

Dr. Cornelia Ziehm | [REDACTED]

Deutsche Umwelthilfe e.V.
Bundesgeschäftsstelle Berlin
Constantin Zerber
Hackescher Markt 4
10178 Berlin

Zur Frage der Zulässigkeit von Bau und Betrieb eines LNG-Terminals und eines „Anlegers für verflüssigte Gase“ an und in der Unterelbe bei Stade

Zusammenfassung

Die Hanseatic Energy Hub GmbH (HEH) plant, an der Unterelbe bei Stade einen LNG-Terminal zum Import, zur Lagerung und zur Regasifizierung von Flüssigerdgas (Liquefied Natural Gas = LNG) zu errichten und zu betreiben. Die landeseigene Niedersachsen Ports GmbH & Co. KG will an bzw. in der Unterelbe bei Stade einen Anleger für verflüssigte Gase (AVG) errichten und betreiben.

Die Vorhabenträger verkennen bei ihren Vorhaben die aus dem aktuellen Klimaschutzrecht resultierenden Anforderungen. Statt der erforderlichen Ermittlung und Beschreibung der Auswirkungen auch auf das globale Klima soll der Untersuchungsrahmen allein auf eine mikroklimatische Betrachtung reduziert werden. Eine Ermittlung etwa des mit der Errichtung verbundenen Energiebedarfs und der mit dem Betrieb verbundenen Treibhausgasemissionen soll ebenso wenig erfolgen wie eine Ermittlung der Umweltauswirkungen infolge der Gasgewinnung im Herkunftsland, des Transports des Gases nach Stade sowie des anschließenden Verbrauchs des Gases. Das aber ist sowohl nach dem

EU- und nationalen Recht über die Umweltverträglichkeitsprüfung als auch nach dem Klimaschutzgesetz notwendig. Eine ordnungsgemäße Ermittlung der Auswirkungen der Vorhaben auf den Klimawandel führte zu dem Ergebnis, dass es sich – entgegen der Darstellung der Vorhabenträger – bei dem LNG-Terminal und dem „Anleger für verflüssigte Gase“ tatsächlich nicht um einen „Beitrag zum Klimaschutz“ handelt.

In einem, wie hier, vom Klimawandel unmittelbar betroffenen Bereich sind zudem Maßnahmen zur Anpassung an erhöhte Pegelstände, an geänderte Sedimenttransporte und Tidedynamiken sowie häufigere und extreme Sturmfluten geboten, nicht hingegen zusätzliche Sedimentbewegungen durch weitere und kontinuierlich erforderliche Ausbaggerungen für die Zufahrt zum Anleger und die dortige Liegewanne.

In Anbetracht der nautischen Gegebenheiten vor Ort ist darüber hinaus davon auszugehen, dass dem Vorhaben von vornherein seeschifffahrtsrechtliche Versagungsgründe entgegenstehen. Auf Grund der bislang bekannten Einzelheiten zu dem geplanten Betrieb von Terminal und Anleger ist nicht ersichtlich, dass die Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs auf der Unterelbe bei Realisierung der Vorhaben noch gewährleistet wäre. Beabsichtigt sind unter anderem häufige Wendemanöver von 350 m langen LNG-Tankern in der stark frequentierten Fahrrinne der Unterelbe.

Bei der LNG-Terminal handelt es sich schließlich um einen so genannten Störfallbetrieb. 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. Ein größerer Austritt von LNG über Wasser führt zur Verdampfung, in der Folge bildet sich eine entzündbare Wolke. Das Gas nach Regasifizierung des LNG ist darüber hinaus explosiv.

Durch das beabsichtigte Vorhaben unmittelbar auf dem Gelände der Firma Dow mit Chemieanlagen würde eine brisante Gemengelage

geschaffen werden, die den Zielen des Störfallrechts widerspricht. Hinzu kommen mögliche, aber offensichtlich bislang nicht betrachtete Auswirkungen auf das vorhandene, südlich des geplanten Standortes gelegene und bis 2046 genehmigte Lager für schwach- und mittelradioaktive Abfälle sowie auf nahezu unmittelbar angrenzende naturschutzfachlich wertvolle Gebiete wie beispielsweise das FFH-Gebiet „Unternelbe“.

Es ist nach alledem davon auszugehen, dass die Vorhaben, sollten sie an dem beabsichtigten Standort weiter verfolgt werden, nicht genehmigungsfähig wären.

1. Vorhaben

a) Die Hanseatic Energy Hub GmbH (HEH), früher: LNG Stade GmbH, plant, an der Unternelbe bei Stade einen LNG-Terminal zum Import, zur Lagerung und zur Regasifizierung von Flüssigerdgas (Liquefied Natural Gas = LNG) zu errichten und zu betreiben.

Die Niedersachsen Ports GmbH & Co. KG will an bzw. in der Unternelbe bei Stade einen Anleger für verflüssigte Gase (AVG) bauen und betreiben. Die Niedersachsen Ports GmbH & Co. KG ist Betreiberin der landeseigenen Häfen in Niedersachsen. Ihr Eigentümer ist das Land Niedersachsen.

b) Hauptaufgabe der beiden Vorhaben sei, so HEH und Niedersachsen Ports GmbH & Co. KG, die Versorgung der Verbraucher über das europäische Ferngasnetzwerk mit Erdgas. Eine weitere Anwendung solle die Lieferung von LNG als Kraftstoff für See- und Binnenschiffe sein. In geringerem Maße solle LNG zudem über eine LKW-Ladestation und eine Kesselwagen-Ladestation geliefert werden können. Ferner solle der Terminal die Option haben, LNG im so genannten „Break-Bulk“-Betrieb von einem Schiff auf ein anderes Schiff zu übertragen. Außerdem sollen große LNG-Schiffe am Anleger mit LNG aus den Speichertanks beladen

werden können.¹

Bei dem geplanten LNG-Terminal solle es sich unter anderem um zwei LNG-Speichertanks mit einem Arbeitsvolumen von jeweils ca. 240.000 m³ handeln. Dies entspreche einer Gesamtlagermenge von ca. 235.000 t in den beiden Lagertanks.²

Der LNG-Terminal solle mit großen LNG-Gas-Tankern (bis zu VLGC - Very Large Gas Carrier) mit einem Fassungsvermögen von bis zu 265.000 m³ (Q-Max-Klasse) aus „verschiedensten weltweiten Bezugsquellen“ angeliefert werden.³ Die Entladung der Schiffe solle an einer Transport- und Umschlagbrücke auf dem Anleger über geeignete Ladearme erfolgen, die das LNG zwischen dem Pier und dem Terminal transportieren.⁴

Eine Konkretisierung der „verschiedensten weltweiten Bezugsquellen“ erfolgt in öffentlich zugänglichen Dokumenten nicht. Allerdings wird die durchschnittliche Anfahrzeit eines LNG-Tankschiffes vom Exportterminal nach Stade mit ca. zehn bis 14 Tagen angegeben,⁵ so dass davon auszugehen ist, dass (mindestens) zu einem maßgeblichen Anteil (weiterhin) der Import von so genanntem Fracking-Gas aus den USA beabsichtigt ist.

c) Ursprünglich war angekündigt gewesen, dass LNG-Terminal und Anleger ab Ende 2020 bis 2022 gebaut werden sollten, eine Inbetriebnahme war sodann für 2023 angegeben worden.⁶

Ausweislich der aktuellen Konzeptvorstellung der HEH sollte 2019 mit dem Genehmigungsverfahren begonnen worden sein.⁷

¹ Vgl. „Vorlage zur Antragskonferenz gemäß § 5 UVPG“ im Auftrag der HEH und Niedersachsen Ports GmbH & Co. KG vom 13. Oktober 2020, S. 82.

² Zur Vorhabenbeschreibung siehe „Vorlage zur Antragskonferenz“, S. 12 f.

³ Vgl. „Vorlage zur Antragskonferenz“, S. 82.

⁴ Vgl. „Vorlage zur Antragskonferenz“, S. 12.

⁵ Vgl. „Vorlage zur Antragskonferenz“, S. 20.

⁶ Siehe <https://www.hafen-hamburg.de/de/news/projektentwicklungsgesellschaft-will-ein-ling-terminal-in-stade-bauen---35815>, zuletzt abgerufen am 20.11.2020.

⁷ Vgl. <https://www.hanseatic-energy-hub.de/>, zuletzt abgerufen am 20.11.2020.

Tatsächlich ist überhaupt erst im Oktober 2020 ein Scoping-Termin durchgeführt worden, welcher der Information über den beabsichtigten Untersuchungsrahmen für eine Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) nach dem UVP-Gesetz dienen sollte.

Die niedersächsische Landesregierung ging ungeachtet dessen schon 2019 davon aus, dass die Planungen der damaligen LNG Stade GmbH ein „belastbares Niveau“ erreicht hätten.⁸

2. Standort

a) Die Untereibe ist Seeschiffahrtsstraße und Zugang zum Hamburger Hafen, sie ist in dem fraglichen Bereich lediglich um die 460 m breit. Durch den beabsichtigten Bau von diversen Hafenanlagen zur Errichtung des „Anlegers für verflüssigte Gase“ würde diese Breite teils noch erheblich verringert werden. Während der Abstand vom Ufer zur Fahrrinne der Elbe in dem fraglichen Bereich gegenwärtig um die 350 m beträgt, würde der Abstand des geplanten Anlegers samt Spundwänden usw. zur Fahrrinne teils nur noch um die 50 m oder sogar weniger betragen.⁹

Der geplante Anleger befände sich zudem genau in dem Bereich, in dem Richtungsänderungen der Schifffahrt nötig sind.¹⁰

Für die Errichtung des beabsichtigten Anlegers wäre überdies eine weitere Vertiefung der Elbe erforderlich.¹¹ Um die voll beladenen Tanker abfertigen zu können, müssten sowohl die Zufahrt als auch die Liegewanne bis auf eine Tiefe von ca. NN -16,40 m ausgebaggert

⁸ Vgl. Antwort der Landesregierung vom 3.5.2019 auf eine Kleine Anfrage, LT-Drs. 18/3626, Antwort zu Frage 5.

⁹ Vgl. die ungefähren Maßangaben in der „Vorlage zur Antragskonferenz“, S. 109, 111, und die sich daraus ergebenden Abstände.

¹⁰ Vgl. „Vorlage zur Antragskonferenz“, S. 104.

¹¹ Siehe *Merkel Energy GmbH*, Potenzialanalyse „LNG-Infrastruktur an der deutschen Nordseeküste unter Betrachtung besonders geeigneter Standorte“, herausgegeben vom Kompetenzzentrum GreenShipping Niedersachsen, LNG Initiative Nordwest c/o MARIKO GmbH, der Oldenburgischen Industrie- und Handelskammer, dem Maritimen Strategierat Weser-Ems und der Wilhelmshavener Hafenwirtschafts-Vereinigung e. V., Oktober 2017, S. 133 ff.

werden.¹² Der auszubaggernde Bereich mit Böschungen solle rund 350.000 m² Fläche einnehmen.¹³ Für den späteren Betrieb seien sodann entsprechende Unterhaltungsmaßnahmen, also kontinuierliche Ausbaggerungen erforderlich, um die nötige Hafentiefe vorzuhalten.¹⁴

b) An dem geplanten Standort sind in unmittelbarer Umgebung keine Erdgasübertragungsleitungen vorhanden. Der Anschluss an das Erdgasnetzwerk müsste durch den Ferngasnetzbetreiber Gasunie Deutschland überhaupt erst realisiert werden.¹⁵

c) Die Flächen des geplanten LNG-Terminals und des Anlegers befinden sich im Industriegebiet Stade-Bützfleth auf dem Gelände der Firma Dow Deutschland Anlagengesellschaft mbH sowie im Bereich des Seehafens Stade.¹⁶

aa) Unmittelbar südlich von dem geplanten LNG-Terminal befindet sich das Chemiewerk der Firma Dow.¹⁷ Dabei handelt es sich um einen Störfallbetrieb der „oberen Klasse“ im Sinne des Störfallrechts (zum Störfallrecht und der hier vorhandenen Gemengelage siehe weiter unter Ziffer 3.c)). Der Betrieb unterliegt den erweiterten Pflichten der Störfall-Verordnung.¹⁸

Auf dem Anlagengelände werden kennzeichnungspflichtige Gefahrenstoffe gelagert. Gehandhabte gefährliche Stoffe sind Chlor, Propylen, Propylenoxid, Phosgen und Salzsäuregas.¹⁹

Chlor kann Brand verursachen oder verstärken, es führt zu Lebensgefahr beim Einatmen und verursacht Haut-, Augen- und Atemwegsreizungen.

¹² Vgl. „Vorlage zur Antragskonferenz“, S. 105.

¹³ Vgl. „Vorlage zur Antragskonferenz“, S. 25.

¹⁴ Vgl. „Vorlage zur Antragskonferenz“, S. 105.

¹⁵ Vgl. „Vorlage zur Antragskonferenz“, Fn. 1.

¹⁶ Vgl. „Vorlage zur Antragskonferenz“, S. 22.

¹⁷ Vgl. „Vorlage zur Antragskonferenz“, S. 22.

¹⁸ „Information nach §§ 8a und 11 der Störfall-Verordnung für die Öffentlichkeit“ u.a. der Firma *Dow Deutschland Anlagengesellschaft mbH*, 2. Fortschreibung, Stand September 2019.

¹⁹ Information nach der Störfall-Verordnung für die Öffentlichkeit“, Fn. 18.

Chlor ist überdies als sehr giftig für Wasserorganismen eingestuft.²⁰ Bei Propylen handelt es sich um ein „extrem entzündbares Gas“.²¹ 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.²² Phosgen verursacht Lebensgefahr beim Einatmen und verursacht schwere Verätzungen der Haut und schwere Augenschäden.²³ Salzsäuregas ist giftig beim Einatmen; es verursacht schwere Verätzungen der Haut und schwere Augenschäden.²⁴

bb) Nördlich des geplanten LNG-Terminals 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.

cc) Südlich des beabsichtigten Standorts und jenseits der Schwingemündung befindet sich auf dem Gelände des (nicht mehr in Betrieb befindlichen) Atomkraftwerks Stade ein Lager für schwach- und mittelradioaktive Abfälle. Der Betrieb dieser atomaren Anlage ist bis 2046 genehmigt.

d) Die im Süden verlaufende Schwinge ist ein Nebenfluss der Elbe und ein gesetzlich festgesetztes Überschwemmungsgebiet im Landkreis Stade.²⁵

e) Östlich und in einer Entfernung von 300 m bzw. 750 m zum Anleger bzw. LNG-Terminal befinden sich das FFH-Gebiet „Untere Elbe“ und das Naturschutzgebiet „Elbe und Inseln“.²⁶

²⁰ Information nach der Störfall-Verordnung für die Öffentlichkeit“, Fn. 18.

²¹ Information nach der Störfall-Verordnung für die Öffentlichkeit“, Fn. 18.

²² Information nach der Störfall-Verordnung für die Öffentlichkeit“, Fn. 18.

²³ Information nach der Störfall-Verordnung für die Öffentlichkeit“, Fn. 18.

²⁴ Information nach der Störfall-Verordnung für die Öffentlichkeit“, Fn. 18.

²⁵ Vgl. „Vorlage zur Antragskonferenz“, S. 28.

²⁶ Vgl. „Vorlage zur Antragskonferenz“, S. 28.

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

f) In westlicher Richtung liegt die Ortschaft Bützfleth.

3. Zur rechtlichen Zulässigkeit

a) Klimaschutzrecht

aa) Recht der Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP)

(1) Sowohl der LNG-Terminal als auch der „Anleger für verflüssigte Gase“ sind UVP-pflichtig:

Aus der geplanten Lagermenge im LNG-Terminal resultiert eine Einstufung der Anlage gemäß Nr. 9.1.1.1 der Anlage 1 zum UVP-Gesetz (Lagerung von bestimmten Stoffen mit einem Fassungsvermögen von 200.000 t oder mehr). Somit besteht gemäß § 6 UVP-Gesetz die UVP-Pflicht. Für den Bau des Anlegers liegt gemäß § 6 in Verbindung mit Nr. 13.10 der Anlage 1 UVP-Gesetz eine Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung vor.

(2) Nach der UVP-Änderungs-Richtlinie 2014/52/EU²⁷ muss (verstärkt) der Klimawandel Berücksichtigung finden. Zum einen geht es dabei um Faktoren, durch die das Projekt²⁸ seinerseits den Klimawandel fördern oder verstärken kann, zum anderen um die Anfälligkeit des Projekts gegenüber Auswirkungen des Klimawandels wie zum Beispiel erhöhten Hochwassergefahren. Das Bundesverwaltungsgericht hat klargestellt, dass durch die UVP-Änderungsrichtlinie der Prüfungsumfang der UVP

²⁷ Richtlinie 2014/52/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16.4.2014 zur Änderung der Richtlinie 2011/92/EU über die Umweltverträglichkeitsprüfung bei bestimmten öffentlichen und privaten Projekten, ABl. der EU Nr. L 124/1 vom 25.4.2014.

²⁸ In der nationalen Umsetzung im UVPG wird statt „Projekt“ der Begriff „Vorhaben“ verwendet.

um diese Wirkungsdimensionen erweitert worden ist.²⁹

Im Rahmen einer UVP muss demnach geklärt werden, ob und wie ein Projektträger gegebenenfalls Vorsorgemaßnahmen wegen künftig zu erwartender Klimaveränderungen treffen kann und muss.

Zum anderen muss die UVP die Prüfung der Auswirkungen des Vorhabens *auf* den Klimawandel unter anderem anhand der in Anhang IV der Richtlinie 2014/52/EU und Anlage 4 UVP-Gesetz genannten Vorgaben enthalten.

In einer UVP muss dementsprechend unter anderem beschrieben werden,

- ob und in welchem Umfang von Herstellung oder Errichtung des Vorhabens Treibhausgasemissionen ausgehen und welcher Energiebedarf damit verbunden ist,
- ob und in welchem Umfang von dem Betrieb des Vorhabens Treibhausgasemissionen ausgehen.

(3) Aus dem Vorstehenden wiederum folgt:

Es müssten unter anderem der Energiebedarf für Herstellung und Errichtung des LNG-Terminals und des „Anlegers für verflüssigte Gase“ sowie die von den eingesetzten Maschinen usw. ausgehenden Treibhausgasemissionen ermittelt und sodann beschrieben werden.

Zudem müssten die Auswirkungen des Betriebs des LNG-Terminals und des Anlegers auf das globale Klima ermittelt und sodann beschrieben werden. Dabei sind mindestens überschlägig auch die mit der Gewinnung und dem Transport des zu importierenden Gases sowie die mit der anschließenden Nutzung des Gases in Deutschland verbundenen Umweltauswirkungen miteinzubeziehen.

Denn sowohl Art. 3 Abs. 1 UVP-Richtlinie als auch § 2 Abs. 1 UVP-Gesetz erfordern die Ermittlung, Beschreibung und Bewertung nicht nur

²⁹ BVerwG, Beschl. v. 22.6.2015 - 4 B 59.14, Rn. 42, juris.

der unmittelbaren, sondern ausdrücklich auch der mittelbaren Auswirkungen eines Projektes bzw. Vorhabens. Die Betrachtung allein des LNG-Terminal ohne mindestens überschlägige Einbeziehung des den Betrieb dieses Terminal überhaupt erst ermöglichenden Anfangspunktes sowie des „Endpunktes“, also des Gasverbrauchs, blendete maßgebliche Umweltauswirkungen aus, sie konterkarierte Sinn und Zweck der UVP-Gesetzgebung.

– Eine Beschränkung allein auf das LNG-Terminal wäre zudem mit dem Vorsorgeprinzip und den international mit dem Pariser Abkommen eingegangenen Verpflichtungen schwerlich vereinbar – dies insbesondere auch deshalb, weil die Anlage offenbar mindestens 25 Jahre betrieben werden soll: Für ein vergleichbares Projekt (LNG-Terminal in Brunsbüttel) ist seitens der Bundesnetzagentur im November 2020 ein vorläufiger Freistellungsbescheid von der Regulierung für einen Zeitraum von 25 Jahren erteilt worden. Bei einer Inbetriebnahme im Jahre 2025 bedeutete das einen Betrieb bis mindestens zur Hälfte des Jahrhunderts. Das aber stünde in Widerspruch zur Verpflichtung aus dem Paris-Abkommen zur Klimaneutralität bis 2050.

(4) Zwar soll im UVP-Bericht gemäß der „Vorlage zur Antragskonferenz“ ermittelt werden, „mit welchen Klimawandelfolgen nach gegenwärtigem Kenntnisstand an der geplanten Lokation in der voraussichtlichen Laufzeit des Vorhabens gerechnet werden“ müsse.³⁰

Vollständig verkannt wird allerdings die Relevanz des Schutzgutes „Klima“ im Hinblick auf die Auswirkungen von Bau und Betrieb des LNG-Terminals und des „Anlegers für verflüssigte Gase“ auf den Klimawandel. Statt der erforderlichen Betrachtung der Auswirkungen auch auf das globale Klima, sollen ausschließlich mikroklimatische Gegebenheiten ermittelt werden.

Konkret heißt es insoweit in der „Vorlage zur Antragskonferenz“ auf S. 57 f. unter der Überschrift „Schutzgut Klima“ lediglich:

³⁰ Vgl. „Vorlage zur Antragskonferenz“, S. 40.

„Das Schutzgut Klima wird durch Klima- bzw. Wetterelemente (z. B. Temperatur, Luftfeuchtigkeit, Bewölkung) und durch Klimafaktoren charakterisiert. Die Klimafaktoren werden durch das Zusammenwirken von Relief, Boden, Wasserhaushalt und der Vegetation, anthropogenen Einflüssen und Nutzungen sowie der übergeordneten makroklimatischen Ausgangssituation bestimmt.

Innerhalb der Schutzgutbetrachtung Klima sind dessen wesentliche Funktionen maßgeblich:

- Frischluftproduktion und -leitfunktionen*
- bioklimatische Funktionen.*

Die Betrachtung umfasst sowohl den besiedelten Bereich als auch den Freiraum. Für die beiden Vorhaben erfolgt eine Beschreibung der vorherrschenden klimatischen Verhältnisse und der lokalen Klimatope. Neben der einschlägigen Literatur wird vor allen Dingen die Emissions- und Immissionsprognose nach TA Luft (s. Kapitel 5.8), das Mikroklimatische Gutachten und die Biotoperfassung (s. Kapitel 5.3) als Erkenntnisquelle zur Beurteilung des Schutzgutes herangezogen. Im Rahmen des Mikroklimatischen Gutachtens werden die großräumigen und regionalen klimatischen Rahmenbedingungen dargestellt. Darauf aufbauend erfolgt eine Analyse der Klimatopausstattung und der lokalklimatischen Situation. Aus den vorhabenbedingten Wirkfaktoren werden die Auswirkungen auf das Mikroklima abgeschätzt.

Als Untersuchungsraum für dieses Schutzgut wird vorläufig die Vorhabenfläche zuzüglich eines Radius von 2.000 m zugrunde gelegt. Allgemein sind die Auswirkungen auf das Klima aber auch großräumig³¹ zu betrachten.

LNG-Terminal

Im bestimmungsgemäßen Betrieb ist nicht von einer relevanten Emission von klimarelevanten Gasen (Methan) auszugehen. In der Betriebsphase kann jedoch im Falle von Unfällen oder Katastrophen Erdgas durch Leckagen oder Sicherheitseinrichtungen wie dem Fackelsystem freigesetzt werden. In letzterem findet eine kontrollierte thermische Verwertung statt. Diese Wirkungen sind im Rahmen des UVP-Berichtes zu bewerten. Als Quelle dient dabei die Emissions- und Immissionsprognose nach TA Luft (s. Kapitel 5.8).“

Bei ordnungsgemäßer Ermittlung, Beschreibung und Bewertung der Auswirkungen von Bau und Betrieb des LNG-Terminals und des

³¹ „Großräumig“ im Sinne der „Vorlage zur Antragskonferenz“ meint dabei nicht „global“, vielmehr sollen auch die Auswirkungen etwa auf die Fische oder die Landschaft „großräumig“, mithin innerhalb eines lokalen oder regionalen Radius betrachtet werden.

„Anlegers für verflüssigte Gase“ auf den Klimawandel wird die Charakterisierung von Terminal und Anleger durch HEH und Niedersachsen Ports GmbH & Co. KG als „Beitrag zum Klimaschutz“³² nicht haltbar sein.

bb) Klimaschutzgesetz

Bestätigt und verstärkt wird das Vorstehende durch die Anforderungen des Klimaschutzgesetzes (KSG). § 13 Abs. 1 KSG normiert ein Berücksichtigungsgebot und verpflichtet „die Träger öffentlicher Aufgaben, bei ihren Planungen und Entscheidungen den Zweck dieses Gesetzes und die zu seiner Erfüllung festgelegten Ziele zu berücksichtigen“.

Zweck des Klimaschutzgesetzes ist es gemäß dessen § 1 ausdrücklich

„zum Schutz vor den Auswirkungen des weltweiten Klimawandels die Erfüllung der nationalen Klimaschutzziele sowie die Einhaltung der europäischen Zielvorgaben zu gewährleisten. ... Grundlage bildet die Verpflichtung nach dem Übereinkommen von Paris aufgrund der Klimarahmenkonvention der Vereinten Nationen, wonach der Anstieg der globalen Durchschnittstemperatur auf deutlich unter 2 Grad Celsius und möglichst auf 1,5 Grad Celsius gegenüber dem vorindustriellen Niveau zu begrenzen ist, um die Auswirkungen des weltweiten Klimawandels so gering wie möglich zu halten, sowie das Bekenntnis der Bundesrepublik Deutschland auf dem Klimagipfel der Vereinten Nationen am 23. September 2019 in New York, Treibhausgasneutralität bis 2050 als langfristiges Ziel zu verfolgen.“

Die Berücksichtigung der Auswirkungen eines Vorhabens mit Blick auf das Erreichen der Pariser Klimaschutzziele ist fortan demnach in jedem Genehmigungsverfahren erforderlich.

³² „Vorlage zur Antragskonferenz“, S. 83.

b) Seeschifffahrtsrecht

aa) Der LNG-Terminal soll durch „Very Large Gas Carrier“ mit einem Fassungsvermögen von bis zu 265.000 m³ (Q-Max-Klasse) beliefert werden. Bei diesen Schiffen handelt es sich um Schiffe mit einer Länge von 350 m, einer Breite von 55 m und einem Tiefgang von 13 m.³³

Beim Ablegevorgang sollen die Schiffe mit Schlepperhilfe in der Fahrrinne wenden.³⁴

Geplant ist die Entladung von bis zu 110 Schiffen pro Jahr.³⁵

Es käme also knapp jeden dritten Tag zu einer Anfahrt eines „Very Large Gas Carrier“ sowie knapp jeden dritten Tag zu einer Abfahrt eines „Very Large Gas Carrier“ mit Wendemanövern in der Fahrrinne der Unterelbe.

bb) Die Unterelbe ist Seeschifffahrtsstraße im Sinne der Seeschifffahrtsstraßen-Ordnung (vgl. § 1 Nr. 6 Seeschifffahrtsstraßen-Ordnung). Sie ist insbesondere als Zugang zum Hamburger Hafen von internationaler Bedeutung und dementsprechend viel befahren.

Die Unterelbe ist in dem fraglichen Bereich bei Stade lediglich um die 460 m breit. Durch den beabsichtigten Bau von diversen Hafenanlagen zur Errichtung des „Anlegers für verflüssigte Gase“ würde diese Breite teils noch erheblich verringert werden. Während der Abstand vom Ufer zur Fahrrinne der Elbe in dem fraglichen Bereich gegenwärtig um die 350 m beträgt, würde der Abstand des geplanten Anlegers samt Spundwänden usw. zur Fahrrinne teils nur noch um die 50 m oder sogar weniger betragen (siehe bereits oben Ziffer 2.).³⁶

Der geplante Anleger befände sich zudem genau in dem Bereich, in dem Richtungsänderungen der Schifffahrt nötig sind.³⁷ Die Unterelbe verändert dort ihren Verlauf, sie „knickt ab“.

³³ Vgl. „Vorlage zur Antragskonferenz“, S. 16.

³⁴ Vgl. „Vorlage zur Antragskonferenz“, S. 105.

³⁵ Vgl. „Vorlage zur Antragskonferenz“, S. 16.

³⁶ Vgl. „Vorlage zur Antragskonferenz“, S. 109, 111.

³⁷ Vgl. „Vorlage zur Antragskonferenz“, S. 104.

cc) Nach den Kollisionsverhütungsregeln (KVR) muss sich jedes Fahrzeug, das der Richtung eines engen Fahrwassers oder einer Fahrrinne folgt, so nahe am äußeren Rand des Fahrwassers oder der Fahrrinne an seiner Steuerbordseite halten, wie dies ohne Gefahr möglich ist (vgl. KVR Regel Nr. 9 „Rechtsfahrgebot“).

Das heißt, Schiffe mit dem Ziel Hamburger Hafen sowie alle anderen flussaufwärtsfahrenden Fahrzeuge hätten bei Realisierung des „Anlegers für verflüssigte Gase“ nur noch einen äußerst geringen Abstand zu baulichen Anlagen jenseits der Fahrrinne.

dd) In Bezug auf den Schiffsverkehr zu und von dem „Anleger für verflüssigte Gase“ einerseits und den übrigen Schiffsverkehr auf der Elbe andererseits würde gelten:

Beim Begegnen, Überholen und Vorbeifahren an Fahrzeugen und Anlagen ist ein sicherer Passierabstand nach Regel Nr. 8 lit. d) der KVR einzuhalten (vgl. § 21 Abs. 2 Seeschiffahrtsstraßen-Ordnung).

Fahrzeuge, die dem Verlauf eines Fahrwassers einer Seeschiffahrtsstraße, hier der Unterelbe, folgen und der Verlaufsrichtung nicht mehr als 10° in irgendeine Richtung abweichen, gelten zudem als durchgehende Schifffahrt. Diese durchgehende Schifffahrt hat, unabhängig davon, ob sie nur innerhalb des Fahrwassers sicher fahren kann, stets Vorfahrt gegenüber Fahrzeugen, die das Fahrwasser queren (also mehr als 10° von dem Fahrwasserverlauf abweichen), in das Fahrwasser einlaufen oder im Fahrwasser drehen (vgl. § 25 Abs. 2 Seeschiffahrtsstraßen-Ordnung).

Die Einhaltung dieser bindenden rechtlichen Vorgaben dürfte bei Realisierung eines LNG-Terminals samt „Anleger für verflüssigte Gase“ am Standort Stade unter anderem in Anbetracht der beabsichtigten häufigen Wendemanöver in der Fahrrinne der Unterelbe von „Very Large Gas Carrier“-Schiffen mit einer Länge von 350 m kaum hinreichend gewährleistet werden können. Das hieße zugleich, die Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs wäre nicht gewährleistet.

ee) Das bestätigt im Übrigen die Potenzialanalyse „LNG-Infrastruktur an der deutschen Nordseeküste unter Betrachtung besonders geeigneter Standorte“.³⁸ Diese sieht die nautischen Schwierigkeiten in Stade tatsächlich als so schwerwiegend an, dass der Standort allein deswegen schon aus der weiteren Betrachtung ausgeschlossen wurde. Wörtlich heißt es in der Potenzialanalyse:

„Das Fahrwasser in Stade-Bützfleth ist nur knapp breiter als 460 m. Für das Wendemanöver für ein Q-Max mit ca. 350 m Länge steht nur sehr begrenzt Platz zur Verfügung. Dies behindert sowohl das Erreichen als auch das Verlassen des Terminals, was bei der engen Taktung für den Hamburger Hafen starke Auswirkungen haben könnte. ...

Am Standort Stade-Bützfleth ließe sich in Ergänzung der dort bereits bestehenden Infrastruktur grundsätzlich ein LNG-Terminal errichten. Jedoch sind die nautischen Herausforderungen am Standort zu schwerwiegend, als dass ein LNG Terminal erfolgreich angesiedelt werden kann.“

Es erstaunt, dass weder die nautischen Gegebenheiten noch die Ergebnisse der Potenzialanalyse in der Vorhabenbeschreibung von HEH und Niedersachsen Ports GmbH & Co. KG Erwähnung finden und im Rahmen einer Umweltverträglichkeitsprüfung dementsprechend Kollisions- bzw. Havarierisiken und deren Wahrscheinlichkeit und Auswirkungen offenbar nicht betrachtet werden sollen.

c) Störfallrecht

aa) Seveso-Richtlinien und Störfallverordnung

Unter dem Eindruck des Chemieunfalls von Seveso bei Mailand am 10.7.1976 wurde 1982 die erste Richtlinie über Gefahren schwerer Unfälle bei bestimmten Industrietätigkeiten (Seveso-Richtlinie)³⁹ erlassen

³⁸ Siehe *Merkel Energy GmbH*, a.a.O., S. 133 ff.

³⁹ Richtlinie 82/501/EWG, ABl. 1982 L 230, 1.

und 1996 und 2012 als Seveso-II⁴⁰ bzw. Seveso-III-Richtlinie⁴¹ fortgeschrieben. Ziel der Seveso-Richtlinien war und ist es, schwere Unfälle mit gefährlichen Stoffen zu verhüten und die Folgen von Unfällen für die menschliche Gesundheit und die Umwelt zu begrenzen, um ein hohes Schutzniveau zu gewährleisten (Art. 1 Seveso-III-Richtlinie).

In Deutschland wird das „Seveso-Recht“ durch das Bundesimmissionsschutzgesetz (BImSchG) und die 12. Bundesimmissionsschutzverordnung (12. BImSchV - Störfallverordnung) umgesetzt.

Das nationale Recht definiert danach benachbarte Schutzobjekte als „ausschließlich oder überwiegend dem Wohnen dienende Gebiete, öffentlich genutzte Gebäude und Gebiete, Freizeitgebiete, wichtige Verkehrswege und unter dem Gesichtspunkt des Naturschutzes besonders wertvolle oder besonders empfindliche Gebiete“ (vgl. § 3 Abs. 5 lit. d) BImSchG).

Nach dem Trennungsgrundsatz des § 50 BImSchG sind die Flächen bei raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen dementsprechend einander so zuzuordnen, dass schädliche Umwelteinwirkungen und von schweren Unfällen im Sinne des Störfallrechts hervorgerufene Auswirkungen auf die ausschließlich oder überwiegend dem Wohnen dienenden Gebiete sowie auf sonstige schutzbedürftige Gebiete, insbesondere öffentlich genutzte Gebiete, wichtige Verkehrswege, Freizeitgebiete und unter dem Gesichtspunkt des Naturschutzes besonders wertvolle und besonders empfindliche Gebiete und öffentlich genutzte Gebäude, soweit wie möglich vermieden werden.

Zwischen Störfallbetrieben und den Schutzobjekten des § 3 Abs. 5 lit. d) BImSchG muss ein angemessener Sicherheitsabstand gewahrt bleiben.

⁴⁰ Richtlinie 96/82/EG zur Beherrschung der Gefahren bei schweren Unfällen mit gefährlichen Stoffen vom 9.12.1996, ABl. EG 1996 L 10, 13.

⁴¹ Richtlinie 2012/18/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 4.7.2012 zur Beherrschung der Gefahren schwerer Unfälle mit gefährlichen Stoffen, zur Änderung und anschließenden Aufhebung der Richtlinie 96/82/EG des Rates, ABl. EU 2012 L 197, 1.

Fixe Sicherheitsabstände gibt das Störfallrecht dafür nicht vor. Eine präzise, absolute und objektive Grenze der „Gefahrenzone“ um einen Störfallbetrieb kann es auch nicht geben.⁴²

Der Europäische Gerichtshof (EuGH) hat vielmehr klargestellt, dass für die Entscheidung über die Abstandswahrung von den entscheidungsbefugten Institutionen viele Faktoren einbezogen werden müssen. Ausdrücklich erwähnt der EuGH den Anstieg des Unfallrisikos und die Verschlimmerung der Unfallfolgen, die aus der Art der Tätigkeit der neuen Ansiedlung resultieren können.⁴³ Das erfordert eine Abschätzung nicht nur der Risiken und Schäden, sondern auch aller anderen in jedem Einzelfall relevanten (störfall-) „spezifischen Faktoren“, die je nach den besonderen Gegebenheiten der Gebiete unterschiedlich ausfallen können.⁴⁴

Störfallspezifisch sind mithin nicht nur Faktoren, die der Störfallanlage selbst anhaften, sondern auch die Eigenheiten der betroffenen Schutzobjekte, soweit sie für die Gefährdungslage relevant sind.⁴⁵

bb) LNG-Terminal als Störfallbetrieb

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. Ein

⁴² Schlussanträge der Generalanwältin *Sharpston* vom 14.4.2011 in der Rs. C-53/10, BeckRS 2011, 80446 Rn.39; BVerwG, Urt. v. 20.12.2012, 4 C 11/11, NVwZ 2013, 719 ff. Rn. 20.

⁴³ EuGH, Urt. v. 15.9.2011, Rs. C – 53/10 (Mücksch/Merck), ZUR 2011, 586 ff., Rn. 43.

⁴⁴ BVerwG, Urt. v. 20.12.2012, 4 C 11/11, NVwZ 2013, 719 ff. Rn. 17.

⁴⁵ *Jarass*, BImSchG, 13. Aufl. 2020, § 3 Rn. 106.

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.

Das Gas nach Regasifizierung des LNG ist darüber hinaus explosiv.

Bei dem geplanten LNG-Terminal handelt es sich in Anbetracht der beabsichtigten Speichermengen von LNG auch um einen „Störfallbetrieb“, also eine Anlage mit besonderem Störfallpotential. Das heißt, aus ihr können sich erhebliche Auswirkungen auf die Gefahren schwerer Unfälle ergeben (vgl. § 3 Abs. 5b BImSchG, § 2 Nr. 4 Störfallverordnung).⁴⁶

Das ist auch unstrittig. In der „Vorlage zur Antragskonferenz gemäß § 5 UVPG“ im Auftrag der HEH und Niedersachsen Ports GmbH & Co. KG“, S. 15, heißt es:

„Die Anlage ist als Anlage der oberen Klasse gem. Anhang 1, Stoffliste Nr. 2.1 der 12. BImSchV einzustufen („Verflüssigte entzündbare Gase, Kategorie 1 oder 2, (einschließlich Flüssiggas) und Erdgas, ab. 200.000 kg“).“

cc) Unzureichende störfallrechtliche Betrachtungen

(1) Unter Berücksichtigung konkreter störfallspezifischer Faktoren wären folglich die angemessenen Sicherheitsabstände des geplanten LNG-Terminals zu bestimmen und ins Verhältnis zu den Schutzobjekten wie unter anderem den benachbarten Wohngebieten in Bützfleth, der Wasserstraße Elbe und unter anderem dem Naturschutzgebiet „Haseldorfer Binnenelbe mit Elbvorland“ und dem FFH-Gebiet „Untere Elbe“ zu setzen. Letzteres beginnt in dem fraglichen Bereich etwa in Flussmitte und befindet sich damit in maximal 300 m Entfernung zum „Anleger für verflüssigte Gase“.

⁴⁶ Siehe auch *Thiel*, in: Landmann/Rohmer (Hrsg.), Umweltrecht, Stand: August 2020, BImSchG § 3 Rn. 102a f.; *Jarass*, a.a.O. BImSchG, § 3 Rn. 96 ff.

(2) In der „Vorlage zur Antragskonferenz“ heißt es allerdings weiter auf S. 15:

„Für die Anlage wurde bereits gutachterlich auf der Basis der Annahmen des KAS-18-Leitfadens [38] der angemessene Sicherheitsabstand berechnet. Abstandsbestimmend ist dabei die Wärmestrahlung bei einer Gaswolkenexplosion. Hier ergibt sich ein angemessener Abstand von 300 m um den Betriebsbereich. Dieser Abstand ist geeignet, um die Auswirkungen von Störfällen auf Menschen und andere Schutzobjekte zu minimieren.

Innerhalb des angemessenen Abstandes befinden sich keine Schutzobjekte im Sinne von § 50 BImSchG, insbesondere keine Wohngebiete, öffentlichen Einrichtungen oder Naturschutzgebiete. Bei der Elbe handelt es sich nach Angaben der Europäischen Kommission zur Seveso-II-Richtlinie nicht um eine als wichtigen Verkehrsweg einzustufende Wasserstraße, so dass hier kein angemessener Abstand einzuhalten ist. Die innerhalb des angemessenen Abstandes vorhandenen Unternehmen und Anlagen stellen ebenfalls keine Schutzobjekte im Sinne des § 50 BImSchG dar.

Im weiteren Planungsprozess wird ferner untersucht, inwiefern aufgrund der benachbart liegenden Betriebsbereiche aufgrund des Standortes, des gegenseitigen Abstandes und der in der Anlage vorhandenen gefährlichen Stoffe eine erhöhte Wahrscheinlichkeit oder Möglichkeit von Störfällen bestehen kann oder dies Störfälle folgenschwer sein können (Domino-Effekt i. S. d. § 15 der 12. BImSchV).“

(3) Betrachtet wurde demnach bislang allein das LNG-Terminal als solches. Vollständig ausgeblendet wurden bisher die Risiken und störfallrechtlichen Notwendigkeiten, die sich aus der „Gemengelage“ des Störfallbetriebs LNG-Terminal mit den umgebenden Störfallbetrieben, also insbesondere dem Chemiewerk der Firma Dow, der Oxidfabrik sowie den weiteren umgebenden Störfallbetrieben ergeben.

Dem isoliert errechneten Abstand von 300 m kommt deshalb keine Aussagekraft mit Blick auf die konkrete störfallrechtliche Zulässigkeit des LNG-Terminals zu, zumal dabei gerade auch mögliche Wechselwirkungen oder sich verstärkende Effekte in der vorhandenen Gemengelage außer Acht gelassen worden sind.

Dass die Elbe *keine* „als wichtiger Verkehrsweg einzustufende Wasserstraße“ sein soll, erscheint zudem schwerlich nachvollziehbar. Ein vorliegend in hohem Maße relevantes Schutzobjekt soll offenbar

unberücksichtigt bleiben.

Entsprechendes gilt mit Blick auf die in der unmittelbaren Umgebung des hier beabsichtigten Standortes befindlichen Gebiete mit naturschutzfachlich herausragender Bedeutung, insbesondere das Naturschutzgebiet „Haseldorfer Binnenelbe mit Elbvorland“ und das FFH-Gebiet „Untere Elbe“. Auch diese sind – wie wichtige Verkehrswege – ausdrücklich Schutzobjekte des Störfallrechts.

Das gilt noch einmal in besonderer Weise, weil auch die Risiken, die aus dem An- und Abtransport von LNG auf der Elbe, aus der Verladung am Anleger und aus der Weiterleitung zu den Speichertanks resultieren, in der „Vorlage zur Antragskonferenz“ keine Erwähnung finden. Der Betrieb des LNG-Terminals ist aber ohne diese Vorgänge schlechterdings nicht denkbar.

Ein größerer Austritt von LNG über Wasser führt zur Verdampfung, wobei sich eine entzündbare Wolke bildet. Hieraus können noch einmal in besonderer Weise relevante Risiken für die Schifffahrt auf der Elbe und die naturschutzfachlichen Gebiete resultieren.

(4) Aus Vorstehendem folgt: Als relevante Ereignisse in Bezug auf die eigentlich Speicherung im LNG-Terminal wäre bei einer Lagerung in Transportgebinden und Lagerung in Druckgefäßen nach den KAS-18-Empfehlungen beispielsweise die Freisetzung des Inhalts eines Transportgebindes oder eines Druckgefäßes einzubeziehen. Dabei ist bei Druckgefäßen der Abriss des Ventils und bei Transportgebinden mit Flüssigkeit die völlige Entleerung mit anschließender Lachenverdunstung zu unterstellen. Bei Prozessanlagen und bei Lageranlagen ist davon auszugehen, dass Leckagen aus vorhandenen Rohrleitungen, Behältern, Sicherheitseinrichtungen usw. auftreten können.⁴⁷

Für das LNG-Tanklager und die Verlade- und Transporteinrichtungen

⁴⁷ KAS-18 - Leitfaden der Kommission für Anlagensicherheit beim BMU, Empfehlungen für Abstände zwischen Betriebsbereichen nach der Störfall-Verordnung und schutzbedürftigen Gebieten im Rahmen der Bauleitplanung - Umsetzung § 50 BImSchG, S. 12 f.

wären unter anderem diese bzw. entsprechende, auf die Anlage und ihren Betrieb zugeschnittene Szenarien in Ansatz zu bringen. Mindestens in Bezug auf die Verlade- und Transporteinrichtungen ist das offenbar nicht beabsichtigt.

Zu prüfen wären darüber hinaus auch die Auswirkungen einer Havarie von LNG-Tankschiffen auf der Unterelbe (siehe oben). Auch das scheint nicht beabsichtigt.

(5) Es ist schließlich nichts dafür ersichtlich, dass die Nachbarschaft zu dem atomaren Lager bislang auch nur in die Planungen einbezogen und störfallrechtlich betrachtet worden ist.

Das wiederum ist umso erstaunlicher, als das Atomrecht als spezifisches Störfallrecht vorliegend vor allem für den Schutz der atomaren Anlagen vor Störmaßnahmen und sonstigen Einwirkungen Dritter (SEWD) - also hier vor Einwirkungen von außen im Zusammenhang mit dem LNG Import-Terminal – relevant ist und die Rechtsprechung nach den Terrorangriffen vom 11.9.2001 grundlegende Anforderungen an diesen Schutz vor Einwirkungen Dritter auf- bzw. klargestellt hat:⁴⁸

Die Verpflichtung zur Vorsorge gegen Schäden durch die Aufbewahrung radioaktiver Stoffe aus § 6 Abs. 3 S. 2 in Verbindung mit § 6 Abs. 2 Nr. 2 Atomgesetz (AtG) ist dynamische Betreiberpflicht und gilt auch für atomare Lager. Sie umfasst auch den Schutz gegen terroristische Angriffe. Denn so genannte auslegungsüberschreitende Ereignisse wie SEWD können nicht aus dem Tatbestand der erforderlichen Schadensvorsorge ausgeblendet werden, da dieser einheitliche und umfassende Begriff über die Gefahrenabwehr im polizeirechtlichen Sinne hinausgeht und neben dem Gefahrenverdacht auch das so genannte Besorgnispotential einschließt.

⁴⁸ Ausführlich jeweils BVerwG, Urteil vom 10.4.2008, 7 C 39/07, juris; BVerwG, Urteil vom 22.3.2012, 7 C 1.11, juris; OVG Schleswig, Urteil vom 19.6.2013, 4 KS 13/08, juris; sowie bereits BVerfG, Beschluss vom 8.8.1978, 2 BvL 8/77, BVerfGE 49, 89, 143 (Kalkar).

Die Begriffe der „Störmaßnahmen“ und „sonstigen Einwirkungen Dritter“ sind denkbar weit gefasst, um entsprechend dem Gebot des dynamischen Grundrechtsschutzes gerade auch gegenüber neuen Bedrohungsformen durch Handeln von Dritten den erforderlichen Schutz zu gewährleisten.

Im Rahmen dieser derart zu verstehenden Schadensvorsorge sind auch prognostische Einschätzungen über künftige Entwicklungen und Geschehensabläufe einzustellen. Das heißt, Gefahren und Risiken durch SEWD 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. Innerhalb eines als vorsorgebedürftig erkannten Szenarios ist das erforderliche Schutzmaß konservativ beispielsweise anhand derjenigen Tatmittel zu bestimmen, deren Einsatz durch potenzielle Täter prognostisch nicht als nahezu ausgeschlossen betrachtet werden kann, wobei die im Rahmen von § 6 Abs. 2 Nr. 4 AtG anzustellende Beurteilung in die Zukunft gerichtet ist.

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

4. Fazit

Nach den öffentlich vorliegenden Unterlagen wären die rechtlichen Voraussetzungen für die Genehmigung zur Errichtung und zum Betrieb eines LNG-Terminals sowie eines „Anlegers für verflüssigte Gase“ an bzw. in der Unterelbe bei Stade nicht zu erfüllen.

Mit den aktuellen Vorgaben des Klimaschutzrechts ist es nicht vereinbar, dass die Vorhabenträger allein mikroklimatische Betrachtungen anstellen wollen. Erforderlich ist vielmehr gerade auch die Ermittlung und Beschreibung der Auswirkungen der Vorhaben auf das globale Klima. Eine fehlerhafte, weil insoweit unvollständig durchgeführte UVP stellt bereits einen relevanten Verfahrensfehler dar.

Dem Vorhaben stehen zudem seeschiffrechtsrechtliche Versagungsgründe entgegen. Die Unterelbe ist Seeschiffahrtsstraße, die Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs würde bereits auf Grund der nautischen Bedingungen vor Ort durch den beabsichtigten Normalbetrieb von LNG-Terminal und Anleger kaum gewährleistet werden können.

Das beabsichtigte Vorhaben widerspricht überdies den störfallrechtlichen Anforderungen sowohl des Immissionsschutz- als auch des Atomrechts. Entgegen den Zielen des Störfallrechts würde bei Realisierung an dem geplanten Standort unmittelbar auf einem Gelände mit Chemieanlagen, in welchen gefährliche, nämlich unter anderem brandverursachende oder brandverstärkende bzw. extrem entzündbare Stoffe gehandhabt werden, eine brisante Gemengelage geschaffen werden.

Hinzu kommen mögliche Auswirkungen unter anderem auf das FFH-Gebiet „Unterelbe“ sowie auf das vorhandene, südlich des geplanten Standortes gelegene und bis 2046 genehmigte Lager für schwach- und mittelradioaktive Abfälle. Nach den atomrechtlichen Vorgaben und der einschlägigen Rechtsprechung müssen Gefahren und Risiken durch Einwirkungen Dritter nach dem Stand von Wissenschaft und Technik „praktisch ausgeschlossen“ erscheinen. Darunter fallen auch Gefahren

und Risiken, die in Verbindung mit dem Betrieb bzw. Eingriffen in den Betrieb des beabsichtigten LNG-Terminals stehen.

Berlin, 30. November 2020

—
Dr. Cornelia Ziehm
Rechtsanwältin

—