

[REDACTED]

An das
Landesamt für Umwelt
Dezernat 20
Hamburger Chaussee 25
24220 Flintbek

23. März 2026
Aktenzeichen: VR/02/2026/cz

Ihr Zeichen 3314 - G10/2023/055-1TG

1. Teilgenehmigung für die Teilerrichtung und den Betrieb eines Terminals zur Lagerung, Verdampfung und Umschlag von Flüssigerdgas in Brunsbüttel

Sehr geehrte Damen und Herren,

nach Akteneinsicht wird der namens und in Vollmacht der Deutschen Umwelthilfe e.V. (DUH) sowie der Bürgerinitiative gegen CO2-Endlager e.V. gegen Ihren Bescheid vom 21. November 2025 (Gz. 3314 – G10/2023/055-1TG) eingelegte Widerspruch vom 13. Januar 2026 wie folgt weiter begründet:

1. Klimawirkungen falsch ermittelt und grundlegend unterschätzt

In der Widerspruchsbegründung vom 13. Januar 2026 wurde bereits ausgeführt, dass und warum **jede neue fossile Infrastruktur, also auch**

Errichtung und Betrieb eines LNG-Onshore-Terminals verfassungs- und völkerrechtswidrig ist bzw. sind.

Es wurde weiter ausgeführt, dass und warum der **Schiffstransport von LNG auf großen Tankern conditio sine qua non für den hier geplanten Betrieb des LNG-Onshore-Terminals Brunsbüttel** ist und die damit verbundenen CO₂- und Methanemissionen in einem immissionsschutzrechtlichen Genehmigungsverfahren zu ermitteln, zu bewerten und zu reglementieren gewesen wären. Entsprechendes gilt für die vier oder mehr Schlepper, die nach Betreiberangaben pro LNG-Tanker eingesetzt werden müssen.

Im Übrigen werden die Klimawirkungen des LNG-Onshore-Terminals seitens Betreiberin und Genehmigungsbehörde auch insgesamt falsch ermittelt und grundlegend unterschätzt:

a) Methanemissionen methodisch falsch ermittelt

Im Emissionsszenario für die UVP werden die geltenden Anforderungen zur Quantifizierung und Dokumentation von Methanemissionen bereits nicht hinreichend abgebildet. Die EU-Methanverordnung (EU) 2024/1787 ist seit 5. August 2024 in Kraft. Sie sieht eine Berichterstattung vor, die die Quantifizierung der Methanemissionen auf Quellenebene („source-level“) für alle Quellen enthalten muss, mindestens auf Basis generischer Emissionsfaktoren.

Nach Angaben der Betreiberin verhält es sich hier angeblich wie folgt:

Tabelle 19: Methanfreisetzung nach Angaben von German LNG

Quelle	Beispiel für Einzelquellen	Freisetzung in [t/Jahr]
Betrieb	Herstellen oder Lösen von Verbindungsschläuchen etc.	4,3
Wartung / Instandhaltung	Pumpen, Verdampfer, Armaturen etc.	0,18
Ungeplanter Betrieb	Sicherheitsventile, Leckagen	11,5
Diffuse Emissionen		27,3
Summe		43,28

Zwar verweist das Szenario für die UVP für „diffuse Emissionen“ ausdrücklich auf eine Abschätzung nach DIN EN 15446. Diese Methodik setzt jedoch - ebenso wie die bis zum delegierten Rechtsakt zu verwendenden OGMP-Templates - ein nachvollziehbares Komponenteninventar (z.B. Ventile, Flansche, Dichtungen, Kompressoren/Armaturen usw.) und eine transparent dokumentierte Zuordnung von Emissionsfaktoren zu einzelnen Quellen/Komponenten voraus. Daran fehlt es hier vollständig.

Stattdessen „kombiniert“ das UVP-Szenario die DIN-EN-Referenz mit nicht näher referenzierten Erfahrungswerten eines niederländischen Terminals und weist Emissionen überwiegend in Sammelkategorien („Betrieb“, „Wartung“, „ungeplanter Betrieb“, „Diffuse Emissionen“) aus. Das ist grob fehlerhaft.

Mit dieser „Methodik“ wird keine vollständige source-level-Abdeckung erreicht, in Ansatz gebrachte Komponenten und Faktoren bleiben bei der Betreiberin zudem überhaupt im Unklaren.

Hinzukommt, dass das Emissionsszenario für die UVP die Emissionswerte hybrid zusammensetzt, und zwar auf SOCOMI-Faktoren aus EPA-Tabellen aus den 1990er-Jahren und „Erfahrungswerten“ eines niederländischen Terminals basierend. Ohne klare und nachvollziehbare Quellenangaben, Aktualitätsbezug und komponentenscharfer Umrechnung auf die hiesige konkrete Anlagenkonfiguration ist die Herleitung nicht valide und mithin nicht prüffähig, sie liefert keine belastbare Aussage zu den tatsächlich zu

erwartenden Methanemissionen des LNG-Onshore-Terminals in Brunsbüttel.

Es fehlt bereits deshalb an einer ordnungsgemäßen Auseinandersetzung mit Blick auf die Methanemissionen der konkret hier in Rede stehenden Anlage. Die Anforderungen nach der Methanverordnung sind verletzt.

Darüber hinaus und vor allem: Das Emissionsszenario für die UVP ist grob fehlerhaft, das Schutzgut „globales Klima“ (§ 2 Abs. 1 Nr. 3 UVPG) wird im Ergebnis übergangen, damit ist auch die UVP als solche grob fehlerhaft, es liegt ein absoluter Verfahrensfehler im Sinne von § 4 Abs. 1 S. 1 Nr. 3 UmwRG vor. Dieser wird weiter bestätigt dadurch, dass die Methanemissionen von LNG-Anlagen überhaupt grundlegend seitens der Betreiberin und der Genehmigungsbehörde unterschätzt werden:

b) Methanemissionen grundlegend unterschätzt

Nach Angaben der Betreiberin könne das LNG-Onshore-Terminal Brunsbüttel jährlich 7,7 Millionen Tonnen LNG anlanden.

Nach *Innocenti et. al* aus 2023 (Comparative Assessment of Methane Emissions from Onshore LNG Facilities Measured Using Differential Absorption Lidar. Environmental Science & Technology, 57(8), 3301-3310) entweichen bei LNG-Regasifizierungsanlagen im Durchschnitt 0,018 % des Methans. Im Jahr 2019 veröffentlichte der IPCC außerdem Richtwerte für Emissionsfaktoren von LNG-Import, -Export und -Speicherung. Diese Emissionsfaktoren betragen 1.660 Tonnen pro Anlage und Jahr für Importstationen und 22 Tonnen pro Anlage und Jahr für Speichieranlagen (https://www.ipccnggip.iges.or.jp/public/2019rf/pdf/2_Volume2/19R_V2_4_Ch04_Fugitive_Emissions.pdf).

Tabelle 19 in Abschnitt 5.3.2.2 auf Seite 163 des UVP-Berichts gibt Schätzungen von lediglich 27,3 und 43,3 Tonnen/Jahr für Methanemissionen an (siehe oben).

Wenn man die durchschnittliche Leckagerate der Studie von Innocenti et. al anwendet, wären 0,018 % von 7,7 Millionen Tonnen jedoch **1.386**

Tonnen Methanverlust pro Jahr. Wendet man die IPCC-Richtwerte auf die Onshore-Anlage in Brunsbüttel an, ergibt sich ein Wert von **sogar 1.682 Tonnen Methan pro Jahr.**

Diese Werte sind beide über 30-mal höher als der in der UVP angegebene Wert für die gesamten Methanemissionen (43,3 Tonnen/Jahr). Die UVP ermittelt die potenziellen Methanemissionen der Anlage mithin aus weiteren Gründen grob fehlerhaft. Es liegt nochmals ein ergebnisrelevantes Ermittlungs- und Bewertungsdefizit vor und mithin auch deshalb ein absoluter Verfahrensfehler nach § 4 Abs. 1 S. 1 Nr. 3 UmwRG vor. Doch damit nicht genug:

c) Klimawirkungen der Methanemissionen höher als angenommen

aa) Zusätzlich zu den angeblich nur sehr geringen Mengen an Methanemissionen verwendet der UVP-Bericht im Abschnitt 13.4.6.3 (Seite 383) ein globales Erwärmungspotential (GWP) für Methan von 28, um die Klimawirkungen des Projekts durch Methan zu berechnen. Der betrachtete Zeitraum der Klimawirkung beträgt dabei 100 Jahre.

Der neueste IPCC-Bericht (AR6) gibt jedoch ein höheres GWP für fossiles Methan von 29,8 an über 100 Jahre.

Wenn man die IPCC-Werte für LNG-Stationen-Leckagen und das GWP von Methan verwendet, betragen die Auswirkungen der Methanemissionen des Projekts **1.682 t Methan X 29,8 = 50.124 t CO₂e, was ungefähr 40-mal (!) so hoch ist wie der in UVP-Bericht angegebene Wert von 1.212 t CO₂e.** Allein diese Methanemissionen entsprechen den Treibhausgasemissionen einer Kleinstadt mit etwa 7.000 Einwohnern (7–8 t CO₂e pro Kopf).

Auf Seite 383 des UVP-Berichts heißt es überdies, dass „das Projekt ungefähr 69.019 t CO₂ pro Jahr aus den genannten Treibhausgasen emittieren wird“, was bedeutet, dass eine zutreffende Einschätzung der potenziellen Methanemissionen des Projekts zu einer signifikanten

Erhöhung der geschätzten jährlichen Treibhausgasemissionen des Projekts führt.

bb) In der Vorhabenbegründung, Abschnitt 0.3.4 des UVP-Berichts (Seite 42), wird das Projekt damit begründet, dass „Erdgas ... weniger CO₂-Emissionen als Kohle verursacht“. Diese auf CO₂-Emissionen durch die Kraftstoffverbrennung beim Endverbraucher beschränkte Argumentation unterschlägt die Methanemissionen im Übrigen überhaupt.

Im Vergleich zu Pipeline-Erdgas weist LNG einen hohen Energieaufwand und zusätzliche Leckagequellen auf, die während der LNG-Verflüssigung, des Transports und der Regasifizierung auftreten, ohne dass dieser Energieaufwand vorliegend betrachtet werden würde. Eine Studie der Internationalen Energieagentur (IEA), deren Zahlen übrigens als konservativ gelten, kommt zum Beispiel zum Ergebnis, dass LNG im Schnitt fast 70 Prozent klimaschädlicher ist als Pipelinegas (vgl. <https://www.iea.org/reports/assessing-emissions-from-lng-supply-and-abatement-options>).

cc) Der UVP-Bericht enthält auch keinerlei Schätzung der THG-Emissionen für den Bau der Anlage, er listet keine Kennzahlen zu Upstream- und Downstream-Emissionen des Erdgases auf. Dabei gibt es gerade für den Upstream-Bereich, also die Produktion, ausreichend wissenschaftliche Daten. Im Permbecken beispielsweise, wo ein Großteil des deutschen LNG gefördert wird, wurden hohe Methanintensitäten von 1,9 Prozent nachgewiesen. Zum Vergleich: Die norwegische Gasförderung erreicht eine Methanintensität von „lediglich“ 0,01 Prozent (vgl. <https://share.google/zb8Zv0WHJhC9LSB6z>).

dd) Im Abschnitt 13.4.6.3 (S. 383) des UVP-Berichts wird schließlich behauptet, dass es aus mehreren Gründen „nicht möglich ist, die Auswirkungen des Projekts auf das Klima zu bewerten“.

Dabei handelt es sich offensichtlich um eine Schutzbehauptung, um die tatsächlich sehr hohen und hoch klimawirksamen Methanemissionen aus

dem Betrieb des LNG-Onshore-Terminals Brunsbüttel zu „verschleiern“. Dazu wurde auch bereits am 13. Januar 2026 ausgeführt.

2. Fossiler Lock-Inn, keine Ammoniak-Readiness

In der Widerspruchs begründung vom 13. Januar 2026 wurde ebenfalls bereits dargelegt, dass und warum es an dem gesetzlich verlangten **Nachweis der Ammoniak-Readiness fehlt**.

a) Auch wenn die Rechtsprechung keinen Nachweis dahingehend verlangt, dass eine ganz konkrete Summe für die Umrüstung beigebracht werden muss, so verlangt sie doch aber eine Nachvollziehbarkeit im Einzelnen. Für das LNG-Onshore-Terminal Stade hatte die dortige Betreiberin daher eine tabellarische Aufstellung ihrer Kostenbewertung mit einzelnen Kostengruppen vorgelegt, aus denen die jeweils angenommenen Umrüstungskosten ersichtlich waren und (auch mit Blick auf Preissteigerungen u.ä.) nachvollzogen werden konnten (vgl. BVerwG, Ur. v. 27. März 2025 - 7 A 3.24, Rn. 37 f.).

Die hiesige Betreiberin hat nicht einmal ansatzweise Entsprechendes vorgelegt. Auch in den Verwaltungsvorgängen findet sich nichts Konkretes. Die hiesige Betreiberin nennt lediglich eine angebliche Gesamtsumme für die Umrüstung, ohne diese plausibel und nachvollziehbar zu unterlegen. Das genügt den gesetzlichen Anforderungen nicht.

b) Hinzukommt: Das „Sicherheitstechnische Gutachten zu möglichen Auswirkungen bei atmosphärischen Freisetzungen von Ammoniak bei der Nachnutzung des German LNG-Terminals Brunsbüttel als Ammoniak Import-Terminal“, PS/17744/23, empfiehlt einen Sicherheitsabstand von lediglich 350 m. Maßgeblich ist indes - unter Ausklammerung der benachbarten atomaren Anlagen - ein Sicherheitsabstand von mindestens 400 m (siehe auch BVerwG, Ur. v. 27. März 2025 - 7 A 3.24, Rn. 29).

c) Maßgeblich ist nach dem KAS-18 Leitfaden zudem ein Achtungsabstand von 500 m (siehe auch BVerwG, Urt. v. 27. März 2025 - 7 A 3.24, Rn. 29). Der KAS-18 Leitfaden sieht eine Abweichung des Achtungsabstandes nach unten dabei nur dann vor, wenn detailreiche Kenntnisse über die Anlage zu der Annahme führen, dass ein niedrigeres Gefahrenpotenzial besteht. Daran fehlt es hier.

Denn sicherheitsrelevante Aspekte werden hier schlicht in Nebenbestimmungen verschoben, weil es insoweit offenbar noch immer an prüffähigen und validen Unterlagen des Betreibers fehlt (siehe zahlreiche Nebenbestimmungen und Hinweise in der Teilgenehmigung z. B. 3.2.4.24 sowie die Widerspruchsbegründung vom 13. Januar 2026).

Eine Unterschreitung der Achtungsabstände nach KAS-18 scheidet damit aus. Das FFH-Gebiet „Schleswig-Holsteinisches Elbästuar und angrenzende Flächen“ (DE 2323-392) liegt 400 m südlich des LNG-Onshore-Terminals Brunsbüttel und damit innerhalb des Achtungsabstands. Gleichwohl ist insoweit jegliche Prüfung unterblieben.

d) Sicherheits- und Achtungsabstand für eine Umnutzung mit Ammoniak werden darüber hinaus und vor allem mit Blick auch auf die unmittelbar benachbarten atomaren Anlagen grundlegend und rechtswidrig unterschritten. Das gilt auch bereits für den zunächst geplanten Betrieb mit LNG:

3. (Atomare) Störfallvorsorge in hohem Maße unzureichend, aktuelle Bedrohungsszenarien und Sicherheitsrisiken überhaupt ausgeblendet

a) Die erste Teilgenehmigung enthält für relevante Genehmigungsvoraussetzungen keine Nachweise, sondern lediglich vielfache Prüfaufträge. Der in Anbetracht der aktuellen Sicherheitslage immer brisanter werdende Aspekt der Eingriffe Dritter von außen, sprich von Sabotage- oder Terrorakten insbesondere auch mit (Marine)Drohnen, wird überhaupt nicht betrachtet. Es handelt sich indes um eine

„Kernmaterie“ der Genehmigungsvoraussetzung des § 5 Abs. 1 Nr. 1 BImSchG, eine Verlagerung in Prüfaufträge und Nebenbestimmungen scheidet aus.

Das wiederum bedeutet, die Einhaltung einer zentralen Genehmigungsvoraussetzung des § 5 Abs. 1 Nr. 1 BImSchG ist nicht nachgewiesen, eine Genehmigungserteilung auf der in hohem Maße defizitären Beurteilungsgrundlage scheidet aus.

b) Dass es sich bei dem Vorstehenden, also bei Angriffsszenarien mit (Marine)Drohnen um sehr realistische Szenarien handelt, bestätigt nicht nur die allgemein seit 2025 noch einmal massiv erhöhte Einstufung der Sicherheitslage durch die zuständigen deutschen Behörden. Ganz konkret sind in 2025 zudem und wiederholt über kritischer Infrastruktur in Schleswig-Holstein und gerade auch im Bereich Brunsbüttel Drohnenüberflüge beobachtet worden.

Am 4. März 2026 wurde überdies mutmaßlich mit einer Drohne ein Angriff auf einen LNG-Tanker im Mittelmeer verübt. Es entstand offenbar ein „klaffendes Loch an der Seite“, es kam offenbar zu einer „plötzlichen Explosion“ und einem anschließenden „enormen Brand“. Da ein typischer LNG-Tanker etwa so viel Energie trägt wie 50 Hiroshima-Bomben, stellen Explosionen ein ernstzunehmendes Sicherheitsrisiko dar. Und auch, wenn es kein Angriff mit einer Drohne gewesen sein sollte, so zeigt der Vorfall in jedem Fall, welche enorme Sprengkraft mit der Technik verbunden sein kann.

An keiner Stelle in den Genehmigungsunterlagen oder in den Verwaltungsvorgängen werden derartige und vergleichbare Bedrohungsszenarien auch nur ermittelt, geschweige denn bewertet. Auch die *„Bewertung der eingereichten Unterlagen zum Planfeststellungsverfahren des geplanten LNG-Terminals in Brunsbüttel im Hinblick auf die Verträglichkeit mit den kerntechnischen Anlagen am Standort Brunsbüttel“* des TÜV Nord vom November 2023 (basierend zudem maßgeblich aus Bewertungen aus 2022) berücksichtigt

Angriffsszenarien mit Drohnen aus der Luft oder im Wasser in keiner (!) Weise. Die aktuell tatsächlich existierenden Bedrohungsszenarien und Sicherheitsrisiken werden nirgendwo in den Genehmigungsunterlagen auch nur abgebildet, geschweige denn abgesichert - weder mit Blick auf den LNG-Anlieferverkehr noch mit Blick auf den Betrieb des Terminals als solchem.

c) In der Widerspruchsbeurteilung vom 13. Januar 2026 wurde bereits dargelegt, dass der TÜV Nord mit seiner ersten, 2022 veröffentlichten Bewertung eine grundlegende Unterschreitung des hier tatsächlich maßgeblichen **Sicherheitsabstands von deutlich über 1000 m** festgestellt hatte. Daran hat sich auch in der im November 2023 veröffentlichten Stellungnahme des TÜV Nord nichts geändert. Vielmehr heißt es dort (S. 41) zu den *„Auswirkungen einer vom LNG-Terminal ausgehenden Freisetzung gefährlicher Stoffe mit dem darauffolgenden Eindringen in die kerntechnischen Anlagen“*, dass in Bezug auf das **Kernkraftwerk Brunsbüttel (KKB)** der nach den Vorgaben des Anhangs der BMI-Richtlinie/R1/ zu berechnende **erforderliche Sicherheitsabstand zwischen dem KKB und dem LNG-Terminal unterschritten wird.**

Deshalb kann keine Aussage dahingehend getroffen werden, dass eine ausreichende Vorsorge gegen das mögliche Eindringen von explosionsfähigen Gasen getroffen ist.

Entsprechendes gilt mit Blick auf das **Standortzwischenlager Brunsbüttel mit hochradioaktiven Abfällen.**

Beides gilt noch einmal mehr, weil grundlegende aktuelle Bedrohungsszenarien überhaupt nicht betrachtet wurden (siehe oben).

Schließlich wird auch der vom TÜV Nord für **das Lager für schwach- und mittelradioaktive Abfälle (Lasma) Brunsbüttel** der nach den Vorgaben des Anhangs der BMI-Richtlinie zu berechnende **erforderliche Sicherheitsabstand zwischen dem Lasma und dem LNG-Terminal unverändert unterschritten.**

Das wird im Übrigen, so der TÜV Nord, durch die Berechnungsergebnisse der Betreiberin selbst gestützt. Der TÜV Nord stellt - selbst unter Nichtbeachtung der aktuellen Bedrohungsszenarien und Sicherheitsrisiken - fest, dass **nicht nachgewiesen ist, dass zündfähige Bereiche einer Gaswolke die kerntechnischen Anlagen am Standort Brunsbüttel nicht erreichen können oder das Eindringen in die kerntechnischen Anlagen sicher verhindert wird**. Da der erforderliche Sicherheitsabstand nach den Vorgaben der BMI-Richtlinie nicht eingehalten wird und keine technischen Maßnahmen vorhanden sind, die ein Eindringen von explosionsfähigen Gasen in das LAsMA sicher verhindern, kann folglich die ausreichende Vorsorge gegen das Ereignis nicht nachgewiesen werden, so der TÜV Nord wörtlich.

Die Bewertung der Betreiberin, dass aus dem Ereignis auf Grund seiner geringen Eintrittswahrscheinlichkeit keine sicherheitstechnischen Anforderungen ableitbar seien, kann der TÜV Nord ausdrücklich nicht bestätigen. Alles andere wäre auch rechtswidrig, denn die Einschätzung der Betreiberin widerspricht den Anforderungen des für das Atomrecht maßgeblichen Standes von Wissenschaft und Technik. Dieser ist her maßgeblich, rückt doch das neue LNG-Onshore-Terminal an die bereits vorhandenen atomaren Anlagen heran.

Wenn aber ein Eindringen explosionsfähiger Gase bereits bei (nur selektiv) betrachteten Szenarien nicht ausgeschlossen werden kann, besteht die Notwendigkeit, die radiologischen Folgen des Ereignisses zu ermitteln und zu bewerten. Auch das ist hier nicht geschehen.

Eine Verlagerung eines Sicherheitsnachweises mit Blick auf die atomaren Anlagen unter Einbeziehung aller relevanten Bedrohungsszenarien und Sicherheitsrisiken in Prüfaufträge und in immissionsschutzrechtliche Nebenbestimmungen scheidet aus.

Bei Störmaßnahmen oder sonstigen Einwirkungen Dritter handelt es sich zwar um auslegungsüberschreitende Ereignisse. Terroristische Angriffe sind deswegen jedoch nicht zugleich auch dem Bereich des Restrisikos zuzuordnen (siehe BVerwG, Urt. v. 10. April 2008 - 7 C 39.07).

Entsprechend sind Schutzmaßnahmen gegen Terroranschläge keineswegs generell als Restrisikominimierung einzustufen. Denn: Wenn schon gegen Besorgnispotenziale Vorsorgemaßnahmen erforderlich sind, können auslegungsüberschreitende Ereignisse wie Störmaßnahmen oder sonstige Einwirkungen Dritter nicht von vornherein aus dem Tatbestand der erforderlichen Schadensvorsorge ausgeblendet werden. Es wäre widersinnig, Vorsorge dort zu verlangen, wo nur ein Besorgnispotenzial besteht, aber klar erkannte Unfallszenarien nur im Rahmen des Versagungsermessens zu berücksichtigen. Der weite Begriff der nach dem Stand von Wissenschaft und Technik erforderlichen Schadensvorsorge ist die Konsequenz des Grundsatzes der bestmöglichen Gefahrenabwehr und Risikovorsorge, so das Bundesverwaltungsgericht in der zitierten Entscheidung. Mit diesem Grundsatz wird die erforderliche Schadensvorsorge von dem Restrisiko abgegrenzt, das als unentrinnbar hinzunehmen ist, weil seine Realisierung nach dem Stand von Wissenschaft und Technik praktisch ausgeschlossen erscheint, während bereits eine entfernte Wahrscheinlichkeit des Eintritts von Risiken die staatliche Schutzpflicht auslöst. Die Anknüpfung der erforderlichen Schadensvorsorge an den Stand von Wissenschaft und Technik trägt dazu bei, den Schutzzweck des Atomgesetzes bestmöglich zu verwirklichen. Dem kann nur durch laufende Anpassung der für eine Risikobeurteilung maßgeblichen Umstände an den jeweils neuesten Erkenntnisstand genügt werden.

Wie die neuere Entwicklung zeigt, hat das Risikopotenzial im Bereich der auslegungsüberschreitenden Ereignisse zugenommen. Betreiberin und Genehmigungsbehörde müssen dafür Sorge tragen, dass innerhalb des Bereichs der Schadensvorsorge Gefahren und Risiken auch durch Störmaßnahmen oder sonstige Einwirkungen Dritter praktisch ausgeschlossen sind. Das ist vorliegend nicht nur nicht der Fall. Dieser Aspekt soll sogar ausgeblendet werden. Das ist in hohem Maße rechtswidrig und mit den Anforderungen der atom- und immissionsschutzrechtlichen Störfallvorsorge unvereinbar.

4. Brandschutz nicht gewährleistet

a) Das in den übersandten Verwaltungsvorgängen befindliche Brandschutzkonzept vom 14. Oktober 2022 in Abschnitt 12_1 der Antragsunterlagen ist komplett geschwärzt. Es wird jegliche Transparenz ausgeschlossen, den Widerspruchsführern ist es aus der Natur der Sache unmöglich, sich mit dem Brandschutzkonzept auseinanderzusetzen.

Entsprechendes gilt für den „Bericht zu Störfallszenarien und deren Auswirkungen im Rahmen der konventionellen Störfallvorsorge“, auch dieser ist nach ein paar Seiten komplett geschwärzt.

Hinzukommen bis auf Deckblätter geschwärzte HAZOP Arbeitsblätter. Was aber den ersten Seiten zu entnehmen ist: Schiffsentladungen sind überhaupt nicht betrachtet worden, „da wasserseitig“. Bei den Schiffsentladungen handelt es sich indes unstreitig um für den immissionsschutzrechtlichen Betrieb notwendigen Anlieferverkehr. Er ist vorliegend im Rahmen von Störfallszenarien (und Schadstoff- und Schallimmissionen) zu betrachten. Eine fachliche Überprüfung ist daher nicht möglich.

Es wird beantragt,

das Brandschutzkonzept sowie den Sicherheitsbericht ungeschwärzt zu übersenden und sodann Gelegenheit zu weiterer Stellungnahme zu geben.

b) Klar ist allerdings schon jetzt, dass das Brandschutzkonzept aus 2022 die aktuelle Bedrohungsszenarien etwa durch Drohnenangriffe nicht abbildet (siehe oben), es ist überholt und damit nicht valide. Ein Brand wäre mit erheblichen Umweltauswirkungen infolge der Freisetzung von Schadstoffen verbunden.

Vor dem Hintergrund etwa der Nebenbestimmung 3.2.4.24 der 1. Teilgenehmigung gilt zudem, dass das - veraltete - Konzept ebenso wie der Sicherheitsbericht selbst nach der Auffassung der Genehmigungsbehörde grundlegende Mängel aufweisen, deren

Behebung in Nebenbestimmungen verlagert werden soll. Das aber ist unzulässig und rechtswidrig.

Denn die Gewährleistung des Brandschutzes ist zwingender Sicherheitsbelang (§ 5 Abs. 1 Nr. 1 BImSchG), er ist Genehmigungskern, nicht Nebenmaterie.

Ausweislich der Verwaltungsvorgänge stellt die Brandschutzdienststelle des Kreis Dithmarschen im Übrigen fest, dass sich die Brandschutzunterlagen im Laufe des Genehmigungsverfahrens gerade nicht wesentlich geändert hätten und zentrale Angaben (z. B. Befahrbarkeit für Einsatzfahrzeuge) weiterhin fehlen. Weiter fehlen offensichtlich unverändert Angaben zur Einsatzfähigkeit der Feuerwehr. Es ist auch nicht bekannt, welche innerbetrieblichen Regelungen und Maßnahmen genau dem Entstehen einer Gefahr vorbeugen sollen. Ein tragfähiges Rettungskonzept fehlt. Handelt es sich wie im vorliegenden Fall um eine hochgradig gefahrgeneigte Tätigkeit, die mit einer komplexen Rettungssituation einhergeht, ist ein solches Rettungskonzept, das u.a. die schnelle Rettung von in Not geratenen Personen gewährleistet, regelmäßig erforderlich (siehe auch OVG Berlin-Brandenburg, Urt. v. 14. Oktober 2025 - OVG 7 A 5/25). Nach alledem ist aus mehreren Gründen eine abschließende Gefahrenbewertung für Mensch und Umwelt schlechterdings nicht möglich, das wiederum schließt eine Genehmigungsfähigkeit aus.

c) Hinzukommt auch hier die Besonderheit auf Grund der benachbarten atomaren Anlagen. Der TÜV Nord stellt in seiner Stellungnahme vom November 2023 in Bezug auf **Auswirkungen eines vom LNG-Terminal ausgehenden anlagenexternen Brandes auf die kerntechnischen Anlagen fest:**

„In Bezug auf die von der Vorhabensträgerin verwendeten Modelle und Grenzwerte, welche sowohl im Statuspapier Auswirkungsbetrachtungen /L 7/ als auch in der KAS-18 /L 40/ beschrieben sind, ist festzustellen, dass diese den aktuellen Stand der

Sicherheitstechnik darstellen und somit grundsätzlich für Auswirkungsbetrachtungen geeignet sind. **Einschränkungen bestehen im vorliegenden Fall allerdings für die Auswahl der mittleren spezifischen Ausstrahlung (SEP) und die Übertragbarkeit der Grenzwerte auf kerntechnische Anlagen. Die verwendeten Werte der SEP von 100 kW/m² sind nicht zwangsläufig konservativ. Werte in der Literatur - z. B. in /L 41/ - zeigen, dass für den Brennstoff LNG deutlich höhere Werte möglich sind, was zwangsläufig zu einer erhöhten Wärmestrahlung führt. Für die Bewertung der Wärmestrahlung ist eine Übertragbarkeit der Grenzwerte aus der DIN EN 1473 /R 21/ auf kerntechnische Anlagen, vor allem für den Fall der Überschreitung des Grenzwerts, nicht ohne Weiteres möglich, da die Vergleichbarkeit der baulichen Struktur von kerntechnischen Anlagen mit in der DIN EN 1473 beschriebenen Anlagen nicht gegeben ist.“**

5. Nautische Hoch-Risikosituation

a) Sofern die Genehmigungsbehörde die Auffassung vertritt, dass nautische Havarie-Risiken im hiesigen immissionsschutzrechtlichen Genehmigungsverfahren keine Rolle spielen, ist das genauso unzutreffend, wie die Auffassung, dass Schadstoff- und Schallimmissionen sowie Sicherheitsrisiken des Anlieferverkehrs hier nicht zu betrachten seien. Im Übrigen wurden auch im wasserrechtlichen Planfeststellungsverfahren die Unterlagen zur Nautik unter Verschluss gehalten und der Öffentlichkeit nicht zugänglich gemacht.

Es wird beantragt,

die Unterlagen zur Ermittlung und Bewertung nautischer Risiken und insbesondere auch die Unterlage „Teil C HAZID-Studie - Nautische Ansteuerung von der Deutschen Bucht bis zum Festmachen am LNG-Terminal in Brunsbüttel und Rückfahrt“ ungeschwärzt zu übersenden und sodann Gelegenheit zu weiterer Stellungnahme zu geben.

b) Schon jetzt sei das Folgende vorgetragen:

Im Rahmen der anderen LNG-Terminal-Genehmigungsverfahren an den Standorten z.B. Mukran und Stade wurden die nautischen Simulationen zugänglich gemacht. Hier passiert das nicht, obwohl (oder weil?) die nautischen Risiken des Standorts Brunsbüttel im Bereich des Tidehafens Brunsbüttel und in unmittelbarer Nähe zu einer der weltweit am dichtesten befahrenen Wasserstraßen im Vergleich mit anderen LNG-Terminals überdurchschnittlich hoch sind.

Die Beurteilung einer wirksamen nautischen Störfallvorsorge, noch dazu im Bereich atomarer Anlagen, wird auch nach Akteneinsicht durch Intransparenz verhindert und ist im Hinblick auf die Gemengelage mehrerer kritischer Infrastrukturen nicht zu rechtfertigen.

6. Luftschadstoffe, insbesondere Stickstoff

a) Obwohl in Abschnitt 5.11.1.4.2 (S. 194, 200) des UVP-Berichts beschrieben wird, dass vier oder mehr Schlepper pro LNG-Tanker eingesetzt werden, werden nicht nur die Methanemissionen nicht, sondern auch sonstige Emissionen der Schlepper nicht betrachtet (siehe Tabelle 20, S. 164 des UVP-Berichts). Die Stickstoffemissionen der Tanker werden zwar in der Tabelle 20 benannt, dann allerdings hier ausgeklammert und allein für das wasserrechtliche Verfahren als maßgeblich erklärt.

Das ist unzulässig und widerspricht offensichtlich der gefestigten höchstrichterlichen Rechtsprechung zum betriebsimmanenten Anlieferverkehr und der insoweit notwendigen Berücksichtigung in immissionsschutzrechtlichen Verfahren.

b) Der Eintrag von Stickstoff führt zu einer verstärkten Eutrophierung, was das Wachstum von Phytoplankton beeinflusst.

In der Teilgenehmigung selbst wird dargelegt, dass die vorhandene Hintergrundbelastung von Stickstoff schon jetzt vor Ort im Anlagenbereich und dessen Umgebung den kritischen Wert übersteigt und die zusätzliche

Stickstoffbelastung auf bis zu $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$ ansteigen könnte, was die Belastung nochmals und unzulässigerweise um ein Vielfaches steigert.

Denn seeseitig verändert diese Stickstoffbelastung sowohl die Abundanzen als auch die Artenzusammensetzung des Phytoplanktons, was wiederum das gesamte Nahrungsnetz destabilisieren kann und Auswirkungen auf höhere trophische Stufen hat. Zudem senkt ein erhöhter Stickstoffeintrag die ohnehin schon niedrige Sauerstoffkonzentration der Elbe.

Auch Fische sind von diesen Veränderungen der Nährstoffzusammensetzung sowie der Sauerstoffkonzentration betroffen: Verschiebungen in den Reproduktionszeiträumen, veränderte Körpergrößen und eine potenziell verkürzte Lebenserwartung können langfristig zu einer Veränderung der Populationen und der ökologischen Balance im betroffenen Gebiet führen.

Das wiederum wirkt auf die Nahrungsgrundlage von Arten im benachbarten FFH-Gebiet „Schleswig- Holsteinisches Elbästuar und angrenzende Flächen“ (DE 2323-392) sowie dem darin befindlichen Vogelschutzgebiet Vorland St. Margarethen (EGV DE 2121-402) zurück. Gleichwohl sind insoweit keinerlei Betrachtungen angestellt worden.

Auch das bedeutet ein grundlegendes Ermittlungs- und Bewertungsdefizit sowie die Tatsache, dass erhebliche Beeinträchtigungen im Sinne von § 34 BNatSchG gerade nicht ausgeschlossen werden können.

Sofern im UVP-Bericht behauptet wird, Phytoplankton und Makrophyten seien nicht von der Luftqualität betroffen, da diese ihre Nährstoffe aus dem Wasser bezögen, ist diese Annahme fachlich nicht haltbar. Stickstoffoxide (NO_x) unterliegen in der Atmosphäre einer raschen chemischen Umwandlung zu Salpetersäure (HNO_3), Nitrat (NO_3^-) sowie sekundären Aerosolen. Diese werden anschließend durch nasse und trockene Deposition in terrestrische und aquatische Systeme eingetragen. Der Eintrag erfolgt über grundlegende physikalische Prozesse: Diffusion gasförmiger Stickstoffverbindungen über die Luft-Wasser-Grenzschicht, Lösung wasserlöslicher Stickstoffoxide und Reaktionsprodukte im

Niederschlagswasser, Partikeldeposition auf Wasseroberflächen, anschließende Einmischung in die Wassersäule. Damit ist atmosphärischer Stickstoffeintrag ein etablierter Bestandteil des globalen Stickstoffkreislaufs.

c) Überdies ist die Methodik des Vergleichs mit der Gesamtfracht unzutreffend. Die im UVP-Bericht vorgenommene Bewertung, wonach die vom Vorhaben verursachte Stickstoffmenge lediglich etwa 0,36 Prozent der Gesamtstickstofffracht der Elbe betrage und daher vernachlässigbar sei, ist fachlich nicht geeignet, erhebliche Auswirkungen auszuschließen. Für die ökologische Bewertung ist nicht die Gesamtfracht eines Flusssystems maßgeblich, sondern die Zusatzbelastung am Wirkort. Atmosphärisch emittierter Stickstoff wird durch trockene und nasse Deposition in Böden und Gewässer eingetragen. Dieser grundlegende physikalische Prozess führt insbesondere im Nahbereich der Emissionsquellen zu lokalen Stoffanreicherungen, die unabhängig von großräumigen Verdünnungseffekten wirken können. Eine Relativierung der Zusatzbelastung über die Gesamtfracht der Elbe stellt daher keine sachgerechte Wirkungsbewertung dar, insbesondere bei, wie hier, bereits bestehenden hohen Stickstoffvorbelastungen.

d) Der Standort des Vorhabens liegt in einem bereits stark industrialisierten Raum mit bestehenden Emissionsquellen. Nach § 34 BNatSchG, Art. 6 Abs. 3 FFH-Richtlinie ist ausdrücklich zu prüfen, ob ein Vorhaben einzeln oder im Zusammenwirken mit anderen Plänen und Projekten zu erheblichen Beeinträchtigungen führen kann. Eine nachvollziehbare Betrachtung kumulativer Stickstoffeinträge unter Einbeziehung bestehender Industrieanlagen, des Schiffsverkehrs, des Hafensbetriebs sowie der regionalen Hintergrunddeposition fehlt im vorliegenden UVP-Bericht jedoch überhaupt.

Gerade bei bereits hoher Gesamtbelastung von bis zu etwa 21 kg N/(ha·a) können auch vergleichsweise geringe Zusatzbelastungen ökologisch relevant sein. Ein belastbarer Ausschluss erheblicher Auswirkungen ist daher nicht gegeben.

e) Hinzu kommt, dass nach den Ergebnissen der FFH-Verträglichkeitsprüfung vorhabenbedingte Stickstoffzusatzbelastungen von bis zu etwa 0,83 kg N/(ha·a) auftreten und damit das Abschneidekriterium von 0,3 kg N/(ha·a) überschritten wird. Betroffen sind insbesondere Flächen im FFH-Gebiet „Schleswig- Holsteinisches Elbästuar und angrenzende Flächen“ und dem darin befindlichen Vogelschutzgebiet „Vorland St. Margarethen“ mit Biotopen des Schilf-Brackwasserröhrichts sowie angrenzende Grünlandbereiche, die den Lebensraumtypen Ästuarien (LRT 1130) beziehungsweise Atlantische Salzwiesen (LRT 1330) zugeordnet werden.

Für diese Biotope werden Critical-Load-Bereiche von etwa 20–30 kg N/(ha·a) angegeben, während die Hintergrundbelastung auch dort schon bereits bei rund 20 kg N/(ha·a) liegt. Durch die zusätzlichen Stickstoffeinträge wird somit eine weitere Überschreitung beziehungsweise Verfestigung der bereits ausgeschöpften Belastungsgrenze verursacht. Bei bereits erreichter oder überschrittener Critical-Load-Situation sind zusätzliche Einträge grundsätzlich geeignet, Veränderungen der Vegetationsstruktur und eine Verschlechterung des Erhaltungszustands zu bewirken.

7. Lärm, Unvereinbarkeit mit naturschutzrechtlichem Gebietsschutz sowie besonderem Artenschutzrecht

a) In dem Gutachten zum Luftschall während der Betriebsphase werden die Schallimmissionen im Fall der LNG-Anlieferung in hohem Maße unzureichend berücksichtigt. Zwar wird für beide Anlegestellen ein Schiffsaggregat während der Entladung bzw. Beladung berücksichtigt, jedoch werden, wie bereits bei den Methan- und Stickstoffemissionen, beispielsweise die zum Festmachen von LNG-Tankern notwendigen Schlepper nicht mit in die Prognose aufgenommen.

b) Zudem wird fälschlicherweise angenommen, dass es sich insgesamt um einen Seehafenumschlag handele, um sodann eine angebliche Ausnahme

von der TA Lärm annehmen zu können. Sofern es aber um das Regasifizieren und Einspeichern und den anschließenden Weitertransport geht, liegt tatsächlich kein Seehafenumschlag vor, Ausnahmen nach der TA Lärm für den Seehafenumschlag greifen mithin insofern nicht.

Denn das angelieferte LNG wird gerade nicht weitertransportiert als LNG, die stoffliche Umwandlung des LNG samt energiewirtschaftlicher Nutzung stellt vielmehr eine industrielle Verarbeitung vor Ort dar. Die stoffliche Verarbeitung ist das klassische Merkmal industrieller Belieferung, nicht das eines bloßen Umschlags. Sofern es also einen Weitertransport von in Brunsbüttel regasifiziertem LNG gibt, gilt für alle hiermit in Zusammenhang stehenden Tätigkeiten und Prozesse Nr. 1 Abs. 2 lit. g) der TA Lärm nicht.

Betreiberin und Genehmigungsbehörde prüfen, ausgehend von der (unzutreffenden) Verneinung einer unmittelbaren Anwendbarkeit der TA Lärm, rechtswidrig noch nicht einmal eine analoge Anwendung der Immissionsrichtwerte der TA Lärm, und das, obwohl hier vielfache und kontinuierliche lärmrelevante Sachverhalte in Rede stehen:

Ausweislich des Genehmigungsbescheids (S. 41) ist nicht nur das Entladen, sondern zusätzlich das Beladen von LNG-Schiffen vorgesehen. Die Ladepumpen dafür sollen eine Kapazität von 3.000 m³/h (Anleger 1) bzw. 1.500 m³/h (Anleger 2) aufweisen.

Unabhängig von der gasförmigen Einspeisung in das Gasverbundnetz werden zudem LNG-Tankkraftwagen (TKW) und LNG-Eisenbahnkesselwagen (EKW) über die Tauchpumpen beladen. Dazu wird jeweils eine eigene Verladestation für TKW und EKW vorgesehen. Die maximalen Umschlagskapazitäten betragen dabei für die TKW- und EKW-Beladung jeweils ca. 97 t/h bzw. 200 m³/h. Für den Export mit Bunkerschiffen bzw. Barges wird ein Schiff pro Tag zugrunde gelegt, so dass sich mit weiteren 365 Schiffen pro Jahr erhebliche Lärmquellen ergeben.

Die Liegezeiten werden dabei mit acht Stunden je Schiff angesetzt. Den Liegezeiten entsprechend wurde ein Modelljahr als Grundlage für die

Simulationsrechnungen in stundenfeiner Auflösung erstellt, so dass je Quelle 8.760 Stundenwerte zu berücksichtigen sind.

Es erfolgt gleichwohl weder eine Berechnung der Schallimmissionen durch den Schiffsverkehr der täglich erwarteten LNG-Bargen mit Beladungszeiten von jeweils ca. 8 h, noch wurde die Beladung der Barge, der LNG-Lkw und LNG-Kesselwagen betrachtet. Das ist grob fehlerhaft und führt zu einer grob fehlerhaften UVP und zu einer unzutreffenden naturschutzrechtlichen Betrachtung:

c) Das FFH-Gebiet „Schleswig-Holsteinisches Elbästuar und angrenzende Flächen“ und das Vogelschutzgebiet Vorland St. Margarethen, das östlich des geplanten Vorhabens liegt, sind besonders von Lärm- und Luftschadstoffbelastungen betroffen. Diese Störungen können erhebliche Auswirkungen auf sensible Vogelarten haben, insbesondere auf den Kiebitz, den Wiesenpieper und den Wachtelkönig.

Als Grundlage für die Bewertung der Auswirkungen wird von der Betreiberin die Arbeit von *Garniel et al.* aus 2010 herangezogen. Diese ist jedoch veraltet. Sie betrachtet zudem primär die Auswirkungen von kontinuierlichem Straßenlärm. Das ist für das hier fragliche Vorhaben ungeeignet. Denn kurzzeitige, aber sehr intensive Störungen – wie sie durch das LNG-Onshore-Terminal und die damit in Zusammenhang stehenden Anlieferungen und Ent- und Beladungen entstehen – haben potenziell gravierendere Auswirkungen auf das Verhalten und die Fortpflanzung der Vögel. Erhebliche Beeinträchtigungen mindestens der lokalen Populationen von Kiebitz, Wiesenpieper und Wachtelkönig lassen sich mitnichten ausschließen. Das gilt noch einmal mehr in Anbetracht der in hohem Maße defizitären Betrachtung der Schallimmissionen in Zusammenhang mit dem Beladen von LNG-Schiffen.

d) Die von Betreiberin und Genehmigungsbehörde in UVP-Bericht und UVP angenommenen Lärmpegel beziehen sich auf 2013 festgelegte Werte des BMUKN (BMU (2013): Konzept für den Schutz der Schweinswale vor

Schallbelastungen bei der Errichtung von Offshore-Windparks in der deutschen Nordsee (Schallschutzkonzept)).

Die Betreiberin vertritt insofern die Auffassung, dass die anzuwendenden Grenzwerte bei einem Schallereignispegel von 160 dB bzw. Spitzenschalldruckpegel von 190 dB in 750 m Entfernung entsprechend Schallschutzkonzept BMU 2013 lägen. Angenommen wird eine zulässige Obergrenze von 160 dB in 750m-Entfernung zur Schallquelle, angeblich sei das der Stand der Wissenschaft

Das ist unzutreffend. Denn tatsächlich sind diese Werte höchst schallschädigend und führen beim Schweinswal zu erheblichen Hörschäden und können sogar tödlich sein. Relevante Störungen beginnen nach höchstrichterlicher Rechtsprechung tatsächlich schon bei deutlich weniger als 140 dB. Die dB-Skala ist eine logarithmische Skala, deswegen bedeuten bereits 6 dB mehr eine „Verdopplung“ der Schallintensität.

Folglich sind die Verbotstatbestände des besonderen Artenschutzes der §§ 44 ff. BNatSchG einschlägig. Denn eine rechtlich relevante Störung liegt danach bereits dann vor, wenn sich durch die Störung der Erhaltungszustand der lokalen Population einer Art verschlechtern kann. Das ist aber hier nicht nur nicht auszuschließen, sondern bei der zu erwartenden Lärmexposition durch das hier fragliche Vorhaben anzunehmen infolge des zusätzlichen Schiffsverkehrs, der Ent- und Beladevorgänge, der übrigen prozessbedingten Schallimmissionen sowie durch kontinuierliche Unterhaltungsbaggerungen.

Untersuchungen zeigen, dass Lärm Schweinswale nicht nur kurzfristig stört, sondern ihre grundlegenden Lebensfunktionen beeinträchtigt. *Pirotta et al.* (2014) belegen, dass die Wahrscheinlichkeit, einen sogenannten Buzz - ein Geräusch, das Schweinswale beim Beutefang erzeugen - aufzuzeichnen, in von Lärm betroffenen Gebieten um 15 Prozent sank. Gleichzeitig nahm sie mit zunehmender Entfernung von der Schallquelle zu. Die Autoren schlussfolgern, dass eine solche

Beeinträchtigung das Potenzial hat, die Energiebilanz der betroffenen Tiere erheblich zu stören.

Außerdem bietet das Elbeästuar im Gegensatz zum offenen Meer geringe bis keine Fluchtmöglichkeiten für Schweinswale. So zeigt auch eine Studie von *Frankish et al.* (2023), dass in marinen Umgebungen Schweinswale häufiger in die Tiefe flüchten und dass Schallimmissionen in flacheren Regionen dazu führen, dass diese Gebiete dauerhaft gemieden werden. Bei Gewässern wie dem Elbeästuar, die vielen kumulativen Lärmemissionen ausgesetzt sind, gibt es aber regelmäßig keinen Fluchtort. Zudem zeigt die Studie, dass sich auch in Entfernungen > 2 km von der Lärmquelle noch immer Verhaltensänderungen zeigen. Im Übrigen verstärkt jede Begegnung das Störungsmuster. So wurde gezeigt, dass erhöhte Geräuschexposition zu signifikant weniger Buzzlauten (Laute zur Kommunikation und Nahrungssuche) führt. Weniger Laute bedeuten wiederum weniger Kommunikation und weniger Nahrung und schließlich Energieverlust. Führt aber das hier geplante LNG-Onshore-Terminal zu einer erhöhten Lärmexposition der sowieso schon stark lärmbelasteten Elbe, bedeutet das eine Verschlechterung des Erhaltungszustandes der Schweinswalpopulation.

Weitere Studien zeigen bei Lärmexposition einen Rückgang der Populationsgröße um mindestens 10 Prozent. Die Studien werden seitens der Widerspruchsführer gerne zur Verfügung gestellt.

Nach alledem besteht hier mindestens die **Gefahr für einen aktuen Rückgang der Schweinswalpopulation, die das Gebiet nachweislich aktuell als noch attraktives Nahrungshabitat infolge der Fischwanderungen nutzen.** Der Verlust des Habitats führt Schweinswale, sofern sie nicht sterben infolge der Belastung, zum Ausweichen in "schlechtere" Habitate, was wiederum zu einer Verringerung des Energiehaushaltes führt mit entsprechenden weiteren Auswirkungen. Bei Anwendung des tatsächliches Standes der Wissenschaft in Bezug auf die besonders geschützte Art Schweinswal ist das Vorhaben nicht nur mit dem naturschutzrechtlichen Gebietsschutz, sondern gleichermaßen mit dem

besonderen Artenschutzrecht unvereinbar. Die Unterlagen und Annahmen, die Betreiberin und Genehmigungsbehörde zugrundegelegt haben, sind dagegen überholt und nicht valide.

8. Keine Sicherung vor Auswirkungen des Klimawandels

Das Schöpfwerk Brunsbüttel Süd liegt als einziges Schöpfwerk völlig allein auf der Südseite des Nordostseekanals und ist für viele Gefahrenobjekte zuständig. Konkret ist bzw. wäre es unter anderem für die Ableitungen aus den Flächen des ChemCoastParks, der atomaren Anlagen, des Elbehafens und eines etwaigen LNG-Terminals verantwortlich.

Das Schöpfwerk ist jedoch 52 Jahre alt. Starkregen-Ereignisse und die Versandung der Freiläufe, unter anderem durch die Elbvertiefung, haben ab 2020 zu einer Neubewertung der Bedarfe geführt und einen grundlegenden Erneuerungsbedarf gerade auch für Schöpfwerk Brunsbüttel durch die insoweit zuständigen Stellen ergeben. In diese Bewertung ist die Versiegelung durch die hier in Rede stehende Anlagen noch gar nicht eingegangen. Das bedeutet, der Ableitungsbedarf ist nochmals größer. Das bedeutet weiter, Starkregenereignisse mit einem LNG-Onshore-Terminal sind bislang überhaupt nicht betrachtet worden.

Schöpfwerksanierungen haben ebenso wie Deicherhöhungen einen Planungs- und Realisierungsaufwand über viele Jahre. Das heißt, absehbar stünde in keinem Fall ein ausreichender Hochwasserschutz für das Anlagengelände zur Verfügung.

Das auf diese Einwendung der Widerspruchsführer hin „angeforderte“ Schreiben, wonach nun auf einmal doch angeblich keine Notwendigkeit eines neuen Schöpfwerks bestehe, entbehrt einer Grundlage. Das gilt noch einmal mehr, als auf dem Erörterungstermin im September 2024 der Aspekt sinngemäß wie folgt kommentiert wurde:

„Den Anlagen könne nichts passieren, Starkregen und starke Überschwemmungen wie das in bergigen Landschaften der Fall ist,

wird es hier nicht geben. Das Schlimmste ist wohl, dass die Anlagen mal von den Füßen her nass werden.“

Die Erfahrungen der letzten Jahre mit Starkregenereignissen in Deutschland, und zwar auch in flachem Gelände, widerlegen diese flapsigen Einschätzungen leider eindrücklich, sie waren Grundlage für die Annahme des grundlegenden Erneuerungsbedarfs des Schöpfwerks.

9. Kein prüffähiges Abfallkonzept

a) Die Angaben zu Art, Umfang und Entsorgung der im Betrieb anfallenden Abfälle genügen den Anforderungen des § 5 Abs. 1 Nr. 3 BImSchG sowie des Kreislaufwirtschaftsgesetzes nicht. Wesentliche Entsorgungswege sind ausdrücklich als „noch nicht festgelegt“ bezeichnet, Entsorgungsanlagen und -unternehmen werden nicht benannt, Mengenangaben fehlen oder werden widersprüchlich mit „0,00“ angegeben.

Damit liegt kein prüffähiges Abfallkonzept vor. Es wird bestritten, dass ein vollständiges und gemäß § 5 Abs. 1 Nr. 3 BImSchG rechtmäßiges Abfallkonzept mit Angabe aller Abfallarten, Abfallmengen, Entsorgungswege, Entsorgungsanlagen und Entsorgungsunternehmen sowie Nachweisen zur Einhaltung der Abfallhierarchie nach dem Kreislaufwirtschaftsgesetz beigebracht werden kann.

b) Es fehlt weiter jegliche Ausführung und Möglichkeit zur Abfallentsorgung der LNG-Carrier. Ein Anlandungshafen, und damit hier die Betreiberin, ist jedoch zur Abnahme von Abfällen der Seeschiffe verpflichtet.

Mit freundlichen Grüßen

Dr. Cornelia Ziehm
Rechtsanwältin