbefinden und ihrem Eigentum beeinträchtigt.

Die Luftschadstoffprognose bezieht überdies maßgebliche Betriebsbestandteile wie z.B. das Entladen von LNG-Tankern nicht ein. Die Luftschadstoffprognose ist bereits deshalb unzutreffend; sie blendet maßgebliche Emissionen von NO_x, SO_x und Feinstaub aus.

Wir kritisieren, dass die maßgeblichen Grenzwerte insbesondere für NO_x überschritten wird.

Für die Anlagen nach dem BImSchG samt dem LNG-Tankerverkehr würde die Isolinie des Abschneidewertes von 0,3 kg N/(ha*a) bei fehlerfreier Prognose mindestens bis zu einer Entfernung von 2,5 km reichen. Es ist davon auszugehen, dass auch die Emissionen von NO_x, SO_x und Feinstaub bei ordnungsgemäßer Berechnung entsprechend weit in erheblichen und unzulässigen Konzentrationen nachgewiesen werden können.

Die Abschätzungen zu Emissionen ignorieren vollständig die Erfahrungen mit den tatsächlichen Gegebenheiten. So wird z.B. nicht auf das Ereignis am geplanten LNG-Terminal in Stade eingegangen, bei dem etwa sechs Stunden lang Gas abgepackelt werden musste. Insgesamt 60.000 Kubikmeter strömten aus einer neu errichteten defekten Gasleitung. Auch dieses Ereignis war nicht erwartet worden und fand im Genehmigungsverfahren in Stade keinen Niederschlag. Bekannte Unfälle, bzw. Beinaheunfälle oder Zwischenfälle mit LNG und/oder den Anbindungsleitungen sind von der Antragstellerin und der Zulassungsbehörde mit den Gegebenheiten der vorliegenden Planung abzu prüfen. Dementsprechend sind dann bei möglichen Gefährdungspotentiale Maßnahmen zur Schadensverhütung zu treffen.

Die prognostizierten Lärmemissionen im Gutachten zu den Lärmemissionen der in Brunsbüttel liegenden Hoegh Gannet lagen weit unterhalb der tatsächlich aufgetretenen Werte. Es muss bezweifelt werden, ob der von der Antragstellerin beauftragte Gutachter die Expertise besitzt, Lärmemissionen von LNG-Importterminals zuverlässig prognostizieren zu können. Es fehlt an einem fachlich kompetenten und seriösen Lärmgutachten für den Betrieb des Jetty. Bauvorhaben müssen alle Umweltauswirkungen berücksichtigen, auch die, die bereits durch andere Anlagen auftreten. Das gilt umso mehr, als der Antragstellerin bekannt ist, dass das bisherige Gutachten zur FSRU des mit dem Lärmgutachten beauftragten Büros Normec uppenkamp GmbH fehlerhaft ist und Normec uppenkamp GmbH abweichende Lärmprognosen weit von den real aufgetretenen Messwerten getätigt hat.

Das vorgelegte Gutachten ist ungeeignet, die Schallimmissionen am neuen Jetty korrekt vorauszusagen

Beweis: Gutachten.

Bereits jetzt fanden Rammarbeiten im Rahmen vorgezogener Baumaßnahmen statt. Die Schallemissionen dürften nach einem ersten Eindruck deutlich über den prognostizierten Werten gelegen haben. Das ist auch nicht verwunderlich, da sich der Schall der Rammarbeiten nicht nur über die Luft, sondern mit vielfacher Geschwindigkeit durch den Boden fortpflanzt.

Folgen Klimawandel

Es fehlt an einem Schutz vor den Folgen des Klimawandels. Das vorhandene Schöpfwerk hat bereits jetzt eine unzureichende Leistungsfähigkeit und Kapazität. Es ist zudem veraltet. Das Schöpfwerk ist 52 Jahre alt. Starkregen-Ereignisse und die Versandung der Freiläufe, unter anderem durch die Elbvertiefung, haben ab etwa 2020 zu einer Neubewertung der Bedarfe geführt und einen grundlegenden Erneuerungsbedarf gerade auch für das Schöpfwerk Brunsbüttel Süd ergeben. In diese Bewertung ist die Versiegelung durch die von der German LNG GmbH beabsichtigte Anlage noch gar nicht eingegangen. Das bedeutet, der Bedarf wäre noch einmal erheblich größer als bislang angenommen. Das bedeutet weiter, dass Starkregenereignisse mit einem LNG-Terminal bislang überhaupt nicht betrachtet worden sind.

In der Folge werden Anwohner und benachbarte Betriebe einer erhöhten Gefahr durch **Überschwemmungen** infolge nicht abfließenden Regenwassers und/oder drückenden Grundwassers ausgesetzt sowie damit verbundenen Schadstoffeinträgen. Das gefährdet auch die Sicherheit des Landesschutzdeiches. Diese Gefährdung hat die Antragstellerin nicht berücksichtigt.

Beweis: Gutachten.

Die Einschätzung, das Vorhaben sei nicht besonders anfällig gegenüber den bekannten prognostizierten Folgen des Klimawandels, insbesondere gegenüber Hochwassergefahren, ist falsch. Am 23.07.2024 wäre es im benachbarten Brokdorf fast zu einer Katastrophe gekommen. Neben Starkregen und heftigen Gewitter ist auch ein Tornado aufgetreten. Diese Szenarien sind durchaus auch für Brunsbüttel und den Hafen realistisch.

Die Ostseesturmflut im Oktober 2023 hat gezeigt, dass die Landesschutzdeiche gefährdet sind. Die insgesamt rund 39 Kilometer lange Ostsee-Deichlinie ist laut Land durch die Oktober-Sturmflut auf einer Länge von rund 6,6 Kilometer stark beschädigt worden; mittlere oder leichte Schäden weisen die Deichlinie auf knapp 13 Kilometern auf. Lediglich 20 Deichkilometer, also nur rund die Hälfte der Deichlinie, blieben unbeschädigt. Da sowohl durch die Elbvertiefung mit steigenden Fluten im Rahmen des Klimawandels als auch durch die Liegewannen im Bereich der LNG-Terminals mit Rutschungen zu rechnen ist, ist durch einen klimabedingten Meeresspiegelanstieg von einer erheblichen zusätzlichen Gefährdung auszugehen. Das gilt umso mehr, als aktuelle Studien zeigen, dass sich der Klimawandel derzeit beschleunigt und noch nicht alle Kipppunkte bekannt sind und berücksichtigt wurden.

Die Standsicherheit des Landesschutzdeiches wird zudem durch die beiden Liegewannen an dem neuen Jetty und den Anlegern für den festen LNG-Terminal nebst der Erschütterungen durch den Betrieb der FSRU zusätzlich gefährdet. Obwohl die Anlagen zur Deichsicherung über 50 Jahre alt sind und der derzeitige Zustand aufgrund von Sedimentablagerungen unbekannt ist, wird eine Sicherung nicht eingeplant. Wörtlich heißt es im Antrag: „Die Böschungsbereiche der Liegewanne werden in Richtung Deich nicht gegen Erosion gesichert: Hier wird nur Substrat gebaggert, welches sich in den letzten 50 Jahren in Folge des Hafenausbaus abgelagert hat. Der Küstenschutzdeich wurde vorher errichtet und gesichert (Wasserbausteine), insofern sind keine Auswirkungen zu erwarten.“ Wir stellen uns die Frage, wie kommt es zu dieser Einschätzung?

Klimaschutz

Die Klimawirkungen wurden entgegen verbindlichen Anforderungen des UVP- und Klimaschutzrechts in hohem Maße unzureichend ermittelt.

Darüber hinaus fehlt - entgegen dem UVPG und § 13 Abs. 1 S. 1 KSG – auch im Übrigen eine auch nur überschlägige Ermittlung der Klimawirkungen,

- die mittelbar mit der Nutzung von 5 Mrd. m³ LNG/Erdgas pro Jahr verbunden sind,
- die mit der Errichtung der Jetty verbunden sind,
- die unmittelbar mit den gesamten Betriebseinrichtungen des Terminals verbunden sind,

- die durch An- und Ablieverkehre der LNG-Tanker sowie sonstige Verkehre entstehen.

§ 13 Abs. 1 S. 1 KSG ist bei jeder Verwaltungsentscheidung zu beachten. Maßgeblich nach § 13 Abs. 1 S. 1 KSG sind die verursachten unmittelbaren und mittelbaren Treibhausgasemissionen, diese sind jeweils ins Verhältnis zu setzen zu den zwingenden Reduktionszielen des § 3 KSG sowie der nach § 3 KSG bis Ende 2044 bzw. nach den aktualisierten Budgetberechnungen des SRU bereits bis 2037 zu erreichenden Treibhausgasneutralität.

Eine Berücksichtigung von § 13 Abs. 1 KSG ist auch im Rahmen § 6 Abs. 1 Nr. 2 BImSchG erforderlich. Denn beim Klimaschutzgesetz und insbesondere § 13 KSG geht es gerade um den Beitrag einer bestimmten konkreten Anlagenzulassung mit Blick auf eine etwaige Verfehlung der Minderungsziele des Klimaschutzgesetzes.

Darüber hinaus verlangt das UVPG eine eigenständige Ermittlung und Bewertung mit Blick auf die direkten und indirekten Auswirkungen des Vorhabens auf das Schutzgut des globalen Klimas.

Das oberste britische Gericht hat dementsprechend am 20.6.2024 bestätigt, dass das Verbrennen von gefördertem Öl oder Gas unvermeidbar ist und die dabei freigesetzten Treibhausgase "direkte Folgen des Projekts" und folglich u.a. im Rahmen von UVPs zu ermitteln, zu bewerten und in die Umweltabwägung einzustellen sind.

Das gilt entsprechend für das Verbrennen von regasifizierten LNG.

CO₂ Emissionen sind nicht nur national zu betrachten, sondern im globalen Zusammenhang zu sehen. In den Antragsunterlagen fehlt jegliche Aussage über die Klimawirkungen im Rahmen der Gewinnung des LNG in der Förderregion.

Der Betrieb des neuen Jetty wurde auf unbegrenzte Zeit beantragt. Da der Betrieb der FSRU mit der Inbetriebnahme des landseitigen LNG-Terminals eingestellt werden soll, ist die Antragstellerin auskunftspflichtig, welche Umwelt- und Klimawirkungen und welche Lärm- und Schadstoffimmissionen von der nachgelagerten Nutzung zu erwarten sind. Diese Aussagen fehlen völlig, obwohl der Betrieb der FSRU nur einen kurzen Zeitraum der geplanten Nutzungsdauer des Jetty ausmachen soll.

Prognostizierter Betriebsbedarf

Es gibt keinen Nachweis, erst recht keinen für einen dringlichen energiewirtschaftlichen Bedarf

für den Betrieb fossiler Infrastruktur ab 2026 bis Ende 2043. Das Gegenteil ist, auch in Anbetracht der existenziellen Klimakrise, der Fall. Die Deutsche Energy Terminal (DET) konnte für die beiden LNG-Terminals Wilhelmshaven 1 und Brunsbüttel weder kurzfristige noch langfristige Kapazität vermarkten. Der staatliche Terminalbetreiber, der auch die FSRU für den geplanten neuen Jetty betreibt, hatte im Zeitraum vom 13. Juni bis zum 3. Juli für Quartale im Jahr 2025 im Rahmen der verpflichtenden Kurzfristvermarktung zwei Slots für Brunsbüttel und vier für Wilhelmshaven angeboten. Bei der Langfristvermarktung wurden für die FSRU in Wilhelmshaven jeweils 40 Slots für die Jahre 2025 bis 2029 angeboten. In Brunsbüttel waren es für die Jahre 2025 bis 2027 16 Slots, beziehungsweise für 2026 und 2027 jeweils 20 Slots. Aufgrund eines fehlenden Bedarfs konnten diese Slots nicht vermarktet werden. Die Gasversorgung ist nach Aussage der Bundesnetzagentur derzeit stabil, die Versorgungssicherheit ist gewährleistet. Es besteht nachweislich keine Gasmangellage noch droht einen Bedarf an Erdgas.

Das LNGG ist in weiten Teilen verfassungswidrig. Eine Genehmigungserteilung auf Grundlage des LNGG wäre mit den Vorgaben des KSG sowie verfassungsrechtlichen Vorgaben zum Klimaschutz nicht vereinbar. Sie konterkarierte vielmehr unter anderem den Klimabeschluss des Bundesverfassungsgerichts, indem eine Genehmigungserteilung auf Grundlage des LNGG dazu beitrüge, dass die rechtzeitige Erreichung der Treibhausgasneutralität durch Schaffung fossiler Überkapazitäten und fossiler Lock-Ins verhindert würde. Verfassungsrechtliche Klimaschutzanforderungen würden vollständig ignoriert.

Eine von fossilen Energieimporten unabhängige Energieversorgung sowie die Sicherstellung von Treibhausgasneutralität bis Ende 2044 erfordern einen spürbaren Rückgang der fossilen Erdgasnachfrage noch vor dem Jahr 2030. Die hiesige fossile Infrastruktur soll demgegenüber unbegrenzt ab 2025 am neuen Standort betrieben werden.

Das LNGG verstößt auch gegen europäisches und anderes internationales Recht.

Hafenbereich

Im LNGG ist ein FSRU-Standort nur im Bereich des Hafens Brunsbüttel zulässig. Die Antragsunterlagen weisen aber auf ein Gebiet außerhalb des zum Zeitpunkt der Verabschiedung des LNGG bestehenden Hafenbereichs hin. Wenn man sich die Pläne des Hafens und des geplanten Jetty anschaut und auch größere LNG-Tanker berücksichtigt, dann liegt der geplante neue Anleger nebst FSRU und LNG-Carrier nicht mehr vollständig im Hafenbereich, selbst wenn

die nachträgliche Erweiterung des Hafensbereichs zulässig sein sollte. Hierfür gibt es im LNGG keine Rechtsgrundlage. Der Antrag ist daher unzulässig.

Der geplante neue Standort würde es erforderlich machen, dass anlandende LNG-Tanker nach dem Wenden auf der Elbe entweder durch den im Rahmen der Elbvertiefung eingerichteten Schiffswarteplatz oder gefährlich nahe am Gefahrgutanleger, an dem die FSRU derzeit liegt, entlang fahren müssten. Für die notwendigen Schlepper wäre hier kein Platz.

Beweis: Gutachten

Die vorliegenden Unterlagen lassen keine Fortführung des Verfahrens zu.

Darüber hinaus gibt es bereits einen genehmigten Standort für die FSRU. Da zudem der landseitige LNG-Terminal mit besonderer Dringlichkeit geplant wird und teilweise schon beantragt wurde, bedarf es keiner weiteren Infrastruktur für die FSRU, deren Genehmigung am jetzigen Standort noch bis 15.02.2026 gilt.

Abhängigkeiten

Eine von fossilen Energieimporten unabhängige Energieversorgung ist auch aus Gründen der nationalen und europäischen Sicherheit dringend erforderlich. Mit der Abhängigkeit von fossilen Energieträgern fördert Deutschland Unrechtsregime, finanziert Kriege und macht sich erpressbar.

Kartierung Benthos

Die Erfassung und Ermittlung des Benthos wurden lediglich einmal im August vorgenommen. Das ist für eine umfassende Beurteilung des Bestandes und deren Gefährdungspotential nicht ausreichend. Der Zeitrahmen der Kartierung muss so gewählt werden, dass die Wanderzeiten und Laichzeiten der Fische erfasst und bewertet werden können. Daher sind die Kartierungen im Frühjahr (April/Mai) und im Herbst (September/Okttober) und ggfs. auch im Dezember. Dazu sind Maßnahmen zu benennen, die den Schutz gefährdeter Arten gewährleisten.

Landschaftspflegerischer Begleitplan

Der Landschaftspflegerische Begleitplan enthält gravierende Mängel. Zum einen wird die fehlerbehaftete Kartierung des Benthos mit einbezogen und es kommt aufgrund dessen zu falschen Ergebnissen. Die Überwachung der Umweltauswirkungen aus den Baumaßnahmen soll

durch den Bauherrn erfolgen. Kontrollen müssen immer von einer unabhängigen Stelle erfolgen. Daher sind die Bodenarbeiten von einer bodenkundlich geschulten Fachkraft zu überwachen.

Bei den Gründungsmaßnahmen für den Jetty besteht die Gefahr, dass große Schadstofffrachten aus den Sedimenten in den Fluss gelangen. Es fehlt eine ausreichende Betrachtung und Bewertung dieser Problematik.

Nach § 31 Wasserhaushaltsgesetz dürfen nur solche Maßnahmen ergriffen werden, die eine Wiederherstellung des vorherigen Gewässerzustandes nach Wegfall der Umstände nicht gefährden. Wir sehen hier einen Verstoß gegen geltendes Gesetz, die Maßnahmen aus einem vorzeitigen Baubeginn sind aus naturschutzfachlicher Sicht nicht reversibel.

Die Elbe ist ein dynamischer Fluss. Daher ist es nicht ausgeschlossen, dass es auch mit dem Hintergrund von weiteren Ausbaggerungen im Flussbett zu veränderten Strömungsverhältnissen kommt. Dann ist es durchaus im Rahmen der Wahrscheinlichkeit, dass Kolkbildungen an den Dalben und Stützpfehlen auftreten. Dieses Szenario wird negiert, dass sehen wir jedoch als kritisch an.

Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen eines Eingriffs in Natur und Landschaft sind zeitnah und in einem funktionalen Zusammenhang umzusetzen. Der Bauträger soll jedoch 2 Jahre Zeit haben, den erheblichen Eingriff zu kompensieren. Das ist nicht zeitnah, zudem bezweifeln wir, dass der Kompensationsbedarf von 222.237 m² umgesetzt werden kann. Weitere große Bauvorhaben sind in Schleswig-Holstein in der Umsetzung, auch dort werden große Flächen für die Kompensationsmaßnahmen erforderlich sein. Wie soll das umgesetzt werden, in einem Bundesland, in dem bereits Träger kleinerer Bauvorhaben Schwierigkeiten haben, Ausgleichsflächen zu erwerben?

Es findet ein erheblicher Eingriff in das Landschaftsbild statt. Dieser Eingriff findet keinen Niederschlag in der Kompensationsermittlung und ist somit noch nachzuholen.

Gesetzliche Vorgaben (Menschenrecht, Lieferketten)

Die durch das Vorhaben zu erwartenden Klimawirkungen sind sehr genau bekannt, zumindest hinsichtlich der durch bestehende Verträge zu erwartenden Vorkettenemissionen, werden aber von der Antragstellerin nicht berücksichtigt. Zur näheren Begründung der vorstehenden Punkte nehmen wir ausdrücklich Bezug auf die Einwendungen der Texas Campaign for the Environment,

Port Arthur Community Action Network, Chispa Texas (League of Conservation Voters) sowie von Andy Gheorghiu im Verfahren **G10/2023/055, Immissionsschutzrechtliches Genehmigungsverfahren für Errichtung und Betrieb eines LNG-Onshore-Terminals in Brunsbüttel**. Weiterhin wird auf den International Human Rights Report zum Thema Fracking verwiesen. Deutschland, seine Behörden und Behördenmitarbeiter sind zur Einhaltung der Menschenrechte verpflichtet. Ein Antrag für ein Vorhaben, das aufgrund der bereits bekannten Verträge sicher zu Menschenrechtsverstößen führen würde, muss abgelehnt werden.

Das Unterlassen der Antragstellerin, die klimarelevante Bewertung durchzuführen, stellt einen rechtswidrigen Verstoß gegen das Lieferkettengesetz dar. Mit der geplanten Einspeisung des über die FSRU regasifizierten Erdgases in das nationale Leitungsnetz ist zumindest ein Akteur involviert, mit mehr als 2.000 Angestellten. Die Genehmigungsbehörde und jeder einzelne Behördenmitarbeitende ist jedoch an Recht und Gesetz gebunden. Deshalb ist das Verfahren umgehend zu beenden und solange nicht erneut zu starten, bis die Antragstellerin einen Antrag vorlegt, in dem sie eine umfassende Bewertung im Rahmen des Lieferkettengesetzes vorlegt.

Verklappung Baggergut

In der naturschutzrechtlichen Genehmigung 524-Baggerungen i. d. Hamburger Stromelbe, Einbringungen bei Tonne E3-1617/2015-4967/2015-UV-58316/2023 steht unter Punkt 3.16.: Sedimente aus anderen als den in den Antragsunterlagen aufgeführten Landeshafengewässern dürfen im Rahmen dieser Genehmigung nicht eingebracht werden.

Eine Genehmigung für Baggergut aus dem Hafen Brunsbüttel ist daher explizit ausgeschlossen.

Da das Verbringen von Baggergut in die Nordsee durch Verdriften von Sediment auch auf benachbarte Länder Auswirkungen hätte, wäre hierfür vorab eine internationale UVP erforderlich.

Die Antragstellerin plant jedoch - ohne erforderliche Genehmigungen - Baggergut aus Brunsbüttel im Bereich der Tonne E3 einzubringen. Das ist unzulässig. Die Antragstellerin hat nachzuweisen, wie sie das Baggergut aus der Liegewanne, sowohl kurz- als auch langfristig, verbringen darf. Das Verfahren ist daher umgehend zu beenden.

Garantien

Die Realisierung des hier beantragten Vorhabens ist mit dem europäischen Beihilferecht nicht vereinbar, da voraussichtlich der Steuerzahler über eine Pacht weitgehend die Errichtung eines später anderweitig genutzten Jetty übernehmen soll.

Die Bundesregierung Deutschland hat für die Standorte Wilhelmshaven I und Brunsbüttel Garantien ausgesprochen, um der Deutschen Energy Terminal den Betrieb des FSRU und das Management der dazu erforderlichen Verträge zu ermöglichen. Die Risiken, die mit dem Betrieb einhergehen, sind nur teils versicherbar. Die Verträge, die die DET mit den privaten Vertragspartnern abschließt, enthalten daher auch Eventualverpflichtungen in Form von umfangreichen Haftungsfreistellungen. Für diese In der Drucksache 20/7828 des deutschen Bundestages wird erläutert, dass für den Betrieb die Deutsche eEnergy Terminal GmbH (DET) zuständig ist und dafür Versicherungen abgeschlossen hat, die u.a. auch Schäden, die sich aus Unfällen ergeben, abdecken sollen. So wird subsidiär und für den Fall, dass ein solcher Unfall und seine Folgen nicht unter den Versicherungsschutz der DET fallen, sogenannte Standort-Garantien anwendbar sein. Es zeigt auch, dass die Versicherungen sich Hintertüren offen lassen, wenn Schäden größeren Ausmaßes auftreten. Offensichtlich sind die Versicherungen nicht bereit, die Risiken des laufenden Betriebs zu versichern. Mit der Garantie sagt der Bund zu, im Haftungsfall bis zum garantierten Betrag die notwendigen Mittel zur Verfügung zu stellen. Hier sollen die Steuerzahler für die unkalkulierbaren Risiken aufkommen!¹.

Eine Genehmigung des Planvorhabens kann unter den vorgenannten Gründen nicht erfolgen und wir bitten Sie als Genehmigungsbehörde den Antrag der Brunsbüttel Ports GmbH zu versagen.

Wir bitten, uns über den Beschluss in Kenntnis zu setzen und um eine weitere Beteiligung im Verfahren.

Mit freundlichen Grüßen

**Ole Eggers
Landesgeschäftsführer**

¹ Quellen: <https://dserver.bundestag.de/btd/20/078/2007828.pdf>
https://www.bmwk.de/Redaktion/DE/Downloads/Energie/20230303-Ing-bericht.pdf?__blob=publicationFile&v=6