



Deutsche Umwelthilfe e.V. | Hackescher Markt 4 | 10178 Berlin

An das
Staatliche Gewerbeaufsichtsamt Lüneburg
Auf der Hude 2
21399 Lüneburg
per E-Mail: poststelle@gaa-lg.niedersachsen.de
per Fax: 04131/15-1401

BUNDESGESCHÄFTSSTELLE
BERLIN

Hackescher Markt 4
Eingang: Neue Promenade 3
10178 Berlin

Sascha Müller-Kraenner
Tel. +49 30 2400867-15
Fax +49 30 2400867-19
mueller-kraenner@duh.de
www.duh.de

26. Juni 2023

Immissionsschutzrechtliches Genehmigungsverfahren zugunsten der Hanseatic Energy Hub GmbH (HEH) für die Errichtung und den unbefristeten, sogar noch über 2043 hinausgehenden Betrieb eines landseitigen LNG-Terminals in Stade-Bützfleth mit fossilem LNG/Erdgas mit einer Kapazität von 13,3 Milliarden Kubikmeter pro Jahr

Gz. 4.1-CUX911000536/LG20-068

Sehr geehrte Damen und Herren,

in o.g. Angelegenheit machen wir hiermit als nach Umweltrechtsbehelfsgesetz anerkannter Umwelt- und Verbraucherschutzverband nachfolgende

Einwendungen

geltend und beantragen,

die seitens der HEH beantragte immissionsschutzrechtliche Genehmigung zur Errichtung und zum unbeschränkten und unbefristeten Betrieb eines landseitigen LNG-Terminals mit fossilem

LNG/Erdgas mit einer Kapazität von 13,3 Milliarden Kubikmeter pro Jahr nicht zu erteilen.

Sollte vor dem Hintergrund der untenstehenden Einwendungen das Genehmigungsverfahren gleichwohl weiter betrieben werden sollen, beantragen wir,

die Wiederholung der Auslegung der Antragsunterlagen, sobald tatsächlich vollständige und widerspruchsfreie Unterlagen vorliegen, sowie sodann eine die effektive Beteiligung gewährleistende Auslegungszeit, die erneute Einwendungsmöglichkeit und die anschließende Durchführung eines Erörterungstermins.

Wir beantragen ferner,

die bereits erfolgte Zulassung des vorzeitigen Beginns unter anderem für Rodungsarbeiten unmittelbar zu widerrufen.

Die Terminal-Flächen sind überwiegend baum- und strauchbestandene Grünflächen mit Feuchtbereichen und Stillgewässern. Sie liegen direkt hinter dem Elbdeich und stellen einen Lebensraum für zahlreiche Tierarten dar (vgl. explizit die Kurzbeschreibung). Durch Rodung werden diese Lebensräume irreversibel zerstört. Das ist mit den Voraussetzungen des § 8a BImSchG nicht vereinbar.

1. Unvollständige und widersprüchliche Antragsunterlagen

a) Ausweislich der Antragsunterlagen ist die Übereinstimmungserklärung seitens der HEH nicht unterschrieben (vgl. die Antragsformulare). Das bedeutet,

die Papierform der ausgelegten Unterlagen ist nicht mit den online verfügbaren Unterlagen identisch.

Auf dieser Grundlage kommt die Durchführung eines rechtmäßigen Genehmigungsverfahrens mit Öffentlichkeitsbeteiligung von vornherein nicht in Betracht. Die DUH kann – ebenso wenig wie alle anderen Einwender*innen - nicht beurteilen, ob und welche online verfügbaren Unterlagen die maßgeblichen sind.

Es erstaunt, dass der Anhörungsbehörde dieser grundlegende Mangel nicht aufgefallen ist - oder die Übereinstimmung der online ausgelegten Antragsunterlagen mit den in Papierform eingereichten von ihr als irrelevant angesehen wird.

b) Darüber hinaus fehlen offensichtlich überhaupt, also unabhängig von Internetveröffentlichung oder Papierform, unter anderem

- **vollständige Unterlagen zur Ermittlung der mit dem Vorhaben und dem Gesamtprojekt verbundenen (un)mittelbaren Klimawirkungen,**
- **eine Betrachtung der Störfall- und Umweltauswirkungen des Gesamtprojekts im Rahmen des UVP-Berichts und der FFH-Verträglichkeitsprüfung sowie**
- **eine Betrachtung von Summationseffekten im Rahmen der FFH-Verträglichkeitsprüfung.**

Es ist folglich nicht nur unklar, welche Antragsunterlagen überhaupt maßgeblich sind, die im Internet veröffentlichten Antragsunterlagen sind jedenfalls auch unvollständig.

Nach Erarbeitung und Vorlage widerspruchsfreier und vollständiger Antragsunterlagen und entsprechender Prüfung durch das Gewerbeaufsichtsamt Lüneburg ist die Auslegung zu wiederholen.

c) Dafür ist auch die öffentliche Bekanntmachung zu wiederholen. Die jetzige öffentliche Bekanntmachung erfüllt im Übrigen die von der Rechtsprechung geforderte Anstoßfunktion nicht, weil in ihr jeglicher Hinweis auf das Gesamtprojekt und auf Wechsel- und Summationswirkungen mit dem geplanten Anleger in der Untereibe, der dort weiter geplanten FSRU sowie den LNG-Lieferverkehr im engen Fahrwasser der Elbe bei Stade und den geplanten An- und Abfahrtverkehr zu Land und mithin ein Hinweis auf grundlegend massivere und weitreichendere Betroffenheiten von Mensch und Umwelt fehlen, als sich allein infolge eines LNG-Terminals ergäben.

2. Effektive Beteiligung unmöglich

a) Die im Internet veröffentlichten Unterlagen haben einen Umfang von knapp 10.000 (!) Seiten (vgl. auch das Inhaltsverzeichnis). Bei vielen der online verfügbaren Unterlagen ist zudem keine Such- und/oder Kopierfunktion verfügbar. Der Umfang ist derart groß, dass ein Austausch von Unterlagen innerhalb von Mitarbeiter*innen der DUH teils gar nicht bzw. teils allenfalls nach mehrfachen Komprimierungen möglich war.

b) Art. 6 Abs. 3 der Aarhus-Konvention verlangt, dass die Verfahren zur Öffentlichkeitsbeteiligung jeweils einen angemessenen zeitlichen Rahmen für die verschiedenen Phasen vorsehen, damit der Öffentlichkeit ausreichend Zeit zur **effektiven** Vorbereitung und Beteiligung gegeben wird.

In Umsetzung dieser Vorgaben der Aarhus-Konvention legen Art. 3 und Art. 4 der Beteiligungsrichtlinie 2003/35/EG fest, dass die betroffene Öffentlichkeit nicht nur frühzeitig, sondern auch **in effektiver Weise** die Möglichkeit erhält, sich an den umweltbezogenen Entscheidungsverfahren zu beteiligen, und zu diesem Zweck das Recht hat, der zuständigen Behörde gegenüber Stellung zu nehmen und Meinungen zu äußern, wenn alle Optionen noch offen stehen und bevor die Entscheidung über den Genehmigungsantrag getroffen wird.

c) Das wird mit einer Auslegungszeit von nur einem Monat bei knapp 10.000, teils nicht durchsuchbaren

Seiten schlicht konterkariert. Eine angemessene Prüfung und Bewertung der Antragsunterlagen ist unmöglich. Eine effektive Öffentlichkeitsbeteiligung ist offensichtlich nicht gewünscht bzw. wird offenbar gefürchtet.

Der Anhörungsbehörde steht es nicht nur ohne weiteres frei, die Auslegungs- und Einwendungszeiten des BImSchG **angemessen zu verlängern**, um die rechtlich geforderte effektive Beteiligung zu gewährleisten. Sie ist infolge des Völker- und Europarechts auch gehalten, dies spätestens im Rahmen der erforderlichen erneuten Auslegung nachzuholen.

3. Klimaschutzanforderungen vollständig ignoriert: Betrieb mit fossilem LNG/Erdgas sogar noch über 2043 hinaus und vollständig unbefristet beantragt

a) Die HEH beantragte (bereits) am 11. April 2022 die Erteilung einer immissionsschutzrechtlichen Genehmigung für Errichtung und Betrieb eines landseitigen LNG-Terminals mit fossilem LNG/Erdgas in Stade-Bützfleth. Das Terminal soll eine **Kapazität von 13,3 Milliarden Kubikmeter pro Jahr** haben. Die Anlage soll „im Jahre 2026“, nach anderen Angaben (unter anderem seitens der Betreiber der für Stade-Bützfleth vorgesehenen FSRU) sogar erst „Anfang 2027“ in Betrieb genommen werden. **Die Anlage soll vollständig unbeschränkt und unbefristet mit fossilem LNG/Erdgas betrieben werden** (vgl. Formular 1.1).

Der Verbrauch von 13,3 Mrd. m³ Erdgas pro Jahr bedeutet die Freisetzung von 24,5 Millionen Tonnen CO₂ jährlich.

b) Trotz des LNGG vom Mai 2022, welches gemäß § 13 Abs. 1 LNGG auch auf bereits vor Inkrafttreten dieses Gesetzes begonnene, aber noch nicht abgeschlossene Verfahren über Zulassungen für die Errichtung und die Inbetriebnahme von Anlagen anwendbar ist, beantragt die HEH die immissionsschutzrechtliche Genehmigung ausschließlich auf Grundlage des BImSchG und will die Beschleunigungsregelungen des LNGG nicht in Anspruch nehmen (vgl. Antragsformular, Kurzbeschreibung und öffentliche Bekanntmachung).

Was auf den ersten Blick erstaunen könnte, erweist sich bei näherer Betrachtung als eine noch eklatantere Missachtung der Anforderungen des Klimaschutzes, als sie bereits durch das LNGG erfolgt:

Nach § 5 Abs. 1 Nr. 4 LNGG ist nämlich für LNG-Terminals die Genehmigung nach § 4 des BImSchG mit der Bestimmung zu erteilen, dass „der Betrieb der Anlage mit verflüssigtem Erdgas spätestens am 31. Dezember 2043 einzustellen ist“.

Bereits das ist mit Art. 20a GG und den einfachgesetzlichen Konkretisierungen im Bundesklimaschutzgesetz (KSG) nicht vereinbar.

c) **Die HEH versucht nun aber offenbar noch darüber hinaus zu gehen, sie will offenbar sogar die Befristung aus dem LNGG umgehen und nicht einmal verpflichtend „immerhin“ ab 2044 einen Betrieb mit klimaneutralem Wasserstoff bzw. dessen Derivaten.**

Das KSG verlangt verbindlich spätestens bis 2045 das Erreichen von Netto-Treibhausgasneutralität. Hinzu kommen die ebenfalls verbindlichen Gesamt-Minderungsziele von 65 Prozent bis 2030 und 88 Prozent bis 2040 sowie die sektorspezifischen Ziele des KSG ebenfalls bis 2030 sowie weiter bis 2040 (vgl. §§ 1, 3, 4 KSG).

Im Widerspruch dazu sind offenbar in einem landgebundenen LNG-Terminal in Stade-Bützfleth fossile Kapazitäten bis 2046 nicht nur beabsichtigt, sondern tatsächlich bereits entsprechende Kapazitätsbuchungen möglich:

Beweis: Zeugnis einer/eines instruierten Vertreterin/Vertreterers der HEH.

Sollte die Genehmigung wie beantragt erteilt werden, bedeutete das nicht nur einen grundlegenden Verstoß gegen das KSG, sondern überdies auch die Schaffung eines Vertrauenstatbestandes durch das Land Niedersachsen zugunsten der HEH. Dieser Vertrauenstatbestand wiederum würde mit Blick auf die Anforderungen aus Art. 20a GG und §§ 1, 3, 4 KSG absehbar mit entsprechenden Entschädigungszahlungen zugunsten der HEH und zu Lasten der Steuerzahler*innen verbunden sein. Künftige Generationen würden also sogar in mehrfacher Hinsicht in ihren Freiheitsrechten beschränkt.

4. Erhebliche Klimawirkungen entgegen verbindlichen Anforderungen des UVP- und Klimaschutzrechts nur ansatzweise ermittelt

a) In den Antragsunterlagen fehlt jede Aussage über die Klimawirkungen im Rahmen der Gewinnung des LNG im Ursprungsland, es fehlen zudem vollständige Aussagen über die mit Errichtung und Betrieb des Terminals in Stade-Bützfleth verbundenen direkten und indirekten, unmittelbaren und mittelbaren Klimawirkungen.

Es bedarf indes stets zwingend einer Betrachtung gerade auch des Schutzguts des globalen Klimas und mithin der globalen Klimawirkungen (zu dem Schutzgut siehe § 2 Abs. 1 Nr. 3 UVPG). Ebenso fordert § 13 Abs. 1 S. 1 KSG die Ermittlung der mit dem Vorhaben unmittelbar und mittelbar verbundenen Klimawirkungen, auch mit Blick auf eine etwaige (positive oder negative) Vorbildfunktion.

b) Das heißt, die erforderlichen Tatsachengrundlagen müssen stets zunächst umfassend ermittelt werden. Konkret verlangt Anlage 4 Ziffer 4a) zum UVPG die Beschreibung der zu erwartenden erheblichen Umweltauswirkungen insgesamt, also mit Blick

„auf die direkten und die etwaigen indirekten, sekundären, kumulativen, grenzüberschreitenden, kurzfristigen, mittelfristigen und langfristigen, ständigen und vorübergehenden, positiven und negativen Auswirkungen des Vorhabens“.

Mit anderen Worten, erforderlich ist nach dem UVP-Recht in jedem Fall zunächst die Quantifizierung und Qualifizierung der mit Errichtung und Betrieb des Vorhabens insgesamt verbundenen Treibhausgasemissionen. Das gilt wegen § 1a S. 1 Nr. 3 der 9. BImSchV uneingeschränkt auch für immissionsschutzrechtliche

Genehmigungsverfahren.

c) Erforderlich ist nach Anlage 4 Ziffer 1 lit. c) zum UVPG zunächst eine Beschreibung der wichtigsten Merkmale der Betriebsphase des Vorhabens (insbesondere von Produktionsprozessen), z.B. mit Blick auf

- *Energiebedarf und Energieverbrauch* (lit. aa)),
- *Art und Menge der verwendeten Rohstoffe* (lit. bb)).

Ziffer 4 der Anlage 4 zum UVPG verlangt sodann eine Beschreibung der möglichen erheblichen Umweltauswirkungen des Vorhabens hinsichtlich

- der Art, in der Schutzgüter betroffen sind; bei der Angabe, in welcher Hinsicht die Schutzgüter von den Auswirkungen des Vorhabens betroffen sein können, **sind in Bezug auf das Schutzgut Klima insbesondere Veränderungen des Klimas, z.B. durch Treibhausgasemissionen** und Veränderungen des Kleinklimas am Standort zu berücksichtigen (Ziffer 4 lit. b));
- möglicher Ursachen der Umweltauswirkungen; bei der Beschreibung der Umstände, die zu erheblichen Umweltauswirkungen des Vorhabens führen können, sind insbesondere folgende Gesichtspunkte zu berücksichtigen:

Auswirkungen des Vorhabens auf das Klima, zum Beispiel durch Art und Ausmaß der mit dem Vorhaben verbundenen Treibhausgasemissionen (Ziffer 4 lit. c) gg)).

d) Überdies ist das **materiell-rechtliche Berücksichtigungsgebot des § 13 Abs. 1 S. 1 KSG** bei jeder Verwaltungsentscheidung zu beachten, sei es im Rahmen der Auslegung unbestimmter Rechtsbegriffe des BImSchG oder als andere öffentlich-rechtliche Vorschrift im Sinne von § 6 Abs. 1 Nr. 2 BImSchG. 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 Minderungszielen der §§ 1, 3, 4 Abs. 1 KSG.

Unabhängig von § 6 Abs. 1 Nr. 2 BImSchG ist bei UVP-pflichtigen Zulassungen wegen § 13 KSG darzustellen, ob und inwieweit dem Klimaschutzbelang Rechnung getragen oder er hinter anderen Belangen unter Berücksichtigung welcher Alternativen zurückgestellt worden ist (vgl. Schink, in Frenz (Hrsg.), Klimaschutzrecht, 2. Aufl. 2022, § 13 KSG Rn. 25).

e) Vorliegend existiert eine Darstellung der Treibhausgasemissionen, die beim Bau anfallen für Beton, Stahl, Asphaltmischgut, Fahrzeugemissionen. Es findet sich im UVP-Bericht die tabellarische Aufstellung

Rodungsarbeiten: 114 t THG-Emissionen
Abbrucharbeiten: 48 t THG-Emissionen
Erdarbeiten Abtrag: 185 t THG-Emissionen
Erdarbeiten Auftrag: 337 t THG-Emissionen
Schiffsentladung: 67 t THG-Emissionen.

Es fehlen die entsprechenden Ermittlungsgrundlagen zur Überprüfbarkeit dieser Angaben.

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

- **die mit der Errichtung des Terminals wegen der Flächenversiegelung (es werden knapp 25 ha in Anspruch genommen) und Grundwasserabsenkung verbunden sind, obwohl darin zutreffend ein Klimawirkfaktor gesehen wird,**
- **die mittelbar mit der Nutzung von 13,3 Mrd. m³ LNG/Erdgas pro Jahr verbunden sind,**
- **die unmittelbar im Rahmen des Betriebs des Terminals verbunden sind,**
- **die durch An- und Ablieferverkehre der LNG-Tanker sowie sonstige Verkehre entstehen.**

Bezeichnenderweise werden in den Antragsunterlagen als „betriebsbedingte Wirkfaktoren“ zwar der Schiffsverkehr und „betriebsbedingter Verkehr“ benannt (vgl. UVP-Bericht). Insofern wird in den Antragsunterlagen indes allein auf Schadstoffemissionen abgestellt, Treibhausgasemissionen werden ignoriert. Der gesamte An- und Abfahrtverkehr der LNG-Tanker zu Wasser bis und von Stade-Bützfleth sowie zu Lande mit LKW ist mit deutlichen Klimawirkungen durch die Verbrennung von Diesel und Schwerölen verbunden.

Entsprechendes gilt für das Heizwassererhitzer-System für die Spitzenlastabdeckung (vgl. UVP-Bericht). Auch insofern werden keine Treibhausgasemissionen benannt.

Im Hinblick auf den betriebsbedingten Energie- und Materialverbrauch seien nach den Antragsunterlagen zwar insbesondere die 4 Brennkessel mit einer Feuerungswärmeleistung von je 46,25 MW zu berücksichtigen. Mit 182 Kesselbetriebstagen und einem Brennstoffeinsatz (LNG) von 4.625 Nm³/h ergäben sich ca. 40,51 t/Jahr. Um was es sich dabei handelt, ob also unmittelbar betriebsbedingt 40,51 t/Jahr Treibhausgasemissionen anfallen, erfährt man nicht. 40,51 t/Jahr Treibhausgasemissionen wären eine erhebliche Größe.

Mit der Nutzung von 13,3 Mrd. m³ Erdgas pro Jahr ist, siehe oben, zudem die Freisetzung von 24,5 Millionen Tonnen CO₂ jährlich verbunden. Auch das ist eine erhebliche Größe, die die Sektorziele für Sektoren Gebäude und Industrie jeweils für sich und auch zusammen zu maßgeblichen Teilen aufbraucht, erst recht mit Blick auf die Vorgaben für 2030 sowie überhaupt mit Blick auf das 1,5 Grad-Ziel des Pariser Klimaabkommens.

5. Kein energiewirtschaftlicher Bedarf für landseitiges LNG-Terminal Stade

a) HEH lässt in den Antragsunterlagen aktuelle wissenschaftliche Studien führender (Energie)Wirtschaftsinstitute, die die Schaffung erheblicher Überkapazitäten und die Gefährdung der Klimaziele des Klimaschutzgesetzes insbesondere bei Verwirklichung landseitiger LNG-Terminals begründen, überhaupt außer Betracht.

Holz/Sogalla/von Hirschhausen/Kempfert kamen für das DIW bereits in ihrem Gutachten „Energieversorgung in Deutschland auch ohne Erdgas aus Russland gesichert“ vom 8. April 2022, in Bezug auf landseitige LNG-Terminals zu dem Ergebnis:

„Zwar reicht das zusätzliche Angebot nicht aus, um die gesamten bisherigen russischen Erdgasimporte zu ersetzen, in Kombination mit einem rückläufigen Erdgasverbrauch kann die deutsche Energieversorgung gesichert werden. Der Bau von LNG-Importterminals an der Küste ist aufgrund der langen Bauzeiten und dem mittelfristig stark rückläufigen Erdgasbedarf nicht sinnvoll und es bestehen erhebliche Verlustgefahren (sogenannte stranded investments).“

Die im April 2022 geäußerte Feststellung, dass landgebundene LNG-Importterminals nicht notwendig seien, bestätigt dasselbe Autor*innenteam in seiner Studie vom 22. Februar 2023. Auf Grund der Erfahrungen des Winters 2022/2023 führen Holz/v.Hirschhausen Sogalla/Barner/Steigerwald/Kempfert für das DIW dort aus:

„Ein Jahr nach dem Beginn des russischen Angriffskriegs auf die Ukraine haben sich die Erdgasmärkte in Deutschland und Europa stabilisiert. Obwohl Russland seine Erdgaslieferungen eingestellt hat, ist keine Versorgungsnotlage eingetreten, weil rasch andere Bezugsquellen aktiviert werden konnten und die Nachfrage relativ stark zurückgegangen ist. Auch für den Winter 2023/24 ist nicht mit Engpässen zu rechnen, allerdings bleiben Einsparbemühungen von Industrie und Haushalten wichtig. Angesichts der rückläufigen Bedeutung von Erdgas auf dem deutschen Weg zu Klimaneutralität ist der geplante Bau von Flüssigerdgasterminals (LNG-Terminals) an Land aber weder energiewirtschaftlich notwendig noch klimapolitisch sinnvoll.“

Weitere aktuelle Studien und Berichte bestätigen das - selbst die Analyse des Energiewirtschaftlichen Institut Köln (EWI) „Analyse der globalen Gasmärkte bis 2035“, die im Auftrag des Bundesministeriums für Wirtschaft und Klimaschutz (BMWK) erstellt wurde. **Laut dieser ist unter anderem das landseitige LNG-Terminal in Stade zur Absicherung des deutschen und europäischen Gasbedarfs ausdrücklich nicht notwendig.**

b) HEH versucht in der „Kurzbeschreibung“ in den Antragsunterlagen nicht einmal selbst, einen dringlichen Bedarf für ein LNG-Landterminal in Stade-Bützfleth zu begründen. HEH behauptet allein, dass „Hauptaufgabe die Versorgung der Verbraucher über das angeschlossene europäische Ferngasnetzwerk mit Erdgas“ sei.

Notwendig für die Energieversorgung ist das Terminal hingegen weder jetzt noch zukünftig, weder in Bezug auf Deutschland noch im europäischen Verbund.

Tatsächlich würden, im Gegenteil, **erhebliche fossile Überkapazitäten und fossile Lock-Ins** geschaffen werden. Denn der beabsichtigte Aufbau und Betrieb der LNG-Infrastruktur im Jahr 2023 mit Betriebsbeginn in 2026 oder sogar erst irgendwann in 2027 bindet zwangsläufig Ressourcen und Aufmerksamkeit, die nicht für

Energieeffizienz-Maßnahmen und den Ausbau der erneuerbaren Energien zur Verfügung stehen. All das ist jedenfalls über § 13 Abs. 1 S. 1 KSG und § 6 Abs. 1 Nr. 2 BImSchG auch in dem hiesigen Verfahren relevant.

Im Übrigen hat das Bundesverwaltungsgericht auch im Rahmen einer gebundenen Genehmigungsentscheidung zur Steuerung der Freisetzung von Emissionen die Festsetzung der Verwendung bestimmter Betriebsstoffe als zulässig erachtet (vgl. Ur. v. 17. Februar 1984 - 7 C 8/82, BVerwGE 69, 37 ff.).

c) Sofern die HEH in ihrer Kurzbeschreibung behauptet, zum Beispiel könnten das LNG-Terminal und der Hafen schon ab Inbetriebnahme auch Biomethan und SNG (Synthetic Natural Gas) umschlagen, ist das eine bloße Schutzbehauptung, die an dem Vorstehenden nichts ändert. Die HEH hat bezeichnenderweise gerade nicht beantragt, das Terminal etwa ab 2027 ausschließlich mit Biomethan oder mit klimaneutralem Wasserstoff und dessen Derivaten zu betreiben. Es gibt nicht einmal eine entsprechende Absichtserklärung.

Das verwundert auch nicht, denn Erdgas wird bei -160 °C flüssig, Wasserstoff erst bei -253 °C. Die Differenz beträgt noch einmal 90 °C. Es ist folglich eine ganz andere Technik mit weitaus höheren Anforderungen notwendig. Eine Umrüstung eines LNG-Terminals mit seiner Regasifizierungseinrichtung auf den extrem kalten Flüssigwasserstoff mag deshalb unter Umständen technisch möglich sein, wäre aber mit erheblichem Kostenaufwand verbunden.

Die genannte Behauptung der HEH dient nach alledem allein dem Versuch eines Greenwashing für die Neuerrichtung einer fossilen Infrastruktur in Zeiten eines sich immer weiter verschärfenden Klimawandels.

6. Willkürliche Aufspaltung eines einheitlichen Sachverhalts: keine gesetzeskonforme UVP und keine gesetzeskonforme FFH-Verträglichkeitsprüfung möglich, darüber hinaus Verstoß gegen immissionsschutzrechtliches Koordinierungsgebot

a) Die HEH nimmt in ihrer Kurzbeschreibung einerseits eine detaillierte Beschreibung der Vorgänge an dem Anleger sowie der räumlichen und funktionalen Verzahnung des Betriebs des Anlegers mit dem Betrieb des landseitigen LNG-Terminals vor. Die LNG-Ladevorgänge am Anleger stehen in notwendigem betrieblichen Zusammenhang mit der anschließende Regasifizierung und Ausspeisung von Gas.

b) In Widerspruch zu dem Vorstehenden und andererseits gibt es **weder einen UVP-Gesamtbericht noch eine umfassende FFH-Verträglichkeitsprüfung**, der bzw. die die Umweltwirkungen des Gesamtprojekts von LNG-Landterminal, FSRU, Anschlussleitung, Anleger und An- und Abfahrtverkehren zu Lande und zu Wasser ermittelt und beschreibt. Eine - auch nach Auffassung der niedersächsischen wasserrechtlichen Planfeststellungsbehörde – erforderliche Gesamtbetrachtung der Klima- und Umweltauswirkungen eines aus LNG-Terminal, Anleger und Anschlussleitung bestehenden Gesamtprojektes fehlt. Ein einheitlicher Sachverhalt wird stattdessen willkürlich und rechtswidrig aufgespalten, um die erheblichen negativen Klima- und Umweltauswirkungen vermeintlich kleiner erscheinen zu lassen.

c) Im vorliegenden (Einzel)UVP-Bericht heißt es zwar, durch das Zusammenwirken des beantragten Vorhabens (Errichtung und Betrieb eines LNG-Terminals) mit den geplanten Hafenumbaumaßnahmen (AVG und SHE) seien synergistische Effekte für die Schutzgüter des UVP-G, die über die lokalen Einzelwirkungen hinausgehen, oder die Entstehung einer neuen Qualität der Wirkungen im Zusammenwirken des beantragten Baus und Betriebs des LNG-Terminals mit den geplanten Hafenumbaumaßnahmen „denkbar“ durch:

- baubedingte Schallemissionen über Luft und Wasser
- betriebsbedingte Schallemissionen über die Luft
- betriebsbedingte Emissionen von Luftschadstoffen.

Darüber hinaus seien, so der UVP-Bericht, im Zusammenwirken der beiden Vorhaben jedoch keine Auswirkungen auf die Schutzgüter des UVP-G zu erwarten, die über die Summe der Einzelwirkungen hinausgingen. Die übrigen Umweltauswirkungen des Vorhabens seien „im Wesentlichen auf die überplanten Flächen und deren engeres Umfeld beschränkt“.

Die „denkbaren“ synergistischen Effekte durch die Emissionen von Schall und Luftschadstoffen seien „bereits durch die entsprechenden Fachgutachten berücksichtigt“, ohne dass dies jedoch mit Blick auf die Gesamtbetrachtung einschließlich der An- und Abfahrtverkehre konkretisiert würde. Tatsächlich ist insbesondere der zusätzliche Feinstaub-, Stickoxid- und Schwefeldioxid-Eintrag in die Elbe und damit in die Natura-2000-Gebiete

- FFH-Gebiet „Untere Elbe“ (DE 2018-331)
- FFH-Gebiet „Schleswig-Holsteinisches Elbästuar und angrenzende Flächen“ (DE 2323-392)
- VSG „Untere Elbe“ (DE 2121-401)
- VSG „Untere Elbe bis Wedel“

nicht betrachtet worden, obwohl dadurch unter anderem mit einer Einschränkung der Sichttiefen, Versauerung, weiterer Eutrophierung und dadurch wiederum einer Beeinflussung der Lebensräume und des Nahrungsangebotes in den genannten Gebieten und folglich erheblichen Beeinträchtigungen der wertbestimmenden Arten und Lebensraumtypen zu rechnen ist,

Beweis: Sachverständigengutachten.

c) Darüber hinaus fehlt tatsächlich insbesondere eine störfallrechtliche Gesamtbetrachtung. Das gilt sowohl mit Blick auf die störfallrechtliche Gemengelage in Stade-Bützfleth mit großen Chemiebetrieben und atomaren Anlagen als auch mit Blick auf die benachbarten besonders schutzbedürftigen FFH- bzw. Naturschutzgebiete, die sich in einer Entfernung von teils nur 200 - 300 m befinden. Hinzu kommt der LNG-Verkehr auf der Elbe.

Ohne den Anleger und die Anlieferung von LNG über LNG-Tanker kann das landseitige LNG-Terminal jedoch

unstrittig nicht betrieben werden. Die Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs auf der Unterelbe würden indes bei Realisierung des Vorhabens erheblich gefährdet und das Havarierisiko maßgeblich erhöht. Beabsichtigt sind jährlich 120 Anfahrten von 345 m langen Q-Max-LNG-Tankern und 120 rückwärts erfolgende Abfahrten mit jeweils sodann zwingend erforderlichen 180°-Wendemanövern dieser Tanker direkt in der Fahrrinne sowie entsprechende Manöver mit 584 weiteren LNG-Tankschiffen verschiedener Größen. Das Fahrwasser der Unterelbe ist in dem Bereich Stade-Bützfleth einerseits (auch mit Gefahrguttransporten) hoch frequentiert und andererseits lediglich 300 - 320 m breit (zu den daraus resultierenden Gefährdungen insbesondere auch von Natura-2000-Gebieten siehe unten).

Vor diesem Hintergrund ist es unzutreffend, wenn es im UVP-Bericht heißt, das landseitige LNG-Terminal habe nur geringe Auswirkungen auf die Elbe und ihre Lebensraumfunktion, weshalb eine kumulative Betrachtung nicht notwendig sei und Auswirkungen auf die direkte, ohnehin belastete Umgebung beschränkt seien.

Im Übrigen heißt es in der Kurzbeschreibung der HEH selbst ausdrücklich, „die Terminal-Flächen sind überwiegend baum- und strauchbestandene Grünflächen mit Feuchtbereichen und Stillgewässern. Sie liegen direkt hinter dem Elbdeich und stellen einen Lebensraum für zahlreiche Tierarten dar“. Verhält es sich aber so, geht der Verweis im UVP-Bericht auf eine angeblich ohnehin belastete Umgebung offensichtlich fehl bzw. von einer unzutreffenden Tatsachengrundlage aus.

d) Der EuGH hat klargestellt, dass der Zweck der UVP-Richtlinie sowie des FFH-Rechts nicht durch die Aufteilung von Projekten umgangen werden darf. Wenn mehrere Projekte zusammengenommen erhebliche Auswirkungen auf die Umwelt im Sinne von Art. 2 Abs. 1 UVP-Richtlinie haben können, müssen ihre Auswirkungen auf die Umwelt insgesamt geprüft werden.

Insbesondere müssen Projekte dann gemeinsam betrachtet werden, wenn sie miteinander verknüpft sind, aufeinander folgen oder sich ihre Umweltauswirkungen überschneiden (siehe EuGH, Urte. v. 10. Dezember 2009, Rs. C-205/08, Rn. 53 - Alpe Adria; EuGH, Urte. v. 25. Juli 2008, Rs. C-142/07, Rn. 44 - Ecologistas en Acción-CODA).

Um eine Umgehung der Unionsvorschriften durch eine Aufsplittung von Projekten, die zusammengenommen erhebliche Auswirkungen auf die Umwelt haben könnten, zu verhindern, müssen außerdem die kumulativen Wirkungen solcher in sachlichem und zeitlichem Zusammenhang stehender Projekte berücksichtigt werden (EuGH, Urte. v. 21. März 2013, Rs. C- 244/12, Rn. 21 - Salzburger Flughafen).

e) LNG-Terminal und Anleger und Anschlusspipeline und An- und Abfahrtverkehre zu Lande und zu Wasser stehen unstrittig in einem notwendigen räumlichen und funktionalen Zusammenhang.

Daraus folgt die zutreffende Auffassung unter anderem der hier wasserrechtlichen Planfeststellungsbehörde, wonach ausdrücklich

„landseitige und seeseitige Anlagenteile als 1 Gesamtprojekt zu beurteilen [sind]. Wegen des räumlichen und funktionalen Zusammenhangs der land- und seeseitigen Projektkomponenten ist ein gemeinsamer UVP-Bericht zu erstellen, der dann Grundlage zweier Umweltverträglichkeitsprüfungen in den möglichst zu koordinierenden Genehmigungsverfahren sein soll.“ (siehe ausdrücklich Vermerk des NLWKN vom 1. März 2022 in Zusammenhang mit dem LNG-Anleger in Wilhelmshaven, für Stade-Bützfleth gilt nichts anderes).

f) Weder gibt es hier jedoch einen solchen gemeinsamen UVP-Bericht noch eine übergreifende FFH-Verträglichkeitsprüfung noch koordinierte Genehmigungsverfahren. Eine begründete Bewertung der Umweltauswirkungen nach § 25 UVPG und damit eine rechtmäßige Umweltverträglichkeitsprüfung durch die Genehmigungsbehörde ist auf Grundlage des vorgelegten UVP-Berichts ausgeschlossen. Spätestens nach dem Altrip-Urteil des EuGH (Urteil vom 7. November 2013 - Rs. C-72/12, NVwZ 2014,49) reicht bereits die „bloße“ Mangelhaftigkeit einer UVP für die Fehlerhaftigkeit der Entscheidung insgesamt aus.

Entsprechendes gilt mit Blick auf die FFH-Verträglichkeitsprüfung. Die Anforderungen des § 34 BNatSchG sind nicht erfüllt.

Die fehlende Koordinierung der Genehmigungsverfahren bedeutet darüber hinaus einen Verstoß gegen das zwingende immissionsschutzrechtliche Koordinierungsgebot gemäß § 10 Abs. 5 BImSchG. Die Genehmigungsbehörde entzieht sich vorliegend, obwohl für weitere mit dem landseitigen LNG-Terminal unmittelbar in einem räumlichen oder betrieblichen Zusammenhang stehende Vorhaben, die Auswirkungen auf die Umwelt haben können und die für die Genehmigung Bedeutung haben, eine Zulassung nach anderen Gesetzen vorgeschrieben ist, der ihr zwingend obliegenden vollständigen Koordinierung der Zulassungsverfahren. Das ist umso erstaunlicher, weil der Antrag für das landseitige LNG-Terminal vom 11. April 2022 datiert und nicht etwa nachlaufend zu den anderen Vorhaben erfolgte.

7. Insbesondere: Unzureichende (Gesamt)Betrachtung der Störfall- und Havarierisiken

a) Bei LNG handelt es sich um einen „gefährlichen Stoff“ im Sinne des Störfallrechts. „Gefährliche Stoffe“ sind danach „explosive Stoffe“ und „entzündbare Gase“; „verflüssigte entzündbare Gase und Erdgas“ sind zudem so genannte „namentlich aufgeführte gefährliche Stoffe“ (vgl. Ziffern 1.2.1, 1.2.2 und 2.1. der „Stoffliste“ der Störfallverordnung).

Bei LNG besteht die Gefahr einer Entzündung des Gases bei der Verflüssigung oder der Vergasung im LNG-Terminal sowie bei Austritt der tiefkalten Flüssigkeit aus ihrem Transport- oder Lagerbehälter. Das Gas nach Regasifizierung des LNG ist darüber hinaus explosiv.

Ein größerer Austritt von LNG über Wasser führt zur Verdampfung, dabei bildet sich eine entzündbare Wolke. Entzündet sich diese Wolke, würde sie Richtung Austrittsquelle zurückbrennen und dort gegebenenfalls zu weiteren Reaktionen führen,

Beweis: Sachverständigengutachten.

Gleichwohl ist das Szenario des Zurückbrennens zur Austrittsquelle offenbar von vornherein unberücksichtigt geblieben. Das ist fehlerhaft.

Entsprechendes gilt beispielsweise für Lachenbrände (pool fire) bei denen der Dampf oberhalb einer LNG-Lache am Boden verbrennt; für Fackel- oder Freistrahldränge (Jet fire), die bei einer Freisetzung des LNG unter hohem Druck im Strahl entstehen können; für Gaswolkenbrände (VCF, vapor cloud fire), bei denen das Gas-Luft-Gemisch schnell durch die Fortpflanzung der Flamme durch die Gas-Wolke verbrennt, sowie für die fehlende Betrachtung der Havarie eines LNG-Tankers mit einem anderen Schiff, insbesondere auch mit einem Gefahrguttransport im engen Fahrwasser der Unterelbe unter den dortigen realen Bedingungen.

Ist das Gas-Luft-Gemisch explosiv, kann es bei Entzündung auch zu einer Gaswolkenexplosion (VCE, vapor cloud explosion) kommen, bei der nicht nur Hitze freigesetzt wird, sondern auch eine Druckwelle entsteht.

All das ist wegen der Eigenschaft als Gesamtprojekt von LNG-Terminal, Anleger, Pipeline und betriebsbedingtem An- und Abfahrtverkehr zu Wasser und zu Lande auch und gerade mit Blick auf das Genehmigungsverfahren für das landseitige LNG-Terminal relevant.

b) Der hiesige UVP-Bericht behauptet gleichwohl: Betroffen durch Störfälle und die damit verbundene Ausbreitung gesundheitsschädlicher Stoffe wie Schwermetalle, anorganische Schadstoffe (Schwefel- und Stickstoffoxide) oder organische Schadstoffe (wie Benzoldämpfe oder chlorierte Kohlenwasserstoffe) sei „in erster Linie die Luft im unmittelbaren Umfeld des geplanten LNG-Terminals“.

Das ist bereits deshalb unzutreffend, weil derselbe UVP-Bericht im weiteren selbst zugesteht, dass „Windwirkungen aber zu einer raschen Ausbreitung“ führten – und folglich die in teils nur 200 – 300 m Entfernung befindlichen Natura 2000-Gebiete sehr wohl betroffen wären. Zum anderen fehlt es, siehe oben, an der erforderlichen Gesamtbetrachtung mit dem Betrieb des Anlegers und dem Lieferverkehr:

c) Der UVP-Bericht für den Anleger stellt fest:

„In der Folge von Bränden und Explosionen können in der Umgebung weitere Brände ausgelöst und umliegende Anlagen geschädigt oder zerstört werden. Während des Umschlagbetriebs könnte LNG durch ein Abreißen der Ladearme freigesetzt werden. ... Eine Freisetzung ist aber auch durch ein Leck in der von den Löschköpfen zum landseitigen Terminal führenden Rohrleitungen denkbar. Ein solches Leck in der Rohrleitung wurde von ISC (2021b, S. 13 ff.) im Gutachten zur Ermittlung von angemessenen Abständen zu schutzbedürftigen Gebieten als relevantes Szenario berücksichtigt. Anhand der untersuchten Szenarien für den LNG-Umschlag und den landseitigen Energie-Terminal werden in dem Gutachten 300 m als angemessener Abstand empfohlen. Des Weiteren wird festgestellt, dass sich innerhalb dieses Abstands keine Schutzobjekte im Sinne von § 50 BImSchG befinden, keine Wohngebiete, öffentlichen Einrichtungen und Naturschutzgebiete, keine Natura-2000-Gebiete und keine

wichtigen Verkehrswege im Sinne des Störfallrechts.“

aa) Insofern wird zunächst bestritten, dass ein Abstand von lediglich 300 m in Anbetracht der erheblichen Dimension von Anleger, Tankschiffen und Terminal störfallrechtlich als angemessener Abstand anzusehen ist,

Beweis: Sachverständigengutachten.

bb) Unabhängig davon ist es schlicht unzutreffend, dass sich innerhalb dieses Abstands keine zu betrachtenden Schutzobjekte befänden:

(1) Tatsächlich befinden sich östlich und in einer Entfernung von weniger als 300 m zum Anleger mit dem FFH-Gebiet „Untere Elbe“ und dem Naturschutzgebiet „Elbe und Inseln“ sehr wohl und gerade maßgebliche Schutzobjekte im Sinne von § 50 BImSchG. Bemerkenswerter Weise stellte das seinerzeit nicht nur die „Vorlage zur Antragskonferenz“ vom Oktober 2020 fest, auch der UVP-Bericht für den Anleger sagt an anderer Stelle im Rahmen der FFH-Verträglichkeit selbst und zutreffend:

„FFH-Gebiet „Untere Elbe“ (DE 2018-331), in ca. 200 m Entfernung“.

Das Naturschutzgebiet „Elbe und Inseln“ als Teil des FFH-Gebiets „Untere Elbe“ liegt im Ästuarbereich der Untere Elbe. Auf ungenutzten Flächen, entlang der Gewässerränder und im überwiegend naturnah ausgebildeten Uferbereich der Elbe haben sich zum Teil großflächige Röhrichte ausgebildet, denen hier zum Teil ausgedehnte Wattflächen vorgelagert sind. Das Elbeästuar ist ein einzigartiger und dynamischer Lebensraum von herausragender internationaler Bedeutung für alle ästuartypischen Lebensräume, Pflanzen und Tiere. Weite Teile des Elbeästuars sind ein international und national bedeutendes Refugium für eine Vielzahl hochspezialisierter Brut- und Gastvogelarten, die hier ideale Fortpflanzungs- und Rastbedingungen vorfinden. Dazu gehören als wertbestimmende Arten Flusseeisvogel, Goldregenpfeifer, Kampfläufer, Lachseeisvogel, Nonnengans, Rohrdommel, Rohrweihe, Säbelschnäbler, Singschwan, Sumpfohreule, Tüpfelsumpfhuhn, Wachtelkönig, Weißsterniges Blaukehlchen, Weißstorch, Wiesenweihe, Zwergschwan.

Daneben stellen insbesondere die Elbe und der Ostemündungsbereich wichtige Lebens- bzw. Teillebensräume für gefährdete Fischarten dar, wie z. B. Schnäpel, Finte, Atlantischer Lachs, Fluss- und Meerneunauge sowie Meerforelle. Außerdem kommen Schierlings-Wasserfenchel und Fischotter vor (vgl. insgesamt die NSG-Verordnung).

Auf der schleswig-holsteinischen Seite befindet sich zudem das Naturschutzgebiet „Haseldorfer Binnenelbe mit Elbvorland“.

Ein Störfall beispielsweise infolge eines Lecks in den Rohrleitungen oder eine Havarie eines 345 m langen LNG-Tankschiffs hätten gravierende Auswirkungen auf diese Gebiete, die dortigen Lebensraumtypen und wertbestimmenden Arten,

Beweis: Sachverständigengutachten.

Es ist daher zutreffend, wenn der UVP-Bericht für den Anleger ausführt, dass zusammenfassend festzustellen sei, dass erhebliche Auswirkungen infolge von Havarien möglich seien; es ist indes unzutreffend, wenn es dort weiter heißt, dass aber das Risiko für derartige Unfälle „vorhabensbedingt nur leicht erhöht“ werde.

Tatsächlich würde dieses Risiko durch 240 An- und Abfahrten von Q-Max-LNG-Tankern und 584 An- und Abfahrten von LNG-Tankschiffen verschiedener Größe erheblich erhöht.

Ein Un- oder Störfall zur Brutzeit würde beispielsweise den Bestand der genannten Vogelarten in dem Gebiet und damit die Erhaltungsziele für das Gebiet erheblich beeinträchtigen oder vernichten,

Beweis: Sachverständigengutachten.

Die Ausblendung dieser Auswirkungen unter anderem wegen einer angeblich nur „leichten Erhöhung“ des Havarierisikos ist mit dem europäischen und nationalen FFH-Recht nicht vereinbar. Im Ergebnis kann in Anbetracht einer in hohem Maße defizitären Prüfungsgrundlage eine erhebliche Beeinträchtigung der Lebensraumtypen und Zielarten der FFH- und Vogelschutzgebiete nicht ausgeschlossen werden. Eine den gesetzlichen Anforderungen entsprechende FFH-Verträglichkeitsprüfung ist ausgeschlossen. Nichts anderes gilt mit Blick auf die UVP wegen unzureichender Ermittlungen auch in naturschutzfachlicher Hinsicht.

(2) Dass die (auch mit Gefahrguttransporten) hoch frequentierte Bundeswasserstraße Elbe kein wichtiger Verkehrsweg sein soll und deshalb ebenfalls als Schutzobjekt nicht betrachtet wurde, erstaunt sehr und ist rechtswidrig.

cc) Vollständig unerwähnt ist, dass sich südlich des beabsichtigten Standorts und jenseits der Schwingemündung atomare Anlagen befinden, nämlich das (zwar nicht mehr in Betrieb befindliche) Atomkraftwerk Stade sowie insbesondere das Lager für schwach- und mittelradioaktive Abfälle. Der Betrieb dieses Lagers ist bis 2046 genehmigt.

Etwa bei Havarien auf der Elbe kann nicht ausgeschlossen werden, dass die Auswirkungen bis in den Bereich des atomaren Lagers reichen, das gilt nicht nur, aber insbesondere auch für den Fall einer Gaswolkenexplosion,

Beweis: Sachverständigengutachten.

Im Rahmen der atomrechtlichen Schadensvorsorge, so wie sie seit der Kalkar-Entscheidung des Bundesverfassungsgerichts unverändert gilt (vgl. BVerfG, Beschl. v. 8. August 1978 - 2 BvL 8/77, BVerfGE 49, 89, 143),

sind auch prognostische Einschätzungen über künftige Entwicklungen und Geschehensabläufe einzustellen. Das heißt, Gefahren und Risiken durch Störwirkungen von außen bzw. von Dritten müssen nach dem Stand von Wissenschaft und Technik „praktisch ausgeschlossen“ erscheinen.

Das wiederum bedeutet, dass bei der Beurteilung von Schadenswahrscheinlichkeiten nicht allein auf das ingenieurmäßige Erfahrungswissen zurückgegriffen werden darf, sondern Schutzmaßnahmen auch anhand bloß theoretischer Überlegungen und Berechnungen in Betracht zu ziehen sind, um Risiken auf Grund noch bestehender Unsicherheiten oder Wissenslücken zuverlässig auszuschließen. Unsicherheiten bei der Risikoermittlung und -bewertung ist nach Maßgabe des sich daraus ergebenden Besorgnispotenzials durch hinreichend konservative Annahmen Rechnung zu tragen.

Auch wenn hier das vorhandene atomare Lager nicht direkt an den beabsichtigten Standort angrenzt, so wären nach den soeben dargestellten Grundsätzen jedenfalls die Auswirkungen einer Havarie von LNG-Tankschiffen auf der Elbe auf das atomare Lager in die Betrachtungen miteinzubeziehen.

dd) Unmittelbar südlich von dem geplanten LNG-Terminal und Anleger befindet sich schließlich das Chemiewerk der Firma Dow. Dabei handelt es sich um einen Störfallbetrieb der „oberen Klasse“ im Sinne des Störfallrechts. Der Betrieb unterliegt den erweiterten Pflichten der Störfall-Verordnung (Information nach §§ 8a und 11 der Störfall-Verordnung für die Öffentlichkeit“ u.a. der Firma Dow Deutschland Anlagengesellschaft GmbH). Auf dem Anlagengelände werden kennzeichnungspflichtige Gefahrenstoffe gelagert. Gehandhabte gefährliche Stoffe sind Chlor, Propylen, Propylenoxid, Phosgen und Salzsäuregas.

Chlor kann Brand verursachen oder verstärken, es führt zu Lebensgefahr beim Einatmen und verursacht Haut-, Augen- und Atemwegsreizungen. Chlor ist überdies als sehr giftig für Wasserorganismen eingestuft. Bei Propylen handelt es sich um ein „extrem entzündbares Gas“. Propylenoxid ist ebenfalls „extrem entzündbar“, zudem giftig bei Hautkontakt oder Einatmen; es verursacht Hautreizungen und schwere Augenreizungen; es kann die Atemwege reizen, genetische Defekte verursachen und Krebs erzeugen. Phosgen verursacht Lebensgefahr beim Einatmen und verursacht schwere Verätzungen der Haut und schwere Augenschäden. Salzsäuregas ist giftig beim Einatmen; es verursacht schwere Verätzungen der Haut und schwere Augenschäden.

Nördlich des geplanten Standorts befindet sich die Oxidfabrik der Aluminium Oxid Stade GmbH (AOS), ebenfalls ein Störfallbetrieb der „oberen Klasse“. In der weiteren Umgebung sind weitere Störfallbetriebe der „oberen Klasse“ angesiedelt.

Im UVP-Bericht für den Anleger heißt es dazu, dass auch untersucht worden sei,

„ob es zwischen den störfallrelevanten Anlagen und Einrichtungen des Energie-Terminals einschließlich des Umschlags an AVG und LK II und den störfallrelevanten Anlagen und Einrichtungen der benachbarten Betriebsbereiche der Aluminium Oxid Stade GmbH (AOS), der Buss Terminal Stade GmbH & Co. KG und der Dow Deutschland Anlagengesellschaft mbH zu Dominoeffekten kommen könnte.

Den Berechnungen wurden die Anlagenteile zugrunde gelegt, die die größte zusammenhängenden Stoffmenge enthalten oder bei denen aufgrund der Betriebsbedingungen die größten Auswirkungen zu erwarten sind. Berücksichtigt wurde unter anderem auch die Freisetzung von LNG aus den Verbindungsleitungen zwischen den Löschköpfen von AVG und LK II mit dem landseitigen Energie-Terminal. Im Gutachten konnte gezeigt werden, dass zwischen betrachteten störfallrelevanten Anlagen und Einrichtungen keine Wechselwirkungen auftreten, die die Kriterien eines Dominoeffektes erfüllen. Ein Dominoeffekt wird daher vernünftigerweise ausgeschlossen (vgl. ISC 2021a, S. 24 und S. 41 f.).“

Der jetzige UVP-Bericht allein für das landseitige LNG-Terminal behauptet Entsprechendes.

Diese Schlussfolgerung geht bereits deshalb fehl, weil bestimmte Szenarien wie beispielsweise das Zurückbrennen zur Austrittsquelle und die damit einhergehenden Folgen oder die Folgen einer Havarie nicht Blick auf Dominoeffekte zu den Chemiebetrieben betrachtet worden sind,

Beweis: Sachverständigengutachten.

Vorstehendes ist umso erstaunlicher, weil die Besonderheit am Standort Stade gerade darin besteht, dass es sich bei der Elbe um ein stark befahrenes Revier handelt und der geplante Liegeplatz sich weit flussaufwärts befindet. Es gibt weltweit zurzeit keinen Liegeplatz zum Laden bzw. Löschen verflüssigter Gase, auf den die eben genannten Kriterien zutreffen,

Beweis: Sachverständigengutachten.

d) Die Deutsche Bucht ist eines der am stärksten befahrenen Reviere der Welt, mit einem großen Verkehrsaufkommen zum Hamburger Hafen. Bei der Elbe handelt es sich dementsprechend um eine stark befahrene Bundeswasserstraße.

Das geplante Terminal samt Anleger befände sich weit, nämlich 60 km, flussaufwärts und zudem genau in dem Bereich, in dem Richtungsänderungen der Schifffahrt nötig sind. Die Unterelbe verändert dort ihren Verlauf, sie „knickt ab“.

Um die Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs zu gewährleisten, darf es keine massiven Einschnitte in den Verkehrsablauf geben, wenn die LNG-Tankschiffe die Deutsche Bucht und die Elbe befahren. Das kann nicht gewährleistet werden:

aa) Beabsichtigt sind 240 An- und Abfahrten im Jahr mit erforderlichen 180°-Wendemanövern von 345 m langen LNG-Tankschiffen und 584 An- und Abfahrten von LNG-Schiffen verschiedener Größe mit entsprechenden Manövern. Dafür steht nur eine Trassenbreite von 300 - 320 m zur Verfügung. Die Fahrrinne hat eine Tiefe 13,9 m, direkt angrenzend an die Fahrrinne bestehen Tiefen von lediglich um die 6,5 m bis zu 0,7 m bzw. teilweise gibt es sogar trockenfallende Bereiche. Die schiffbare Wassertiefe der Elbe wurde zudem

ab 1. Dezember 2022 um einen Meter eingeschränkt. Ein Konzept, wie beladene LNG-Tanker mit erheblichen Tiefgängen gleichwohl und sicher bis nach Stade Bützfleth gelangen könnten, ist nicht vorgelegt.

Es gibt - aus guten Gründen - weltweit keinen Standort, der auch nur ansatzweise vergleichbare nautische Bedingungen aufweist.

bb) Sofern der Erläuterungsbericht für den Anleger ausführt, das rückwärtige Auslaufen und Drehen im Elbstrom ließe sich zügig „in einem tolerierbaren Zeitfenster“ durchführen, ohne dass der Schiffsverkehr „übermäßig“ behindert werde, fehlt es dafür an jedem Beleg. Tatsächlich findet sich bereits nirgendwo eine Konkretisierung der angeblich „nicht übermäßigen Behinderung“, auch der Zeitbedarf für die 240 An- und Abfahrten mit Wendemanövern im Fahrwasser von 345 m langen Q-Max-LNG-Tankern sowie für die 584 An- und Abfahrten von LNG-Tankschiffen verschiedener Größe mit ihren jeweiligen Wendemanövern im Fahrwasser wird nicht benannt. Ein „tolerierbares Zeitfenster“ besteht tatsächlich nicht,

Beweis: Sachverständigengutachten.

Die Folgen, dass die weit in die Elbe hineinragenden Bauwerke des Anlegers durch LNG-Tankschiffe bei Ein- und Ausfahrten oder durch den vorbeifahrenden Schiffsverkehr gerammt werden, sind überhaupt außer Acht geblieben.

In der „Nautischen Simulationsanalyse“ werden die Bauwerke des Anlegers bezeichnenderweise nur unvollständig dargestellt, insbesondere fehlen dort die über den Tonnenstrich ragenden Bauten. Zugleich zeigt die Nautische Simulationsanalyse aber eindrücklich, wie aufwändig auch nur eine einzige rückwärtige Ausfahrt eines LNG-Tankschiffs und mit wie vielen einzelnen Manöverschritten direkt im Fahrwasser sie verbunden wäre.

cc) Die Nautische Simulationsanalyse aus dem Genehmigungsverfahren für den Anleger zudem defizitär:

Alle Simulationsläufe wurden beispielsweise nur am Tag bei guter Sicht gefahren. Auf Simulationen mit verminderter Sicht oder bei Dunkelheit wurde verzichtet. Das bildet die Realität in Norddeutschland und auf der Elbe schlechterdings nicht ab.

Einschränkungen wie z.B. maximale Geschwindigkeiten bei Ein- und Auslaufen, maximale Drehraten (RoT) oder sonstiges wurden im Zuge der Studie ausdrücklich nicht berücksichtigt.

Verhält es sich aber so, kann weder der Zeitbedarf für Wendemanöver usw. beurteilt und ins Verhältnis zur Blockade des auf der Elbe durchlaufenden Schiffsverkehrs gesetzt werden, noch kann eine valide Aussage über An- und Abfahrten insbesondere auch bei nicht idealen Wetterbedingungen getroffen werden.

Die Nautische Simulationsanalyse gesteht bereits selbst zu:

„Es zeigte sich in allen Läufen, dass aufgrund des geringen Manöverraumes, frühzeitige Reaktionen auf ungewünschte Bewegungstendenzen erforderlich sind und wenig Spielraum für Fehlerkorrekturen vorhanden ist.“

Trotz Zugrundelegung theoretischer „Idealbedingungen“ ergibt sich aus der „Laufliste“ der Nautischen Simulationsanalyse vor allem aber tatsächlich, dass ein maßgeblicher Anteil der Simulationsläufe als „nicht sicheres Manöver/Kollision“ und „kritisches Manöver ohne Reserven“ bewertet wurde, und zwar für alle drei Bemessungsschiffe. In 40 Prozent (!) der - unter unvollständigen/unzureichenden/die Realität nicht abbildenden Bedingungen, siehe oben - durchgeführten Simulationsläufen ist danach keine ausreichende Sicherheit für An- und Abfahrt gegeben.

Und: Wenn in einem ersten Simulationslauf kein sicheres An- und Ablegen möglich war, wurde teils für den zweiten Simulationslauf die Windstärke reduziert. In der Praxis lässt sich die Windstärke nicht reduzieren.

Die Anwendung der Empfehlungen der SIGTTO bezüglich des sicheren Anlaufens des Hafens insbesondere bezüglich „One Way Traffic“ und „Escort Towing“ wären für den Standort Stade nicht möglich.

Betrachtet worden sind übrigens vor allem die An- und Ablegemanöver als solche, nicht deren Rückwirkungen auf den durchlaufenden Schiffsverkehr. Das ist umso bemerkenswerter, weil § 25 SeeSchStrO die Vorfahrt der Schifffahrt im Fahrwasser klar wie folgt regelt:

„Im Fahrwasser haben dem Fahrwasserverlauf folgende Fahrzeuge unabhängig davon, ob sie nur innerhalb des Fahrwassers sicher fahren können, Vorfahrt gegenüber Fahrzeugen, die

- in das Fahrwasser einlaufen,*
- das Fahrwasser queren,*
- im Fahrwasser drehen,*
- ihre Anker- oder Liegeplätze verlassen.“*

Anders ausgedrückt, zum und vom Anleger ein- und auslaufende LNG-Tankschiffe müssen Vorfahrt gewähren und dürfen nicht blockieren oder auch nur behindern.

Die Annahme, dass das Risiko für Unfälle auf der Unterelbe „vorhabensbedingt nur leicht erhöht“ werde, ist vor diesem Hintergrund schlechterdings nicht haltbar. Der auf dieser Annahme basierende (Einzel)UVP-Bericht zum Anleger ist auch insofern grundlegend defizitär und blendet wahrscheinliche durch Havarien verursachte Umweltfolgen aus.

Das alles schlägt infolge der erforderlichen Gesamtbetrachtung des Gesamtprojektes sowie von Summationseffekten unmittelbar auf das hiesige Genehmigungsverfahren durch.

e) Vorstehendes bedeutet zugleich, dass die Feststellungen des hiesigen UVP-Berichts, dass aus den Unterlagen zur Beurteilung der Verträglichkeit des Vorhabens für das

- FFH-Gebiet „Untere Elbe“ (DE 2018-331)
- FFH-Gebiet „Schleswig-Holsteinisches Elbästuar und angrenzende Flächen“ (DE 2323-392)
- VSG „Untere Elbe“ (DE 2121-401)
- VSG „Untere Elbe bis Wedel“ (DE 2323-401)

hervor gehe, dass das Vorhaben des Genehmigungsverfahrens nach BImSchG „nicht die Möglichkeit besitze“, erhebliche Beeinträchtigungen der Erhaltungsziele der jeweiligen Schutzgebiete hervorzurufen, unzutreffend und auf defizitärer Beurteilungsgrundlage erfolgt ist.

Das gilt in gleicher Weise für die Verneinung von Summationseffekten seitens der HEH, weil angeblich keine Möglichkeit bestehe, dass das Vorhaben in Zusammenwirken mit anderen (geplanten) Projekten Natura 2000-Gebiete erheblich beeinträchtigt würden. Es ist unzutreffend, wenn es heißt, das Vorhaben werde nicht zu erheblichen Beeinträchtigungen von FFH-Gebieten in deren für die Erhaltungsziele oder den Schutzzweck maßgeblichen Bestandteilen führen; die Regelungen der § 34 BNatSchG i.V.m. § 26 NNatSchG stünden dem Vorhaben nicht entgegen, insbesondere sei das Vorhaben außerhalb von Natura 2000-Gebieten geplant. Für das LNG-Terminal könnten erhebliche Beeinträchtigungen der Erhaltungsziele der jeweiligen Schutzgebiete sicher ausgeschlossen werden. Zwar sind weder das hiesige Vorhaben noch das Gesamtprojekt direkt in einem Natura 2000-Gebiet geplant. Sie wirken aber von außen darauf ein. Ein Ausschluss von Beeinträchtigungen der Erhaltungsziele kommt bereits deshalb nicht in Betracht, weil insoweit rechtswidrig erst gar keine Betrachtung erfolgt ist.

Ebenso ist es unzutreffend mit Blick auf Scheuchwirkung und Kollision, wenn durch die HEH „keine Beeinträchtigung“ wegen einer „Vorbelastung durch vorhandene Schifffahrt und Hafenanlagen“ angenommen wird.

Übrigens gesteht die HEH mit Letzterem selbst zu, dass es einer Gesamtbetrachtung bedarf, denn die HEH kann sich nicht wahlweise auf vorhandene Schifffahrt zwecks „Vorbelastung“ berufen, gleichzeitig aber die Schifffahrt und die mit ihr eingehenden Havarierisiken dann ausblenden, wenn es um die Beeinträchtigung von Natura 2000-Gebieten geht.

f) Die Antragsunterlagen enthalten schließlich keine Nachweise, dass die Beschaffenheit der Fundamente, der Außenwände und der Dachkonstruktion des Terminals samt aller Nebenanlagen für einen Betrieb mit LNG und erst recht nicht mit verflüssigtem Ammoniak ausgelegt sind. Es wird bestritten, dass dies der Fall ist,

Beweis: Sachverständigengutachten.

Aus dem Vorstehenden folgt zum einen ein weiteres Mal, dass die behauptete Umstellung weg von fossilem Erdgas nur eine Schutzbehauptung ist. Sie verdeutlicht zum anderen, dass die Einhaltung der einschlägigen Sicherheitsanforderungen nicht nachgewiesen ist und die Anforderungen der 12. BImSchV nicht eingehalten

sind.

8. Insbesondere: Anfälligkeit des Gesamtprojektes in Bezug auf den Klimawandel

Gemäß Anhang IV Ziffer 5 S. 1 der UVP-Richtlinie ist eine Beschreibung der „Anfälligkeit des Projekts in Bezug auf den Klimawandel“ erforderlich. Die vorgelegten Antragsunterlagen sind auch insoweit defizitär:

a) Das gilt bereits deshalb, weil die Ausführungen sich auch hier wiederum im Wesentlichen nur auf das landseitige LNG-Terminal beziehen, nicht aber auf das Gesamtprojekt. Der Betrieb des Anlegers mit Anlege- und Ablegemanövern von LNG-Tankschiffen sowie die Schifffahrt auf der Elbe werden nicht betrachtet - und das, obwohl selbst nach dem eigenen UVP-Bericht der HEH beispielsweise Schiffe bei verminderter Wasserführung der Elbe auf Reede ankern müssen, was selbstverständlich Rück- und Wechselwirkungen auf den übrigen Schiffsverkehr, auf den Betrieb von Anleger und Terminal hat usw.

Mit Blick auf den Meeresspiegelanstieg und dessen Implikationen für den Bereich der Unterelbe wird weder eine planerische Berücksichtigung angeführt noch sind betriebliche Schutzmaßnahmen vorgesehen, auch zu etwaigen Deicherhöhungen findet sich nichts.

b) Der UVP-Bericht beruht überdies auf überholten Annahmen: Ausweislich des UVP-Bericht wird auf Literaturempfehlungen aus 2017 und 2018 verwiesen, wonach „auf Grund der fehlenden Prognosesicherheit der Projektionen „neben den Bestandsdaten vor allem die bisherigen Trends zu berücksichtigen“ seien. Diese seien Gegenstand des UVP-Berichts. Insgesamt zeige sich nach Auswertung des Norddeutschen Klimaatlas und des 2. Hamburger Klimaberichts, dass die Klimaprojektionen für die Metropolregion Hamburg und damit auch für den Bereich Stade „nur im begrenzten Umfang auf die Richtung der zukünftigen Entwicklung schließen“ ließen. Insgesamt könnten zur künftigen Entwicklung von Sturmereignissen in der Metropolregion Hamburg „keine robusten Aussagen“ getroffen werden. In der Mehrzahl der Untersuchungen würde zwar unter zukünftigen Klimabedingungen eine Zunahme der Sturmhäufigkeit über der Nordsee und der Intensität von Sturmereignissen auch in der Metropolregion Hamburg erwartet, aber es gebe auch Studien die darauf hindeuteten, dass die maximalen Windgeschwindigkeiten zukünftig häufiger aus südwestlichen und westlichen Richtungen kommen, also mit geringen Sturmflutgefahren verbunden seien.

c) Fakt ist:

Der Intergovernmental Panel on Climate Change (IPCC) hat bereits am 25. September 2019 seinen „Sonderbericht über die Ozeane und die Kryosphäre in einem sich wandelnden Klima“ (Special Report on the Ocean and Cryosphere in a Changing Climate - SROCC) veröffentlicht. Die Erkenntnisse aus dem SROCC zeigen für die Messperiode 1993- 2015 einen deutlich schneller ansteigenden Meeresspiegel, als noch im letzten insoweit einschlägigen Bericht des IPCC aus 2013 als mittlerer Anstieg angenommen worden war.

Für die zukünftige Entwicklung würde selbst bei weltweit erfolgreichen Klimaschutzbemühungen und der Reduzierung des globalen Temperaturanstiegs auf weniger als 2 °C im niedrigsten Emissionsszenario, der mittlere globale Meeresspiegel bis Ende des Jahrhunderts um 28 bis 57 cm steigen. Im höchsten Emissionsszenario („Weiter-wie-bisher-Szenario“), auf dem sich die derzeitigen Entwicklungen von Treibhausgasemissionen bewegen, entwickelt sich der mittlere globale Meeresspiegelanstieg bis zum Jahr 2100 auf 55 bis 140 cm. Gegenüber dem Bericht des IPCC aus 2013 ergibt sich demnach eine Änderung um ca. 20 cm nach oben (Intergovernmental Panel on Climate Change (IPCC), SROCC, 2019, Tab. 4.3, 4.5)

Die Häufigkeit von Extremereignissen, die historisch seltene Hochwasserereignisse darstellen, steigt. Bereits kleine Änderungen im mittleren Meeresspiegel können die Frequenz und Stärke von Hochwasserereignissen erhöhen (IPCC, SROCC, 2019, S. 4-48)

Auf Grund des Meeresspiegelanstiegs verändert sich darüber hinaus in der Deutschen Bucht und in den Ästuaren die Tidedynamik. Daraus resultieren veränderte Sedimenttransporte und morphologische Veränderungen (IPCC, SROCC, 2019, S. 4-69). Die Nordseeregion wird sehr wahrscheinlich ein oder das Gebiet mit dem höchsten Zuwachs der Extremwasserstände in Europa sein.

Der Anstieg des mittleren Meeresspiegels in der Nordsee führt in den Flussmündungen zu einer stärkeren Anhebung des mittleren Tidehochwassers als des mittleren Tideniedrigwassers. Der Tidehub nimmt zu und die Form der Tidekurve verändert sich. Die Flutstromgeschwindigkeiten nehmen in den meisten Bereichen stärker zu als die Ebbestromgeschwindigkeiten.

All das wird auch auf die Verhältnisse in der Unterelbe zurückwirken,

Beweis: Sachverständigengutachten,

Sturmfluten und Überschwemmungen werden extremer und häufiger werden. Ihre Auswirkungen sind bekanntlich bereits jetzt nicht nur auf der Nordsee, sondern entlang der Elbe sogar bis Hamburg und noch weiter elbaufwärts deutlich spürbar.

Der geplante LNG-Terminalstandort liegt tatsächlich in einem Bereich, der unmittelbar und erheblich von den Auswirkungen des Klimawandels betroffen sein wird, und zwar auch bereits bis Ende dieses Jahrzehnts,

Beweis: Sachverständigengutachten.

Hinzu kommt das immer wahrscheinlichere Erreichen von Kippunkten in der nächsten Zeit, was die HEH ebenfalls vollständig ausblendet. In einem, wie hier, vom Klimawandel unmittelbar betroffenen Bereich sind Maßnahmen zur Anpassung an erhöhte Pegelstände, an geänderte Sedimenttransporte und Tidedynamiken sowie häufigere und extreme Sturmfluten geboten, nicht hingegen „Verschärfungsmaßnahmen“ durch zu-

sätzliche Sedimentbewegungen durch weitere und kontinuierlich erforderliche Ausbaggerungen für die Zufahrt zum Anleger und die dortige Liegewanne zum Betrieb des hier gegenständlichen landseitigen LNG-Terminals.

Übrigens heißt es selbst in den Unterlagen für den Anleger wörtlich:

„Selbst die Plattform des AVG liegt auf lange Sicht an der Grenze der Gefährdung durch sehr schwere Sturmfluten. Außerdem könnten bei hohen Sturmfluten größere Wellen die vor dem Deich liegenden Betriebsanlagen überspülen. ... Abhängig von den Umständen des Einzelfalls kann auch eine solche Überflutung das Ausmaß eines schweren Unfalls im Sinne des UVPG erreichen, insbesondere wenn es zu Folgeschäden an den Einrichtungen für den Güterumschlag (z. B. den geplanten Rohrleitungen) kommt.“

Die HEH blendet all das aus.

Entsprechend verhält es sich mit Blick auf zunehmende Starkregenereignisse, die regelmäßig mit einer erheblichen Verschlechterung der Sichtverhältnisse usw. einhergehen. Was bedeutet das für die Anlege- und Ablegemanöver, die jedenfalls zu einem maßgeblichen Teil auf Sicht gefahren müssen? Diese und ähnliche Fragen bleiben vollständig unbetrachtet.

9. Lärmimmissionen: Unzureichende Berücksichtigung der Vorbelastung und unzureichende und unzutreffende Darstellung der Immissionsorte und der entsprechenden Richtwerte

a) In der Geräuschemissionsprognose werden die aus dem Betrieb des geplanten Terminals zu erwartenden Schallemissionen auf Basis von Erfahrungswerten und ihre Auswirkung auf die relevanten Immissionsorte durch Schallausbreitungsrechnungen abgeschätzt. Es fehlt eine Berücksichtigung der erheblichen Vorbelastung durch die bereits bestehende industrielle Nutzung des Gebietes, auf dem das Terminal errichtet werden soll. Die Lärmimmissionen überschreiten in den benachbarten Gebieten schon jetzt regelmäßig die Richtwerte. In einem Messbericht des Gewerbeaufsichtamtes Cuxhaven vom 14.7.2015 ist ein „indirekt gemessener Vorbelastungswert von 50 dB (A)“ dokumentiert worden. Allein dieser Vorbelastungswert übersteigt die in der Beurteilungsgrundlage der Geräuschemissionsprognose angegebenen Immissionsrichtwerte für den Zeitraum von 6:00 bis 22:00 Uhr für Reine Wohngebiete sowie die nächtlichen Immissionsrichtwerte für Reine Wohngebiete, Allgemeine Wohngebiete und Mischgebiete. Eine Überdeckung bestehender und neu entstehender Lärmemissionen ist anzunehmen. Es ist dementsprechend davon auszugehen, dass der Betrieb des Terminals zu einer Verschärfung der Situation und zu erheblichen unzutraglichen und unzulässigen Einwirkungen auf die Umgebung führen würde.

b) Bewertungsgrundlage der Geräuschimmissionsprognose sind die Immissionsrichtwerte nach TA-Lärm. Angesichts der am 18.8.2018 von OVG Lüneburg festgestellten unauflösbaren Gemengelage aus Industrie- und

Wohnbebauung, sind die Richtwerte jedoch im Sinne des Rücksichtnahmegebotes im Rahmen eines Interessensausgleichs zu ermitteln. Das Fehlen eines entsprechenden Nachweises eines gutachterlich ermittelten Interessensausgleiches stellt einen Mangel der Antragsunterlagen dar.

c) Die Darstellung der örtlichen Situation und der zu betrachtenden Immissionsorte basiert auf falschen Annahmen zur Art der Bebauung und Nutzung der benachbarten Gebiete. Das Gebiet zwischen der Alten Chaussee und dem Obstmarschenweg ist faktisch ein Reines Wohngebiet, das gemäß den entsprechenden Richtwerten nach TA-Lärm zu schützen ist. Tabelle 2 in der Geräuschemissionsprognose geht fälschlicherweise davon aus, das Gebiet würde als Mischgebiet genutzt und bewertet die Immissionen an diesem Ort dementsprechend auf Grundlage falscher, zu hoher Richtwerte. Zudem befindet sich die nächstgelegene Wohnbebauung ca. 950 m entfernt vom Betriebsgelände in westlicher Nachbarschaft. In den Antragsunterlagen wird unzutreffend angegeben, dass die nächstgelegene Wohnbebauung sich im Norden und Nordwesten mit einem Abstand von ca. 1100 m vom geplanten Standort befände.

Mit freundlichen Grüßen



Sascha Müller-Kraenner
Bundesgeschäftsführer