



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

An den
Kreis Steinburg
Amt für Umweltschutz
- Wasserwirtschaft -
Victoriastr. 16 - 18
25524 Itzehoe

Per E-Mail: Storr@Steinburg.de

Per Fax: 04821 699 220

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

02. Dezember 2022

Wasserrechtliches Erlaubnisverfahren der Elbehafen LNG GmbH, c/o RWE Supply & Trading, für die Einleitung von Kühl- und Abwasser aus der Regasifizierung von LNG im Elbehafen Brunsbüttel

Gz. des Kreises Steinburg diesseits nicht bekannt

Sehr geehrte Damen und Herren,

die Elbehafen LNG GmbH, c/o RWE Supply & Trading, will ab Ende Dezember 2022 eine „Floating Storage Regasification Unit“ (FSRU) im Elbehafen Brunsbüttel errichten und betreiben. Beabsichtigt ist der *Import von jährlich zunächst 3,5 Mrd. Nm³ LNG/Erdgas* (vgl. die Vorhabenbeschreibung der Elbehafen LNG GmbH).

Für den konkreten Betrieb der FSRU „Höegh Gannet“ will die Elbehafen LNG GmbH *kontinuierlich Kühl- und Abwasser aus der Regasifizierung von LNG in die Elbe einleiten*.

Zusätzlich - zu diesem vom Kreis Steinburg allein angegebenen Betreff - ist eine wasserrechtliche Erlaubnis weiter für *die erhebliche Entnahme von Elbewasser durch die FSRU zur Regasifizierung, zur Kühlung für Antriebs- und Hilfssysteme, als Löschwasser (Testung des Löschwassersystems), zur Frischwasser-/Boilerwassererzeugung, als Filtrerrückspülwasser, zur Erzeugung eines Wasservorhangs und zur Ballastierung als Ausgleich der Höhenlage* (vgl. den Erläuterungsbericht) beantragt.

Ein immissionsschutzrechtliches Verfahren für Errichtung und Betrieb der FSRU als einem Störfallbetrieb der oberen Kategorie am bestehenden Gefahrgutanleger des Elbehafens Brunsbüttel soll

nicht durchgeführt werden, beabsichtigt ist angeblich nur eine „Anzeige der störfallrelevanten Errichtung und des Betriebs des Elbehafens nach § 23a Bundesimmissionsschutzgesetz (BImSchG)“ (vgl. die Vorhabenbeschreibung).

Damit soll offenbar die Beteiligung der Zivilgesellschaft verhindert werden. Selbst in dem hier gegenständlichen wasserrechtlichen Erlaubnisverfahren sind überhaupt nur bestimmte Umweltverbände beteiligt worden.

Ein solches Vorgehen ist mit der seitens der Bundesregierung versprochenen Transparenz nicht nur nicht vereinbar und erzeugt Misstrauen bei den Betroffenen vor Ort in das Handeln der Verwaltungsbehörden und übergeordneten Ministerien. Es ist darüber hinaus auch rechtswidrig.

Als nach Umweltrechtsbehelfsgesetz anerkannter Umwelt- und Verbraucherschutzverband geben wir daher hiermit nachfolgende

Stellungnahme

ab und beantragen,

die beantragte wasserrechtliche Erlaubnis jedenfalls solange nicht zu erteilen, bis finale und vollständige Antragsunterlagen vorliegen, die schiffahrtsrechtlichen Voraussetzungen für den FSRU- und LNG-Tankerverkehr vorliegen und das erforderliche immissionschutzrechtliche Genehmigungsverfahren für Errichtung und Betrieb der FSRU durchgeführt worden ist.

Im Einzelnen:

1. Fehlender finaler Planungsstand

Ausweislich der Antragsunterlagen besteht noch gar kein finaler Planungsstand des Vorhabens. Unter anderem die übersandten Anlagen 2, 3, 4 und 7 sind ausdrücklich mit dem Vermerk versehen „Finaler Planungsstand noch nicht erreicht“. Damit fehlt es an der Erlaubnisfähigkeit. Denn was konkret genehmigt werden soll, steht noch nicht fest und kann mithin nicht mit der für eine Erlaubnis zwingend notwendigen Bestimmtheit festgelegt werden.

2. Uneingeschränktes wasserrechtliches Bewirtschaftungsermessen

Gemäß § 12 Abs. 2 WHG steht die Erteilung der wasserrechtlichen Erlaubnis im pflichtgemäßen Ermessen der zuständigen Behörde. Dieses Ermessen ist auch nicht etwa durch das LNG-Beschleunigungsgesetz (LNGG) eingeschränkt.

Zwar versuchen die Antragsunterlagen einen Anspruch auf die Erteilung der wasserrechtlichen Erlaubnis suggerieren, indem dort darauf verwiesen wird, dass das hier fragliche Vorhaben „FSRU

(Standort: Brunsbüttel Hafen)“ in der Anlage des LNGG aufgeführt werde, so dass der Anwendungsbereich des LNGG eröffnet sei.

Die Nennung einer FSRU am Standort Brunsbüttel Hafen in der Anlage zum LNGG begründet allerdings allein eine *gesetzliche Standortentscheidung*. Aus dem LNGG folgt kein Freibrief für jeglichen Betrieb und damit auch nicht für jegliche wasserrechtliche Erlaubnis. Erforderlich ist vielmehr jeweils im Einzelfall eine Gesamtschau mit dem Gesetzeszweck in § 1 LNGG sowie dem übrigen einschlägigen Recht, insbesondere dem Klimaschutzrecht. Auf dieser Grundlage wäre sodann das wasserrechtliche Ermessen auszuüben.

3. Defizitäre Antragsunterlagen, insbesondere Klimawirkungen vollständig ausgeblendet

Die Antragsunterlagen sind unvollständig. Damit fehlt es auch insofern an einer ordnungsgemäßen Prüfgrundlage und mithin an der Erlaubnisfähigkeit zum gegenwärtigen Zeitpunkt. Defizitär sind die Antragsunterlagen unter anderem wie folgt:

a) Es fehlt jegliche Betrachtung und Gesamtschau der Aus- und Wechselwirkungen der beantragten wasserrechtlichen Erlaubnis auf den und mit dem Klimawandel. § 6 Abs. 1 Wasserhaushaltsgesetz (WHG) fordert indes explizit, dass die Erfordernisse des Klimaschutzes zu berücksichtigen sind.

Entsprechendes folgt aus § 13 Bundes-Klimaschutzgesetz (KSG), der auf den Zweck des Gesetzes und damit auf die Einhaltung des 1,5°C-Ziels verweist. Gemäß § 12 Abs. 2 WHG steht, siehe oben, die Erteilung der wasserrechtlichen Erlaubnis im pflichtgemäßen Ermessen der zuständigen Behörde, so dass das Berücksichtigungsgebot des § 13 KSG unmittelbar greift.

Die mit der Inanspruchnahme der wasserrechtlichen Erlaubnis durch den Betrieb der FSRU verbundenen Treibhausgasemissionen sind jedoch nirgendwo auch nur ermittelt, geschweige denn bewertet worden.

Darüber hinaus heizen nicht nur Treibhausgasemissionen, sondern auch wärmeres Wasser den Klimawandel weiter an,

Beweis: Sachverständigengutachten.

Auch das ist nirgendwo bislang betrachtet worden, obwohl es auch zu deutlichen Wassererwärmungen kommen wird:

b) Der Abwasserstrom des Dampfkessels soll unterhalb der Wasserlinie mit einer Temperatur von ca. 110 °C in regelmäßigen Abständen (einmal pro Woche) in die Elbe abgelassen werden (vgl. Anlage 13).

Das bleibt nicht „nur“ mit Blick auf die Klimawirkungen vollständig unberücksichtigt. Sowohl der

„Fachbeitrag WRRL“ als auch die „FFH-Voruntersuchung“ betrachten die hiermit verbundenen Auswirkungen auf den ökologischen Zustand des Wasserkörpers „Übergangsgewässer“ der Elbe (Kennziffer DESH_T1.5000.01) und die (wertbestimmenden) Lebensraumtypen und die Arten des FFH-Gebiets „Schleswig-Holsteinisches Elbästuar und angrenzende Flächen“ (DE2323-392) sowie des FFH- und Vogelschutzgebiets „Untere Elbe“ (DE2018-331) ebenso überhaupt nicht.

Entgegen den Annahmen der „FFH-Voruntersuchung“ können Beeinträchtigungen der genannten Schutzgebiete in ihren für die Erhaltungsziele und den Schutzzweck maßgeblichen Bestandteilen durch das Vorhaben deshalb keineswegs offensichtlich ausgeschlossen werden. Im Gegenteil wird der regelmäßige Eintrag von 110°C heißem Wasser tatsächlich erhebliche Auswirkungen auf den ökologischen Zustand des Wasserkörpers „Übergangsgewässer“ der Elbe sowie auf geschützte Fischarten (Finte, Flunder, Stint) und deren Larven sowie auf das Nahrungsangebot für die übrigen geschützten wertbestimmenden Tierarten (etwa Krick- und Brandenten, Nonnen- und Graugänse, Schwarzkopfmöwe, Schweinswal, Seehund) haben,

Beweis: Sachverständigengutachten.

Auch wenn die Menge des eingeleiteten heißen Wassers im Verhältnis etwa zur Wasserentnahmemenge geringer ist, so reicht doch die beabsichtigte Einleitungsdauer mit einer Temperatur von 110°C aus, um beispielsweise Eiweißverbindungen in der näheren und weiteren Umgebung irreversibel zu zerstören. Das gilt noch einmal mehr vor dem Hintergrund der voranschreitenden Erderhitzung.

Selbst die Gesetzesbegründung zu § 7 Nr. 4 LNGG fordert übrigens ausdrücklich:

„Darüber hinaus sind in den Nebenbestimmungen standortspezifisch Regelungen im Hinblick auf die Gewässertemperatur angezeigt.“

Die Festsetzung derartiger Nebenbestimmungen setzt aber aus der Natur der Sache überhaupt erst die Ermittlung der Auswirkungen voraus. Bereits daran fehlt es hier.

c) Als Korrosionsschutz soll Ameroyal CF eingesetzt und partiell mit dem Abwasser in die Elbe abgeleitet werden. Die Antragsunterlagen führen zwar zutreffend aus, dass die enthaltenden Inhaltsstoffe Kaliumhydroxid und Natriumhydroxid nach Berührung mit Wasser in ihre Bestandteile Ka^+ , Na^+ , OH^- , Cl^- , H^+ dissoziieren. Deshalb seien, so die Antragsunterlagen, diese Einleitungen nicht wasser- bzw. umweltschädigend (vgl. „Fachbeitrag WRRL“).

Allerdings führt das Dissoziieren in die Bestandteile dazu, dass der pH-Wert steigt oder sinkt, da es sich um eine Lauge bzw. um eine Säure handelt. Das bleibt in den Antragsunterlagen sowohl quantitativ als auch qualitativ vollständig ausgeblendet, auch deshalb können Beeinträchtigungen der genannten Schutzgebiete in ihren für die Erhaltungsziele und den Schutzzweck maßgeblichen Be-

standteilen durch das Vorhaben nicht offensichtlich ausgeschlossen werden. Vielmehr kann es insbesondere in den empfindlichen Ästuarbereichen zu erheblichen Beeinträchtigungen von wertbestimmenden Lebensraumtypen (etwa Süßwasser-Tidebereiche - LRT 1130) und Arten sowie schädlichen Gewässerveränderungen im Sinne der WRRL kommen,

Beweis: Sachverständigengutachten.

Eine schädliche Gewässerveränderung schließt eine - wasserrechtlich relevante - Verschlechterung eines Oberflächenwasserkörpers, hier des Wasserkörpers „Übergangsgewässer“ der Elbe ein. Gemäß § 12 Abs. 1 Nr. 1 WHG „ist“ aber die Erlaubnis zu versagen ist, wenn schädliche Gewässerveränderungen zu erwarten sind.

Die in Ameroyal CF „in Spuren“ vorhandenen Schadstoffe, darunter Quecksilber, Arsen und Blei, werden zudem ebenfalls nicht betrachtet, „da relevante Einleitkonzentrationen ausgeschlossen werden könnten“ (vgl. „Fachbeitrag WRRL“).

Der „Fachbeitrag WRRL“ will insofern offenbar Bezug nehmen auf § 7 Nr. 4 LNGG, wonach „*bei der Zulassung von Vorhaben nach § 2 Abs. 1 LNGG durch die Entnahmen und Wiedereinleitungen von Wasser, die für den Betrieb der Vorhaben erforderlich sind, in der Regel keine schädlichen, auch durch den Erlass einzuhaltender Nebenbestimmungen nicht vermeidbaren oder nicht ausgleichbaren, Gewässerveränderungen im Sinne des § 12 Abs. 1 Nr. 1 des Wasserhaushaltsgesetzes zu erwarten*“ seien. Der „Fachbeitrag WRRL“ führt weiter aus, in der Gesetzesbegründung zum LNGG werde dazu erläutert, dass die Regelvermutung insbesondere dann zutreffe, wenn kein Biozid eingesetzt würde und im vorliegenden Vorhaben in Brunsbüttel würde ja auf Biozide verzichtet. Diese Argumentationskette ist mehrfach unzutreffend:

Zum einen besagt die in Bezug genommene Gesetzesbegründung tatsächlich „nur“, dass „*sicher gestellt werden muss, dass bei der Vermeidung des Entstehens von Schadorganismen auf den Einsatz von Bioziden verzichtet wird*“. Die Gesetzesbegründung besagt entgegen der Annahme des „Fachbeitrags WRRL“ nicht, dass ohne Biozideinsatz stets schädliche Gewässerveränderungen auszuschließen seien.

Zum anderen und vor allem ist eine gesetzliche Regelvermutung nach der Rechtsprechung des EuGH bereits unzulässig. Es bedarf vielmehr gerade einer - hier fehlenden - Prüfung im konkreten Einzelfall, der die Einleitung „in Spuren“ quantifiziert und sodann bewertet.

Übersehen wird schließlich, dass die WRRL unter anderem in Bezug auf die genannten Schadstoffe eine grundsätzliche Phasing-Out-Verpflichtung vorsieht. Wie diese Verpflichtung mit Blick auf die zeitlich unbegrenzt beantragte wasserrechtliche Erlaubnis erfüllt werden soll, sagen die Antragsunterlagen nicht.

d) Darüber hinaus fehlt die nach § 12 Abs. 1 WHG erforderliche Voraussetzung, dass die Anforderungen anderer öffentlicher rechtlicher Vorschriften erfüllt werden. Das gilt insbesondere mit Blick

auf das Immissionsschutzrecht (einschließlich des Störfallrechts) sowie das Seeschiffahrtsrecht:

4. Immissionsschutzrechtliche Genehmigung für Errichtung und Betrieb der FSRU notwendig

a) Nach § 12 Abs. 1 Nr. 2 WHG ist eine wasserrechtliche Erlaubnis zu versagen, wenn „andere Anforderungen nach öffentlich-rechtlichen Vorschriften nicht erfüllt werden“. So liegt es hier. Denn Errichtung und Betrieb der FSRU „Gannet“ auch am bestehenden Gefahrgutanleger im Elbehafen Brunsbüttel sind nach § 4 BImSchG i.V.m. der 4. BImSchV genehmigungspflichtig:

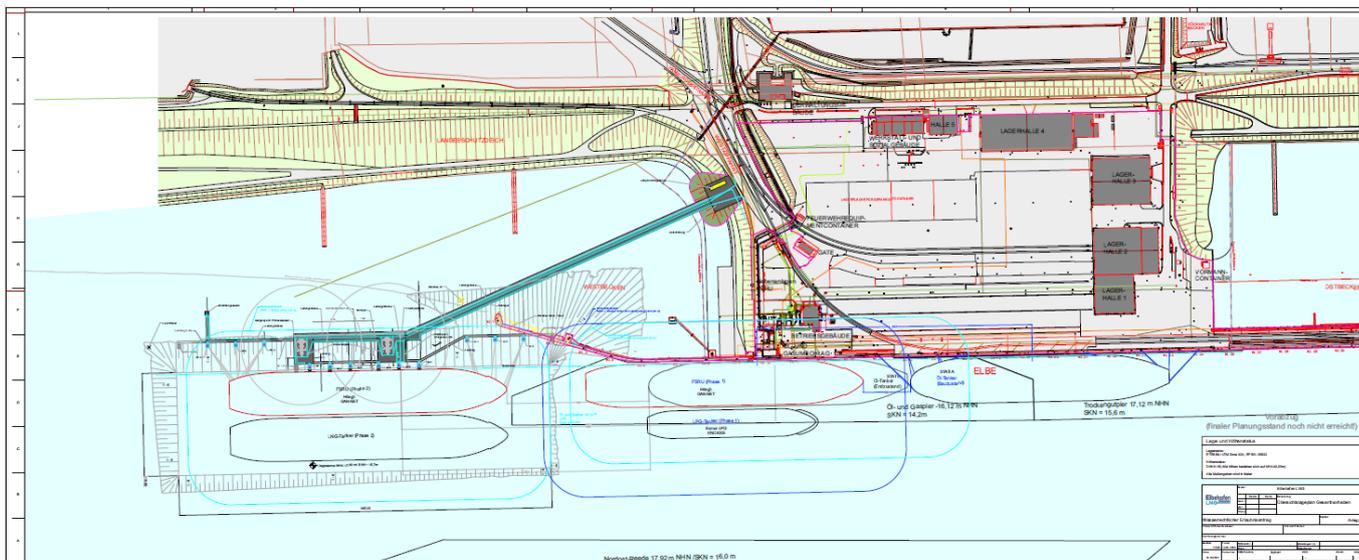
§ 1 Abs. 1 der 4. BImSchV regelt die Genehmigungsbedürftigkeit von Anlagen. Danach bedürfen Errichtung und Betrieb von Anlagen wie der hier in Rede stehenden FSRU einer Genehmigung, *„soweit den Umständen nach zu erwarten ist, dass sie länger als während der zwölf Monate, die auf die Inbetriebnahme folgen, an demselben Ort betrieben werden“*.

Offenbar wollen die Elbehafen LNG GmbH und die zuständigen Behörden in Schleswig-Holstein die Auffassung vertreten, dass es vorliegend am Erfordernis „desselben Ortes“ fehle, weil die FSRU angeblich vor Ablauf von 12 Monaten an einen - noch zu errichtenden – Jetty im Elbehafen Brunsbüttel ein geringes Stück „nach links“ verholt werden soll.

Das ist unzutreffend. Denn für „denselben Ort“ im Sinne der 4. BImSchV kommt es nicht etwa auf die exakten geografischen Koordinaten, sondern auf den Kreis der potenziell Betroffenen an. Rechtsprechung und Literatur sind insoweit eindeutig. Entsprechend dem Sinn und Zweck der Vorschrift ist der Begriff „desselben Ortes“ weit zu verstehen. Danach wird eine Anlage dann an demselben Ort i.S.d. § 1 Abs.1 S.1 der 4.BImSchV betrieben, wenn weithin derselbe Kreis von Dritten betroffen ist. Eine Umplatzierung auf einem Betriebsgelände hat daher regelmäßig keinen Einfluss auf den Fristablauf.

So aber liegt es hier. Das angeblich vor Ablauf von zwölf Monaten beabsichtigte Verholen der FSRU soll ausweislich der Antragsunterlagen nämlich nicht nur im Bereich eben des Westhafens Brunsbüttel, sondern sogar in einem derart geringen Abstand erfolgen, dass zwischen dem Heck der FSRU am bestehenden Gefahrgutanleger und dem Bug der FSRU an einem künftigen Jetty *eine Entfernung von lediglich um die 80 m* bestünde. Der Abstand zur Wohnbebauung, zur Schifffahrt auf der Elbe und den oben genannten Schutzgebieten ist identisch. Darüber hinaus sollen ausweislich der Vorhabenbeschreibung, des Erläuterungsberichts und der zeichnerischen Darstellungen in den Antragsunterlagen dieselben Nebenanlagen auf dem Betriebsgelände des Elbehafens genutzt werden, unabhängig davon, ob die FSRU am bestehenden Gefahrgutanleger oder an einem geplanten Jetty liegt. Ebenso soll die Einspeisung von jedem der beiden Liegeplätze der FSRU im Elbehafen in Brunsbüttel durch dieselbe Leitung über Flächen des Industriegebietes Brunsbüttel bis zum Einbindungspunkt in das Netz der SH-Netz AG im Bereich Holstendamm erfolgen.

Zur Veranschaulichung „desselben Ortes“ sei die Anlage 2 der Antragsunterlagen hier abgebildet:



b) Unterbleibt ein erforderliches immissionsschutzrechtliches Genehmigungsverfahren, ergibt sich daraus eine Rechtsbeeinträchtigung für die Nachbarn auf Grund der hierdurch entfallenden Verfahrensbeteiligung. Sowohl ihnen als auch anerkannten Umweltverbänden stünde damit die Möglichkeit der Drittanfechtungsklage gegen einen negativen Feststellungsbescheid des Landesamtes für Landwirtschaft, Umwelt und Ländliche Räume (LLUR), der gegebenenfalls auf etwaige Anzeige der Elbehafens LNG GmbH nach § 23a BImSchG ergeht, zu.

c) Rein vorsorglich sei darauf hingewiesen, dass im Rahmen des erforderlichen immissionsschutzrechtlichen Genehmigungsverfahrens wegen der beabsichtigten Kapazität von zunächst lediglich 3,5 Mrd. Nm³ LNG/Erdgas nach § 4 Abs. 1 LNgG kein Verzicht auf eine Umweltverträglichkeitsprüfung in Betracht kommt, vielmehr eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen ist.

d) Erforderlich ist ferner eine störfallrechtliche Betrachtung mit Bestimmung und Bewertung konkreter Störfallrisiken, etwaiger Wechsel- und Verstärkungswirkungen und Dominoeffekte auf Grund von Gefahrenquellen in der Nachbarschaft an Land und auf der Elbe, des angemessenen Sicherheitsabstandes sowie der Erarbeitung eines Konzepts, wie etwaige Störfälle zu bewältigen wären. Allein die örtliche Feuerwehr in Brunsbüttel dürfte dafür weder personell noch sachlich ausgerüstet sein.

Das gesamte Werksgelände des Elbehafens Brunsbüttel ist als störfallrechtlich relevanter Betriebsbereich im Sinne des § 3 Abs. 5a BImSchG eingestuft. Dort erfolgen unter anderem Rohölumschlag, Flüssiggasumschlag (LPG), Kupferkonzentratumschlag und -lagerung. Auf der Elbe fahren regelmäßig Gefahrgutfrachter und Tanker.

Die FSRU „Gannet“ ist ihrerseits ein Störfallbetrieb der oberen Kategorie.

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.

Gleichwohl soll die Anlieferung von Flüssigerdgas und Rohöl trotz der unmittelbarsten Nachbarschaft der FSRU nicht eingestellt werden, ausweislich der Vorhabenbeschreibung soll *die Entladung von LPG vielmehr über die FSRU hinweg* nach dem Ship-to-Ship-Prinzip erfolgen. Dafür soll eine neue Rohrleitung auf der FSRU zur LPG-Durchleitung installiert werden. Der Rohöltanker soll einen Gefahrgutanlieger am mittleren Liegeplatz und mithin unmittelbar benachbart erhalten. Tatsächlich müsste aus Sicherheitsgründen aber unter anderem sichergestellt werden, dass kein LNG-Umschlag stattfindet, wenn Öltanker an- oder ablegen,

Beweis: Sachverständigengutachten.

Durch das Vertäuen der FSRU „Gannet“ am bestehenden Gefahrgutanlieger und dem rechts liegenden Öltanker werden erhebliche Risiken für den FSRU-Betrieb erzeugt, da keine Zonen für Notfallmanöver vorhanden sind,

Beweis: Sachverständigengutachten.

5. Nautische Erfordernisse und Risiken

a) Die schiffbare Wassertiefe der Elbe wurde aktuell vom 1. Dezember 2022 an zunächst bis zum 30. November 2023 um einen Meter eingeschränkt. Ein Konzept, wie beladene LNG-Tanker mit erheblichen Tiefgängen gleichwohl und sicher bis in den Elbehafen Brunsbüttel gelangen könnten, ist nicht ersichtlich.

b) Die Sicherheit der nautischen Prozesse (An- und Abfahrten, weitere Manöver) der FSRU und der LNG-Tanker ist bislang nicht gewährleistet. Es fehlen unter anderem Havariekonzepte in Bezug auf LNG, ein Schlepperkonzept und ein Anti-Terrorkonzept für die FSRU und die LNG-Tanker.

c) Die Elbehafen LNG GmbH geht übrigens selbst von einer Beeinträchtigung des für die Schifffahrt erforderlichen Zustandes der Elbe als Bundeswasserstraße und/oder der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs aus. Denn andernfalls bedürfte es keiner weiter zu beantragenden oder u.U. schon beantragten Genehmigung nach § 31 Abs. 1 WaStrG.

Auch im Rahmen dieses Verfahrens sind die dargestellten störfallrelevanten und nautischen Erfordernisse und Risiken zu ermitteln und zu bewerten. Zuvor kommt die Erteilung der wasserrechtlichen Erlaubnis auch insofern nicht Betracht.

Mit freundlichen Grüßen

Sascha Müller-Kraenner

Sascha Müller-Kraenner
Bundesgeschäftsführer