



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

Niedersächsischer Landesbetrieb
für Wasserwirtschaft, Küsten- und Naturschutz
(NLWKN)
Direktion
Adolph-Kolping-Str. 6
21337 Lüneburg

Per Einschreiben

Vorab per E-Mail: GB6-LG-Poststelle@nlwkn.niedersachsen.de

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

29. August 2022

Planfeststellung für das Vorhaben „Anleger für verflüssigte Gase mit Südhafen-Erweiterung“ in Stade-Bützfleth; Gz. diesseits nicht bekannt

Sehr geehrte Damen und Herren,

die Hanseatic Energy Hub GmbH (HEH) plant, *ab 2026 bis Ende 2043* ein landseitiges fossiles LNG-Terminal in Stade-Bützfleth zu betreiben. Dafür wäre neben den landseitigen Anlagen des LNG-Terminals zwingend die hier seitens der Niedersachsen Ports GmbH & Co.KG (NPorts) beantragte Zulassung von Errichtung und Betrieb eines Anlegers für LNG-Tankschiffe in der Unterlebe sowie des erweiterten Südhafens erforderlich (vgl. Erläuterungsbericht, S. 10). Das landseitige LNG-Terminal könnte ohne den Anleger für LNG-Tanker nicht betrieben werden und wäre funktionslos.

Gegen die von der NPorts beantragte Zulassung erheben wir hiermit als nach Umweltrechtsbehelfsgesetz anerkannter Umwelt- und Verbraucherschutzverband

Einwendungen

und beantragen,

den seitens NPorts beantragten Planfeststellungsbeschluss für einen Anleger mit Südhafen-Erweiterung in Stade-Bützfleth zur Ermöglichung des von 2026 bis Ende 2043 beabsichtigten Betriebs eines landseitigen fossilen LNG-Terminals mit einer voraussichtlichen Kapazität von 12 Milliarden Kubikmetern pro Jahr nicht zu erlassen sowie - dementsprechend - auch keinen vorzeitigen Beginn für einzelne Maßnahmen zuzulassen.

a) Ein Erlass eines Planfeststellungsbeschlusses für den fraglichen Anleger käme - sofern die sonstigen Zulassungsvoraussetzungen vorlägen - auf Grund maßgeblichen Klimaschutzrechts überhaupt nur dann in Betracht, wenn der Betrieb des Anlegers ausschließlich und verbindlich für den Umschlag klimaneutraler Gase, insbesondere von grünem Wasserstoff, beabsichtigt wäre und dadurch ein Beitrag zur Energiewende geleistet werden könnte.

Das aber ist ausweislich der Planfeststellungsunterlagen weder unmittelbar vorgesehen, noch auch nur mittelfristig geplant.

Der Anleger soll, im Gegenteil, den Betrieb eines landseitigen LNG-Terminals von 2026 bis Ende 2043 mit einer Kapazität von 12 Milliarden Kubikmetern pro Jahr und damit die Schaffung erheblicher fossiler Überkapazitäten ermöglichen.

Selbst langfristig ab 2044 kommt eine Umstellung auf Wasserstoff wegen dafür notwendiger anderer und teurer Techniken tatsächlich kaum in Betracht.

Der Anleger dient offensichtlich auch nicht der kurzfristigen Sicherstellung der Energieversorgung.

Dem beantragten Vorhaben fehlt nicht nur die Planrechtfertigung, es ist auch mit dem verfassungsrechtlichen Klimaschutzgebot aus Art. 20a GG und dessen Konkretisierung im Klimaschutzgesetz nicht vereinbar.

b) Im Übrigen sind die ausgelegten Planfeststellungsunterlagen der NPorts in hohem Maße defizitär.

Eine - auch nach zutreffender Auffassung der Planfeststellungsbehörde erforderliche - Gesamtbeurteilung der Klima- und Umweltauswirkungen des aus LNG-Terminal, Anleger und Anschlussleitung bestehenden Gesamtprojektes fehlt überhaupt. Ein einheitlicher Sachverhalt wird stattdessen willkürlich und rechtswidrig aufgespalten, um die erheblichen negativen Klima- und Umweltauswirkungen vermeintlich kleiner erscheinen zu lassen.

Entgegen geltendem Recht werden Treibhausgasemissionen allein für Baustoffe und Errichtung des Anlegers, nicht aber für seinen Betrieb über die Zeit beziffert. Eine Ermittlung des mit der Errichtung des LNG-Terminals verbundenen Energiebedarfs und der mit dem Betrieb verbundenen Treibhausgasemissionen erfolgt (erst recht) nicht, ebenso wenig wie eine Ermittlung der Klima- und Umweltauswirkungen infolge der Gasgewinnung im Herkunftsland, des Transports des Gases nach Stade sowie des anschließenden Verbrauchs des Gases. Entlang der Lieferkette von Erdgas werden indes regelmäßig insbesondere auch extrem klimaschädliche Methanemissionen freigesetzt, Regasifizierung und Transport sind mit erheblichem Energiebedarf verbunden, die Gasgewinnung mittels Fracking verursacht weitere massive negative Umweltauswirkungen usw.

Darüber hinaus fehlt eine zutreffende störfallrechtliche (Gesamt)Betrachtung. Das gilt sowohl mit Blick auf die störfallrechtliche Gemengelage in Stade-Bützfleth mit großen Chemiebetrieben und atomaren Anlagen als auch mit Blick auf die benachbarten besonders schutzbedürftigen FFH- bzw. Naturschutzgebiete.

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

Für die für Anleger und Südhafen-Erweiterung erforderliche Elbvertiefung von derzeit 13,9 m auf 16,4 m in einem Bereich von 31,04 ha fielen 2,5 Mio. m³ Baggergut an. Nach der Vertiefung würden laufende Maßnahmen zur Erhaltung der Solltiefe im Unterhaltungsbereich auf einer Fläche von 29,0 ha notwendig sein. Das und die damit einhergehenden Freisetzungen gefährlicher Stoffe, insbesondere auch von Schwermetallen aus den Elbsedimenten, sind mit den Vorgaben der Wasserrahmen-Richtlinie nicht vereinbar. Hinzukommt: Diese Elbvertiefung, jedenfalls aber der Verbleib des Baggerguts ist überhaupt nicht Gegenstand des eingereichten Planfeststellungsantrags. Ohne Elbvertiefung samt Baggerverklappung wäre der Anleger für LNG-Tankschiffe jedoch gar nicht anzufahren.

Im Einzelnen:

1. Bewältigung der Klimakrise und Sicherstellung der Energieversorgung dürfen nicht gegeneinander ausgespielt werden

Um jedem Missverständnis vorzubeugen: Die gegenwärtige Ausnahmesituation in Anbetracht des völkerrechtswidrigen russischen Angriffskrieges gegen die Ukraine sowie das Gebot, Importe fossiler Energieträger aus Russland schnellstmöglich zu beenden, und die Notwendigkeit der Sicherstellung der Energieversorgung in Deutschland stehen außer Frage.

Verfassung und Unionsrecht und das Rechtsstaatsprinzip gelten allerdings auch in Krisenzeiten. Gerade in einem Ausnahmezustand muss die Exekutive mit Augenmaß agieren, auch in einem Ausnahmezustand ist sie an den Rahmen gebunden, den das Recht ihr vorgibt.

Rechtsgrundsätze, die ihrerseits als Reaktionen auf essentielle Krisen etabliert wurden, sind zu beachten. Das gilt insbesondere auch für das Klimaschutzrecht, das dem Schutz unserer Lebensgrundlagen dient. Die Erderhitzung schreitet unverändert und drastisch voran. Nicht zuletzt die extreme Hitzewelle und die Dürre in Europa im Sommer 2022 und die durch sie verursachten Waldbrände samt erforderlicher Evakuierungen von Ortschaften auch in Deutschland führen das ein weiteres Mal eindrücklich vor Augen.

Die Bewältigung der Klimakrise und die Sicherstellung der Energieversorgung müssen zusammen gedacht werden. Eine mögliche Versorgungskrise darf nicht gegen die Klimakrise ausgespielt werden, erst recht darf eine mögliche Versorgungskrise nicht derart bewältigt werden, dass sie die Kli-

makrise weiter verschärft, indem fossile Infrastruktur neu geschaffen und über Jahrzehnte manifestiert wird.

Vorliegend geht es mit den Vorhaben eines landseitigen LNG-Terminals samt Anleger in Stade-Bützfleth überdies und vor allem gar nicht um die Bewältigung einer möglichen Versorgungskrise:

2. Landseitiges LNG-Terminal und Anleger für LNG-Tankschiffe in Stade dienen nicht der Bewältigung einer möglichen Versorgungskrise

Zwar ist es zutreffend, dass das landgebundene LNG-Terminal samt Gewässerausbauten in Stade-Bützfleth als Vorhaben nach § 2 Abs. 1 Nr. 2, Nr. 4 Abs. 2 LNG-Beschleunigungsgesetz (LNGG) in Nr. 3.2 der Anlage zum LNG-Beschleunigungsgesetz aufgeführt wird (vgl. Erläuterungsbericht, S. 10, 13).

Das landseitige LNG-Terminal der HEH mit einer geplanten Regasifizierungskapazität von 12 Milliarden Kubikmetern pro Jahr soll tatsächlich aber erst ab 2026 bereitstehen, es soll sodann bis Ende 2043 mit LNG, also mit fossilem Erdgas, betrieben werden (vgl. Pressemitteilung der HEH v. 31. März 2022, Heft 1 „Bedarfsanalyse“, S. 36 ff., Erläuterungsbericht, S. 9, sowie § 5 Abs. 1, Abs. 2 LNGG).

Der hier in Rede stehende Anleger mit Südhafen-Erweiterung trägt damit offensichtlich nicht zur kurzfristig notwendigen Sicherstellung der Energieversorgung in Deutschland bei. Überhaupt spielen landseitige LNG-Terminals in den aktuellen Planungen der Bundesregierung zum Ersatz russischen Erdgases explizit keine Rolle (siehe den Brief des Bundeswirtschaftsministers vom 7. Juli 2022 an die Ministerinnen und Minister für Energie und Wirtschaft der Bundesländer).

Das sehen übrigens sogar die NPorts als Antragstellerin und das NLWKN als Planfeststellungsbehörde selbst so. Denn das vorliegende wasserrechtliche Planfeststellungsverfahren wird *mit Umweltverträglichkeitsprüfung* durchgeführt. Das wiederum bedeutet nach § 4 Abs. 1 LNGG, dass die Zulassung des bzw. der konkreten Vorhaben, also von LNG-Terminal und Anleger

***nicht** „geeignet ist, einen relevanten Beitrag zu leisten, um eine Krise der Gasversorgung zu bewältigen oder abzuwenden“.*

Ob künftig in Stade neben dem landseitigen LNG-Terminal eine Floating Storage and Regasification Unit (FSRU) geplant werden wird, ist nach den Planfeststellungsunterlagen vollständig offen (vgl. Erläuterungsbericht, S. 9). Die Planfeststellungsunterlagen für den hier fraglichen Anleger rekurren jedenfalls auf ein landseitiges LNG-Terminal: „Die FSRU ist keine zum gegenwärtigen Zeitpunkt hinreichend konkrete Nutzungsoption“ (vgl. Erläuterungsbericht, S. 9).

Die theoretische Nutzbarkeit des hier geplanten Anlegers auch für eine FSRU wird zwar nebenbei behauptet (vgl. Erläuterungsbericht, S. 14, 24), aber an keiner Stelle auch nur ansatzweise für die

Praxis belegt. Während es aufwändige (allerdings gleichwohl defizitäre, siehe dazu unten Ziffer 7.) nautische Simulationsanalysen uä für An- und Ablegermanöver von LNG-Tankschiffen in Bezug auf Anleger und landseitiges LNG-Terminal gibt, fehlt Entsprechendes überhaupt für einen Anleger, der bereits durch eine große FSRU „gefüllt“ ist. Dadurch aber entstünden grundlegend andere Bedingungen als diejenigen, die Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens sind,

Beweis: Sachverständigengutachten.

3. Fehlende Planrechtfertigung mangels Bedarfs

a) Die Planrechtfertigung ist nach ständiger höchstrichterlicher Rechtsprechung ungeschriebenes Erfordernis jeder Fachplanung und Ausprägung des Prinzips der Verhältnismäßigkeit staatlichen Handelns.

b) Entgegen der Darstellung der NPorts (vgl. Erläuterungsbericht, S. 8) ist für das LNG-Terminal im Zeitpunkt der Antragstellung für den hier fraglichen Anleger tatsächlich kein separates immissionschutzrechtliches Genehmigungsverfahren anhängig gewesen. Ein solches ist auch bis heute nicht öffentlich bekanntgemacht. Erst recht existiert keine Zulassungsentscheidung für das Terminal.

Die NPorts leitet die Planrechtfertigung für ihr Vorhaben eines Anlegers samt Südhafen-Erweiterung folglich allein aus Mitteilungen der HEH über eine bloße Realisierungs*absicht* für ein landseitiges LNG-Terminal ab (siehe oben).

Bereits das ist zur Planrechtfertigung nicht ausreichend.

c) Darüber hinaus wird auch energiewirtschaftlich kein Bedarf für landseitiges LNG-Terminal und Anleger begründet:

aa) Die so genannte „Bedarfsanalyse“ der NPorts stützt sich vielmehr auf veraltete Unterlagen und Annahmen, so unter anderem maßgeblich auf den Koalitionsvertrag der vorhergehenden Bundesregierung vom März 2018, wonach, „Deutschland zum Standort für LNG-Infrastruktur [zu] machen“ sei, sowie auf einen im Mai 2021 durch die Fraktionen der Christlich Demokratischen Union Deutschlands (CDU) / Christlich-Sozialen Union in Bayern (CSU) und Sozialdemokratischen Partei Deutschlands (SPD) angenommenen Antrag, in dem begrüßt werde, „Investitionen in Terminals und Verteilinfrastruktur für LNG-Versorgung zu fördern“ (vgl. Heft 1 „Bedarfsanalyse“, S. 9).

Im Übrigen zeigt die so genannte „Bedarfsanalyse“ selbst interessanterweise große Produktionspotenziale etwa von synthetischem Wasserstoff aus erneuerbaren Energien auf (vgl. Heft 1 „Bedarfsanalyse“, S. 9). Außerdem könne der Rückgang der Förderung konventioneller und fossiler Gase mittelfristig durch den Ausbau der Netzeinspeisung biogener Gase sowie den Ausbau der inländischen Wasserstoffwirtschaft kompensiert werden (vgl. Heft 1 „Bedarfsanalyse“, S. 31).

bb) Vor diesem Hintergrund erstaunt es nicht, dass der Bedarf für das landseitige LNG-Terminal und

den Anleger in Stade seitens NPorts nicht konkret und mit Zahlen hinterlegt begründet, sondern durch Verweis auf das LNG-Beschleunigungsgesetz behauptet wird:

„Für die Vorhaben nach § 2 Abs. 2 LNGG wird der Bedarf durch § 3 LNGG gesetzlich festgelegt. ...

Damit wurde der Bedarf

- sowohl für das von der HEH geplante landgebundene LNG-Terminal als Vorhaben nach § 2 Abs. 1 Nr. 2, Abs. 2 LNGG i.V.m. Nr. 3.2 der Anlage zum LNGG*
 - als auch für die Gewässerausbauten i.S.d. §§ 67 ff. WHG i.V.m. §§ 107 ff. NWG als Vorhaben nach § 2 Abs. 1 Nr. 4, Abs. 2 LNGG, die für die Errichtung und den Betrieb dieses von der HEH geplanten LNG-Terminals erforderlich sind – und damit auch für den mit dem Neubau des AVG sowie dem Umbau und der Erweiterung des SHE erfolgenden Gewässerausbau,*
- gesetzlich festgestellt.“ (vgl. Erläuterungsbericht, S. 13)*

Das genügt den rechtlichen Anforderungen zur Planrechtfertigung für einen wasserrechtlichen Planfeststellungsbeschluss nicht:

cc) Zwar kann sich die Planrechtfertigung grundsätzlich aus einer gesetzlichen Bedarfsfeststellung ergeben. Das gilt allerdings und notwendig dann nicht, wenn Anhaltspunkte dafür bestehen, dass die gesetzliche Bedarfsfeststellung unzutreffend ist, es also für das Vorhaben tatsächlich keinerlei Bedarf gibt, der die Annahme des Gesetzgebers rechtfertigen könnte (vgl. bereits BVerfG, Beschl. v. 19. Juli 1995 - 2 BvR 2397/94, NVwZ 1996, 261).

Es wäre nämlich nicht nur rechtswidrig, sondern sogar verfassungswidrig, dass LNG-Beschleunigungsgesetz so auszulegen, als ob es der Sache nach bereits endgültig über die Durchführung sämtlicher der in seiner Anlage aufgeführten LNG-Vorhaben entschieden hätte (vgl. zu entsprechenden Regelungen im Bundesschienenwegeausbaugesetz BVerfG, Beschl. v. 19. Juli 1995 - 2 BvR 2397/94, NVwZ 1996, 261).

Das aber versucht die NPorts hier:

(1) Zwar wird in dem LNG-Beschleunigungsgesetz der (Eil)Bedarf für zahlreiche LNG-Vorhaben behauptet, er wird aber nicht unterlegt. Das LNG-Beschleunigungsgesetz benennt an keiner Stelle konkrete Zahlen.

Die Regasifizierungskapazitäten der vom LNG-Beschleunigungsgesetz umfassten 12 LNG-Terminals gehen mit über 70 Milliarden Kubikmetern pro Jahr tatsächlich deutlich über die zu ersetzenden Lieferungen russischen Erdgases hinaus,

Beweis: Sachverständigengutachten.

Es fehlt nach wie vor ein Energie-Gesamtkonzept der Bundesregierung oder Landesregierung, das unter Einhaltung der Klimaschutzziele und Ausschöpfung der vorhandenen Potentiale zur Energieeinsparung darlegt, ob und in welchem Umfang konkret LNG-Terminals in Deutschland trotz aller Anstrengungen nötig sind. Das gilt nicht nur, aber insbesondere mit Blick auf LNG-Terminals, die - wie hier - überhaupt erst in einigen Jahren betrieben werden sollen. Landseitige LNG-Terminals spielen in den aktuellen Planungen der Bundesregierung zum Ersatz russischen Erdgases dementsprechend explizit keine Rolle (siehe den Brief des Bundeswirtschaftsministers vom 7. Juli 2022 an die Ministerinnen und Minister für Energie und Wirtschaft der Bundesländer).

Verhält es sich aber so, gibt es keine valide Grundlage einer konkreten energiewirtschaftlichen Notwendigkeit, erst recht nicht für einen Betrieb erst ab 2026 und bis Ende 2043. Die von der - übrigens landeseigenen NPorts beabsichtigte - Vorgehensweise ist vielmehr geeignet, erhebliche fossile Überkapazitäten zu schaffen und die Energiewende zu blockieren. Der bloße Verweis der NPorts auf die Bedarfsfeststellung im LNG-Beschleunigungsgesetz geht daher fehl.

(2) Das Deutsche Institut für Wirtschaftsforschung (DIW) hat am 8. April 2022 ein Gutachten mit dem Titel „Energieversorgung in Deutschland auch ohne Erdgas aus Russland gesichert“ veröffentlicht. Darin heißt es wörtlich:

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

Weiterhin sind die meisten der verfügbaren Energie-Einsparpotentiale nach wie vor nicht umgesetzt. Insgesamt, so analysiert das DIW-Gutachten, könnten bis zu 24 Milliarden Kubikmeter Erdgas kurzfristig eingespart werden. DIW bezieht sich dabei auf einen Erdgasverbrauch von 85 Milliarden Kubikmeter in 2020, also auf Vorkrisenniveau.

Diese Potentiale sind zu einem Großteil weiterhin nicht gehoben. Ihre Betrachtung müsste jedoch ebenfalls in ein Gesamt-Energiekonzept einfließen, um die Notwendigkeit von LNG-Terminals sachlich bewerten zu können.

Sollten die Potentiale umgesetzt werden, könnte der Großteil des aus Russland importierten Erdgases durch Einsparungen substituiert werden: Deutschland bezog im April 2022 ca. 35 Prozent seines Gesamtverbrauchs aus Russland - auf Basis der Zahlen aus dem Gutachten des DIW entspricht dies ca. 30 Milliarden Kubikmeter - bei einem o.g. Einsparpotential von ca. 24 Milliarden Kubikmeter.

Eine europaweite Analyse des Instituts Artelys bestätigt Vorstehendes. Danach sind bereits mit Blick auf 2025 in Europa keine zusätzlichen LNG-Terminals *selbst bei vollständigem Wegfall aller russischen Lieferungen* notwendig, solange entsprechend in den Ausbau der erneuerbaren Energien und

der Energieeffizienz investiert wird (siehe <https://www.artelys.com/wp-content/uploads/2022/05/Artelys-Russian-gas-phase-out-Briefing-note.pdf>).

4. Schaffung fossiler Überkapazitäten widerspricht Art. 20a GG und Klimaschutzgesetz

a) Das Bundesverfassungsgericht sieht in Art. 20a GG explizit ein *Klimaschutzgebot* (Beschl. v. 24. März 2021 - 1 BvR 2656/18 u.a., Rn. 197 ff.). Dieses zielt, so das Gericht, auf die Einhaltung einer Temperaturschwelle, bei der die durch Menschen verursachte Erhitzung der Erde angehalten werden soll, also auf die Begrenzung der Erhitzung der Erde auf deutlich unter 2 °C und möglichst auf 1,5 °C gegenüber dem vorindustriellen Niveau.

Um die Erderhitzung bei dieser verfassungsrechtlich maßgeblichen Temperaturschwelle anzuhalten, muss eine weitere Anreicherung der Treibhausgaskonzentration in der Erdatmosphäre über diese Schwelle hinaus verhindert werden. Geboten sind daher *vor allem Maßnahmen zur Reduktion von Treibhausgasemissionen* (vgl. Beschl. v. 24. März 2021, Rn. 198; vgl. bereits BVerfGE 118, 79, 110).

Der Schutzauftrag des Art. 20a GG schließt die Notwendigkeit ein, mit den natürlichen Lebensgrundlagen so sorgsam umzugehen und sie der Nachwelt in solchem Zustand zu hinterlassen, dass nachfolgende Generationen diese nicht nur um den Preis radikaler eigener Enthaltensamkeit weiter bewahren könnten (Beschl. v. 24. März 2021, Rn. 193, auch unter Verweis auf Appel, Staatliche Zukunfts- und Entwicklungsvorsorge, 2005, S. 535 m.w.N.).

Verhindert werden muss demnach eine zu kurzfristige und damit einseitige Verteilung von Freiheit und Reduktionslasten zulasten der Zukunft.

Das verlangt, dass das knappe Restbudget an Treibhausgasen hinreichend schonend aufgezehrt und so Zeit gewonnen wird, *rechtzeitig erforderliche Transformationen einzuleiten*, welche die Freiheitseinbußen durch die verfassungsrechtlich unausweichliche Reduktion von Treibhausgasemissionen und Treibhausgas-relevantem Freiheitsgebrauch lindern, indem sie Treibhausgas-neutrale Verhaltensalternativen verfügbar machen (vgl. Beschl. v. 24. März 2021, Rn. 194).

b) Das Klimaschutzgesetz konkretisiert Art. 20a GG einfachgesetzlich. Gemäß § 3 Abs. 2 KSG muss *bis zum Jahr 2045* Treibhausgasneutralität in Deutschland erreicht sein.

Bereits bis 2030 müssen die Jahresemissionsmengen der Sektors der Energiewirtschaft im Vergleich zu heute zudem mehr als halbiert werden, und zwar von 257 Mio. t CO₂-Äquivalente in 2022 auf 108 Mio. t CO₂-Äquivalente in 2030 (vgl. § 4 i.V.m. Anlage 2 KSG).

c) Diese Anforderungen werden durch den beantragten Planfeststellungsbeschluss in hohem Maße konterkariert. Das LNG-Terminal samt Anleger in Stade soll bis Ende 2043 mit fossilem Erdgas be-

trieben werden (vgl. Erläuterungsbericht, S. 9). Das ist kein „Übergangszeitraum“ (so aber Erläuterungsbericht, S. 8), sondern eine Manifestation fossiler Infrastruktur über nahezu 20 Jahre und bis nahezu zu dem Zeitpunkt, an dem bereits Treibhausgasneutralität erreicht sein muss.

Mit Erlass des beantragten Planfeststellungsbeschlusses würde gegen Art. 20a GG und die verbindlichen Ziele und Vorgaben des Klimaschutzgesetzes verstoßen werden, die verfassungsrechtlich gebotene rechtzeitige Transformation würde maßgeblich blockiert.

5. Unzulässige Aufspaltung eines einheitlichen Sachverhalts: LNG-Terminal, Anleger und Anschlusspipeline sind ein Gesamtprojekt; fehlerhafte öffentliche Bekanntmachung; fehlende Gesamtermittlung von Klima- und Umweltauswirkungen schließt gesetzeskonforme UVP aus

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

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

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

b) LNG-Terminal und Anleger und Anschlusspipeline stehen unstrittig in einem notwendigen räumlichen und funktionalen Zusammenhang.

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

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

Weder gibt es hier jedoch einen solchen gemeinsamen UVP-Bericht noch koordinierte Genehmigungsverfahren.

c) In der öffentlichen Bekanntmachung wird zudem besonders und wiederholt die angebliche Eigenständigkeit von Terminal, Anleger und Anschlusspipeline fettgedruckt betont, es wird der Eindruck vermittelt, es stünden allein die isolierten Auswirkungen des Anlegers samt Südhafenerweiterung in Rede (vgl. Gemeinsame ortsübliche Bekanntmachung der Hansestadt Stade, Samtgemeinde Frendenbeck und Gemeinde Drochtersen v. 16. Juni 2022). Das ist - siehe soeben - unzutreffend.

Die öffentliche Bekanntmachung erfüllt die *notwendige Anstoßfunktion* nicht, indem sie versucht als alleinigen Einwendungsgegenstand den Anleger samt Südhafenerweiterung erscheinen zu lassen und eine auf das tatsächlich zu beurteilende Gesamtprojekt bezogene Öffentlichkeit auszuschließen. Die notwendige Anstoßfunktion der öffentlichen Bekanntmachung ist durch das LNG-Beschleunigungsgesetz nicht abgeschafft worden (vgl. § 10 LGG). Das hiesige Verfahren leidet damit auch bereits an einem ergebnisrelevanten formellen Fehler.

d) Der vorlegte UVP-Bericht (Heft 11) versucht zwar anfänglich die Einhaltung der UVP-Vorgaben zu suggerieren, wenn es dort heißt, dass in den umwelt- und naturschutzfachlichen Unterlagen „bereits eine Vorschau auch auf die voraussichtlichen Auswirkungen des Hafenbetriebs auf die Umwelt“ erfolge und „außerdem die Errichtung und der Betrieb des Energie-Terminals als potenziell zusammenwirkendes Vorhaben berücksichtigt“ würden (vgl. Heft 11, S. 3).

Tatsächlich stimmt das aber gar nicht:

e) Auswirkungen auf das globale Klima

aa) Nicht nur, aber insbesondere mit Blick auf die Klimaauswirkungen gibt es im UVP-Bericht vielmehr allein folgende pauschale Passage ohne jede Aussagekraft zu den Klimaauswirkungen des Gesamtprojekts:

„Vom geplanten Vorhaben gehen auch Beiträge zum globalen Klimawandel aus, die auf direkte und indirekte Emissionen klimawirksamer Gase zurückzuführen sind. Ihr Umfang hängt von vielen Faktoren ab, die zurzeit noch nicht oder nur bedingt bestimmt werden können. Dazu gehören die Herkunft und Herstellungsweise der eingesetzten Baustoffe, die Art und Länge der Transporte zu ihrer Anlieferung, Art und Umfang der baubedingten Fahrzeug- und Maschinennutzung sowie Art und Umfang des bau- und betriebsbedingten Verkehrs sowie der Schiffsemissionen.“ (vgl. Heft 11, S. 498 f.)

Immerhin, aber eben ausschließlich mit Blick auf die Baustoffe und die Errichtung des Anlegers werden sodann Treibhausgasemissionen benannt:

„Nach einer groben Abschätzung (siehe Kap. 5.7.11) ergibt sich allein für die eingesetzten

Baustoffe (ohne Anlieferung) sowie den baubedingten Fahrzeug- und Maschineneinsatz in der Summe Beitrag zu den Treibhausgasemissionen in der Größenordnung von ca. 60.000 - 65.000 t CO₂.

Um die Pariser Klimaziele zu erreichen und den Anstieg der globalen Durchschnittstemperatur auf deutlich unter 2 °C zu begrenzen, darf Deutschland nach Angaben der Helmholtz Klima Initiative ab 2021 nur noch ca. 7,8 Gigatonnen (= 7.800.000.000 t) CO₂ ausstoßen. Für die Baustoffe und den Baubetrieb des geplanten Vorhabens werden also etwa 0,0008 % des mit Stand 2021 für Deutschland verbleibenden CO₂-Budgets in Anspruch genommen.“ (Heft 11, S. 499 f.)

Unmittelbar weiter heißt es im UVP-Bericht:

„Dem gegenüber steht das Ziel, über die geplanten Hafenanlagen klimaneutral erzeugte Energieträger zu importieren, um in Deutschland den Ausstoß von CO₂ durch Verbrauch von fossilen Energieträgern verringern zu können.“ (Heft 11, S. 499)

Das ist schlichtweg unzutreffend, siehe oben. Der UVP-Bericht ist nicht nur unvollständig, weil er die Gesamtauswirkungen entgegen dem verbindlichen Recht außer Betracht lässt. Er geht mit Blick auf eine Abwägung klimaschutzfachlich zudem überhaupt von einer unzutreffenden Projektgrundlage aus.

Der Anleger soll dazu dienen, von 2026 bis Ende 2043 den Verbrauch fossiler Energieträger zu ermöglichen und zu manifestieren. Eine Umstellung auf klimaneutrale Gase ist weder unmittelbar vorgesehen, noch auch nur mittelfristig geplant.

Im Übrigen ist sogar langfristig, also ab 2044, eine Umrüstung auf Wasserstoff kaum vorstellbar. Erdgas wird bei -160 °C flüssig, Wasserstoff erst bei -253 °C. Die Differenz beträgt noch einmal 90 °C. Es ist folglich eine ganz andere Technik mit weitaus höheren Anforderungen notwendig. Eine Umrüstung eines LNG-Terminals mit seiner Regasifizierungseinrichtung auf den extrem kalten Flüssigwasserstoff ist deshalb unrealistisch,

Beweis: Sachverständigengutachten.

Eine begründete Bewertung der Umweltauswirkungen nach § 25 UVPG und damit eine rechtmäßige Umweltverträglichkeitsprüfung durch die Planfeststellungsbehörde ist auf Grundlage der vorgelegten UVP-Berichts ausgeschlossen. Spätestens nach dem Altrip-Urteil des EuGH (Urteil vom 7. November 2013 - Rs. C-72/12, NVwZ 2014,49) reicht bereits die „bloße“ Mangelhaftigkeit einer UVP für die Fehlerhaftigkeit der Entscheidung insgesamt aus.

bb) Erforderlich wäre tatsächlich zunächst das Folgende:

Die Vorgaben des Art. 5 Abs. 1 der UVP-Richtlinie 2014/52/EU werden in Anhang IV der Richtlinie

konkretisiert. Mit Blick auf die möglichen Auswirkungen eines Vorhabens auf das globale Klima verlangt Anhang IV insbesondere:

- gemäß Ziffer 1 c) „eine Beschreibung der wichtigsten Merkmale der Betriebsphase des Projekts (insbesondere von Produktionsprozessen), **z.B. Energiebedarf...**“;
- gemäß Ziffer 4 „eine Beschreibung der von dem Projekt möglicherweise erheblich beeinträchtigten Faktoren gemäß Artikel 3 Absatz 1: ... **Klima (z.B. Treibhausgasemissionen, anpassungsrelevante Auswirkungen)**“;
- gemäß Ziffer 5 S. 1 „eine Beschreibung der möglichen erheblichen Auswirkungen des Projekts auf die Umwelt unter anderem infolge
 - **lit. f) der Auswirkung des Projekts auf das Klima (z. B. Art und Ausmaß der Treibhausgasemissionen)**

Durch die Formulierung „Art und Ausmaß der Treibhausgasemissionen“ ist klar, dass sowohl eine qualitative als auch eine quantitative Ermittlung und Beschreibung der klimarelevanten Emissionen - immer bezogen auf das Gesamtprojekt aus LNG-Terminal, Anleger und Anschlusspipeline - verlangt wird. Das gilt wiederum sowohl für direkte als auch für indirekte, für unmittelbare und mittelbare Emissionen.

Zu ermitteln und zu bewerten wären folglich

- die Herkunft und Herstellungsweise der eingesetzten Baustoffe,
- die Art und Länge der Transporte zu ihrer Anlieferung,
- Art und Umfang der baubedingten Fahrzeug- und Maschinennutzung,
- Art und Umfang des bau- und betriebsbedingten Verkehrs sowie
- der Schiffsemissionen,
- der mit der Errichtung des LNG-Terminals verbundene Energiebedarf und
- der mit dem Betrieb verbundenen Treibhausgasemissionen,
- die Treibhausgasemissionen infolge der Gasgewinnung im Herkunftsland sowie entlang der gesamten Lieferkette und des anschließenden Verbrauchs des Gases.

Eine ordnungsgemäße Ermittlung der Auswirkungen des Gesamtprojekts auf den Klimawandel führte zu dem Ergebnis, dass es sich nicht um einen Beitrag zum Klimaschutz und auch nicht um einen „Übergang“ handelt. Mit den geplanten Hafenanlagen werden entgegen der Auffassung der NPorts (vgl. Erläuterungsbericht, S. 16) keine Infrastrukturen geschaffen, die den Weg zur treibhausgasneutralen Gesellschaft sicherstellen, sondern Infrastrukturen, die diesem Weg genau entgegenwirken und einen Übergang blockieren.

f) Anfälligkeit des Gesamtprojektes in Bezug auf den Klimawandel

Gemäß Anhang IV Ziffer 5 S. 1 der UVP-Richtlinie ist eine Beschreibung der „Anfälligkeit des Projekts in Bezug auf den Klimawandel“ erforderlich. Der vorgelegte UVP-Bericht ist auch insoweit in hohem Maße defizitär:

aa) Das gilt bereits deshalb, weil die Ausführungen sich auch hier wiederum nur auf den Anleger beziehen, nicht aber auf das Gesamtprojekt. Anlege- und Ablegemanöver von LNG-Tankschiffen werden beispielsweise ebenso wenig betrachtet wie die Besonderheiten des Regasifizierungsvorgangs, der anschließenden Speicherung usw.

bb) Mit Blick auf die betrachteten Auswirkungen des Klimawandels wird zwar immerhin angenommen, dass Starkregenereignisse wahrscheinlich zunehmen. Als „Gegenmaßnahme“ wird indes allein eine „Umschlagsunterbrechung“ genannt (Heft 11, S. 72). Eine solche ist technisch aber gar nicht plötzlich und nicht zu jedem Zeitpunkt möglich,

Beweis: Sachverständigengutachten.

Überdies geht mit Starkregenereignissen regelmäßig eine erhebliche Verschlechterung der Sichtverhältnisse usw. einher. Was bedeutet das für die Anlege- und Ablegemanöver, die jedenfalls zu einem maßgeblichen Teil auf Sicht gefahren müssen? Diese und ähnliche Fragen bleiben vollständig unbetrachtet.

Sturmereignisse sollen nur „statische Berücksichtigung“ finden (Heft 11, S. 73). Das mag für das Bauwerk des Anlegers gelten. Für dessen Betrieb, also die An- und Ablegemanöver der LNG-Tankschiffe sowie den Umschlag spielen offensichtlich auch andere Faktoren eine Rolle, die nicht statisch zu bewältigen sind.

Sturmfluten und Überflutungen werden zunächst überhaupt nicht betrachtet (vgl. Heft 11, Tabelle, S. 72 ff.). Später heißt es dann aber:

„Selbst die Plattform des AVG liegt auf lange Sicht an der Grenze der Gefährdung durch sehr schwere Sturmfluten. Außerdem könnten bei hohen Sturmfluten größere Wellen die vor dem Deich liegenden Betriebsanlagen überspülen. ... Abhängig von den Umständen des Einzelfalls kann auch eine solche Überflutung das Ausmaß eines schweren Unfalls im Sinne des UVPG erreichen, insbesondere wenn es zu Folgeschäden an den Einrichtungen für den Güterumschlag (z. B. den geplanten Rohrleitungen) kommt.“ (vgl. Heft 11, S. 81)

Dass „die mit einer durch Hochwasser bedingten Überflutung verbundenen Risiken durch eine rechtzeitige Räumung der gefährdeten Flächen minimiert werden“ könnten (vgl. Heft 11, S. 81), mag sein, ist aber schwerlich ausreichend, um die Auswirkungen solcher Ereignisse zu bewerten und ihnen zu begegnen.

Das gilt noch einmal in besonderer Weise, weil Sturmfluten und Überschwemmungen extremer und häufiger werden. Ihre Auswirkungen sind bekanntlich bereits jetzt nicht nur auf der Nordsee, sondern

entlang der Elbe sogar bis Hamburg und noch weiter elbaufwärts deutlich spürbar.

Der geplante LNG-Terminalstandort liegt tatsächlich in einem Bereich, der unmittelbar und erheblich von den Auswirkungen des Klimawandels betroffen sein wird, und zwar auch bereits bis 2043,

Beweis: Sachverständigengutachten.

cc) Es widerspricht schlicht den wissenschaftlichen Erkenntnissen, wenn es im UVP-Bericht heißt:

„Der Klimawandel macht sich bisher vorwiegend als Anstieg der durchschnittlichen Lufttemperatur und in Verbindung damit durch ein Zunehmen der Sommer- und heißen Tagen sowie ein Abnehmen der Frost- und Eistage bemerkbar. In Bezug auf Niederschlagssummen, Wind und Sturm sind bisher keine eindeutigen Trends feststellbar.“ (vgl. Heft 11, S. 574)

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

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

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

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

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

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

Beweis: Sachverständigengutachten,

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

6. Un- und Störfallrisiken sowie Schutzobjekte unzureichend betrachtet; gesetzeskonforme UVP auch deswegen ausgeschlossen; angebliche FFH-Verträglichkeit tatsächlich nicht gegeben; Kompensationsflächenplanung mangelhaft

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

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

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

Beweis: Sachverständigengutachten.

Im UVP-Bericht heißt es demgegenüber (lediglich):

„Bei Austritt ins Wasser verdampft LNG allerdings aufgrund der hohen Wärmeleitfähigkeit des Wassers schneller.“ (Heft 11, S. 78)

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

Entsprechendes gilt beispielsweise für die fehlende Betrachtung der Havarie eines LNG-Tankers mit einem anderen Schiff, insbesondere auch mit einem Gefahrguttransport im engen Fahrwasser der Unterelbe unter den dortigen realen Bedingungen.

Betrachtet wurden (immerhin) Lachenbrände (pool fire) bei denen der Dampf oberhalb einer LNG-Lache am Boden verbrennt; Fackel- oder Freistrahlblände (Jet fire), die bei einer Freisetzung des

LNG unter hohem Druck im Strahl entstehen können; Gaswolkenbrände (VCF, vapor cloud fire), bei denen das Gas-Luft-Gemisch schnell durch die Fortpflanzung der Flamme durch die Gas-Wolke verbrennt (vgl. Heft 11, S. 79).

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

b) Der UVP-Bericht stellt sodann fest:

„In der Folge von Bränden und Explosionen können in der Umgebung weitere Brände ausgelöst und umliegende Anlagen geschädigt oder zerstört werden. Während des Umschlagbetriebs könnte LNG durch ein Abreißen der Ladearme freigesetzt werden. ... Eine Freisetzung ist aber auch durch ein Leck in der von den Löschköpfen zum landseitigen Terminal führenden Rohrleitungen denkbar. Ein solches Leck in der Rohrleitung wurde von ISC (2021b, S. 13 ff.) im Gutachten zur Ermittlung von angemessenen Abständen zu schutzbedürftigen Gebieten als relevantes Szenario berücksichtigt. Anhand der untersuchten Szenarien für den LNG-Umschlag und den landseitigen Energie-Terminal werden in dem Gutachten 300 m als angemessener Abstand empfohlen. Des Weiteren wird festgestellt, dass sich innerhalb dieses Abstands keine Schutzobjekte im Sinne von § 50 BImSchG befinden, keine Wohngebiete, öffentlichen Einrichtungen und Naturschutzgebiete, keine Natura-2000-Gebiete und keine wichtigen Verkehrswege im Sinne des Störfallrechts.“ (vgl. Heft 11, S. 79)

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

Beweis: Sachverständigengutachten.

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

(1) Tatsächlich befinden sich östlich und in einer Entfernung von weniger als 300 m zum Anleger mit dem FFH-Gebiet „Untere Elbe“ und dem Naturschutzgebiet „Elbe und Inseln“ sehr wohl und gerade maßgebliche Schutzobjekte im Sinne von § 50 BImSchG. Bemerkenswerter Weise stellte das seinerzeit nicht nur die „Vorlage zur Antragskonferenz“ vom Oktober 2020 (dort S. 31) fest, auch der jetzige UVP-Bericht sagt an anderer Stelle im Rahmen der FFH-Verträglichkeit selbst und zutreffend:

„FFH-Gebiet „Untere Elbe“ (DE 2018-331), in ca. 200 m Entfernung“ (vgl. Heft 11, S. 588)

Das Naturschutzgebiet „Elbe und Inseln“ als Teil des FFH-Gebiets „Untere Elbe“ liegt im Ästuarbereich

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

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

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

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

Beweis: Sachverständigengutachten.

Es ist daher zutreffend, wenn der UVP-Bericht ausführt, dass zusammenfassend festzustellen sei, dass erhebliche Auswirkungen infolge von Havarien möglich seien; es ist indes unzutreffend, wenn es weiter heißt, dass aber das Risiko für derartige Unfälle „vorhabensbedingt nur leicht erhöht“ werde (vgl. Heft 11, S. 61). Tatsächlich würde dieses Risiko durch 240 An- und Abfahrten von Q-Max-LNG-Tankern und 584 An- und Abfahrten von LNG-Tankschiffen verschiedener Größe erheblich erhöht, siehe dazu ausführlich sogleich Ziffer 7.

Ein Un- oder Störfall zur Brutzeit würde beispielsweise den Bestand der genannten Vogelarten in dem Gebiet und damit die Erhaltungsziele für das Gebiet erheblich beeinträchtigen oder vernichten. Die Ausblendung dieser Auswirkungen unter anderem wegen einer angeblich nur „leichten Erhöhung“ des Havarieriskos ist mit dem europäischen und nationalen FFH-Recht nicht vereinbar. Im Ergebnis kann in Anbetracht einer in hohem Maße defizitären Prüfungsgrundlage eine erhebliche Beeinträchtigung der Lebensraumtypen und Zielarten der FFH- und Vogelschutzgebiete nicht ausgeschlossen werden (so aber Heft 11, S. 178, 588). Eine den gesetzlichen Anforderungen entsprechende UVP ist auch wegen unzureichender Ermittlungen in naturschutzfachlicher Hinsicht ausgeschlossen. (2) Dass die (auch mit Gefahrguttransporten) hoch frequentierte Bundeswasserstraße

Elbe kein wichtiger Verkehrsweg sein soll und deshalb ebenfalls als Schutzobjekt nicht betrachtet wurde, erstaunt sehr und ist rechtswidrig.

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

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

Beweis: Sachverständigengutachten.

Im Rahmen der atomrechtlichen Schadensvorsorge, so wie sie seit der Kalkar-Entscheidung des Bundesverfassungsgerichts unverändert gilt (vgl. BVerfG, Beschl. v. 8. August 1978 - 2 BvL 8/77, BVerfGE 49, 89, 143), sind auch prognostische Einschätzungen über künftige Entwicklungen und Geschehensabläufe einzustellen. Das heißt, Gefahren und Risiken durch Störwirkungen von außen bzw. von Dritten müssen nach dem Stand von Wissenschaft und Technik „praktisch ausgeschlossen“ erscheinen.

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

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

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

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

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

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

„ob es zwischen den störfallrelevanten Anlagen und Einrichtungen des Energie-Terminals einschließlich des Umschlags an AVG und LK II und den störfallrelevanten Anlagen und Einrichtungen der benachbarten Betriebsbereiche der Aluminium Oxid Stade GmbH (AOS), der Buss Terminal Stade GmbH & Co. KG und der Dow Deutschland Anlagengesellschaft mbH zu Dominoeffekten kommen könnte. Den Berechnungen wurden die Anlagenteile zugrunde gelegt, die die größte zusammenhängende Stoffmenge enthalten oder bei denen aufgrund der Betriebsbedingungen die größten Auswirkungen zu erwarten sind. Berücksichtigt wurde unter anderem auch die Freisetzung von LNG aus den Verbindungsleitungen zwischen den Löschköpfen von AVG und LK II mit dem landseitigen Energie-Terminal. Im Gutachten konnte gezeigt werden, dass zwischen betrachteten störfallrelevanten Anlagen und Einrichtungen keine Wechselwirkungen auftreten, die die Kriterien eines Dominoeffektes erfüllten. Ein Dominoeffekt wird daher vernünftigerweise ausgeschlossen (vgl. ISC 2021a, S. 24 und S. 41 f.).“ (Heft 11, S. 79)

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

Beweis: Sachverständigengutachten.

Vorstehendes ist umso erstaunlicher, weil die Besonderheit am Standort Stade gerade darin besteht, dass es sich bei der Elbe um ein stark befahrenes Revier handelt und der geplante Liegeplatz sich weit flussaufwärts befindet. Es gibt weltweit zurzeit keinen Liegeplatz zum Laden bzw. Löschen verflüssigter Gase, auf den die eben genannten Kriterien zutreffen (siehe auch nachfolgende Erläuterungen unter Punkt 7.

c) Laut Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) müssen Maßnahmen zur geschuldeten landschaftsgerechten Wiederherstellung oder Neugestaltung des Landschaftsbildes an Ort und Stelle des Eingriffs ansetzen, da anderenfalls die Anforderungen verfehlt werden, welche die Rechtsprechung an eine solche Wiederherstellung oder Neugestaltung des Landschaftsbildes richtet. Auf Bützflether Gebiet sind keine Ausgleichsmaßnahmen in Form von Kompensationsflächen für den Verlust von Fläche durch das hier beantragte Projekt angedacht. Auch kleinräumig vorhandene Potenziale werden nicht genutzt wie die Grünachse zwischen dem Industriegebiet und dem (Wohn-)Ort Bützfleth. Für Baustelleneinrichtungen oder Lager vorübergehend genutzte Flächen werden nicht wiederhergestellt oder sogar aufgewertet mit dem Hinweis auf übergeordnete Planungen, die hier Industrienutzungen vorsehen. Auch wird die Inanspruchnahme deshalb nicht als wesentliche Beeinträchtigung gewertet und findet damit keinen Niederschlag bei der Berechnung der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen. Eine entsprechende Berücksichtigung und Berechnung ist aber erforderlich, da bei der Ausweisung der Industrieflächen in den übergeordneten Planungen die naturschutzrechtliche Eingriffsregelung noch keine Anwendung erfuhr. Kompensationsflächen müssen laut BNatSchG jedoch zumindest in einem sachlich-funktionellem Zusammenhang mit dem Eingriff stehen; die beeinträchtigten Funktionen müssen gleichartig wiederhergestellt werden. Während ein Ausgleich nicht am Ort des Eingriffs erfolgen muss, muss er sich zumindest jedoch auch dort auswirken. Gerade dieses letzte Kriterium ist im Falle der vorgesehenen Ausgleichsflächen jedoch nicht gegeben. Die vorgesehenen Ausgleichs- bzw. Ersatzflächen liegen in anderen naturräumlichen Zusammenhängen und können für die verdrängten Arten (Flora wie Fauna) kein Ersatzlebensraum darstellen. Ein rein rechnerischer bilanzieller Ausgleich/Ersatz verkennt die Bedeutung der Lebensraumvernetzung. Die Ausgleichs-/Ersatzflächen befinden sich in Natura 2000 – Gebieten, die schon im derzeitigen Zustand eine sehr hohe Wertigkeit besitzen. Die Ausgleichsmaßnahmen haben Veränderungen des derzeitigen Zustands zum Ziel, ohne dass belegt wird, dass dadurch eine tatsächliche höhere Lebensraumqualität entsteht, die auch den aus dem Vorhabengebiet verdrängten Arten nützt,

Beweis: Sachverständigengutachten.

Gleichzeitig werden durch das Vorhaben Gebiete mit teils sehr hoher Bedeutung für den Arten- und Biotopschutz und die Erhaltung der biologischen Vielfalt irreversibel zerstört (Bützflether Außen-deich, Bützflether Sand). Auf den benannten Gebieten brüteten im Jahr 2020 unter anderem Baum-pieper, Gartenrotschwanz und Gartengrasmücke – allesamt Vogelarten mit erhöhter Bedeutung für den Artenschutz. Darüber hinaus sind bauzeitliche Beeinträchtigungen auch der Lebensraumfunktion weiterer wertgebender Brut- und Rastvögel wie u.a. Reiher- und Stockente und verschiedener Fledermausarten zu erwarten. Der UVP-Bericht stuft diese Verluste jedoch nicht als erheblich im Sinne des UVPG ein, da die betroffenen Flächen innerhalb eines gültigen Bebauungsplans liegen und damit „unabhängig vom geplanten Vorhaben ein weitgehender Wert- und Funktionsverlust auf einer deutlich größeren Fläche des Gebietes zu erwarten“ sei (Heft 11, S. 381). Diese Aussage ist weder fachlich noch rechtlich haltbar,

Beweis: Sachverständigengutachten.

Aus den Unterlagen folgt, dass Grundlagen des UVP-Berichts fehlerhaft bzw. unvollständig ermittelt und beschrieben worden sind. Damit ist auch aus naturschutzfachlicher Sicht eine ordnungsgemäße UVP von vornherein ausgeschlossen.

7. Gefährdung des Schiffsverkehrs durch LNG-Anleger und dessen Betrieb; erheblich erhöhte Havarierisiken und deren Umweltfolgen in hohem Maße defizitär bzw. gar nicht betrachtet

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

Der geplante Anleger befände sich weit, nämlich 60 km, flussaufwärts. Der geplante Anleger befände sich zudem genau in dem Bereich, in dem Richtungsänderungen der Schifffahrt nötig sind („Vorlage zur Antragskonferenz“ vom Oktober 2020, S. 104). Die Unterelbe verändert dort ihren Verlauf, sie „knickt ab“.

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

a) Beabsichtigt sind 240 An- und Abfahrten im Jahr mit erforderlichen 180°-Wendemanövern von 345 m langen LNG-Tankschiffen und 584 An- und Abfahrten von LNG-Schiffen verschiedener Größe mit entsprechenden Manövern (vgl. Erläuterungsbericht, S. 55).

Dafür steht nur eine Trassenbreite von 300 - 320 m zur Verfügung (vgl. Heft 10a, S. 28).

Die Fahrrinne hat eine Tiefe 13,9 m, direkt angrenzend an die Fahrrinne bestehen Tiefen von lediglich um die 6,5 m bis zu 0,7 m bzw. teilweise gibt es sogar trockenfallende Bereiche (vgl. Heft 0, Bl. 20, Seekarte).

Es gibt - aus guten Gründen - weltweit keinen Standort, der auch nur ansatzweise vergleichbare nautische Bedingungen aufweist (vgl. auch Heft 10a, S. 1).

b) Zur Ausführung kommen soll für den Anleger die Variante 3. Sie biete mit Längs- und Querwand einen guten Schutz für die Gas-Tanker. Mit einem Abstand von 160 m zum Fahrwasser sei die Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs noch ausreichend gegeben. Das rückwärtige Auslaufen aus dem Hafen sei durch umfassende Versuchsläufe getestet und „für gut befunden“ worden (vgl. Erläuterungsbericht, S. 23). Beim Auslaufen aus dem Hafen sei rückwärtiges Manövrieren er-

forderlich. Das rückwärtige Auslaufen und Drehen im Elbstrom ließe sich aber zügig „in einem tolerierbaren Zeitfenster“ durchführen, ohne dass der Schiffsverkehr übermäßig behindert werde (vgl. Erläuterungsbericht, S. 44).

c) Tatsächlich findet sich aber nirgendwo der Zeitbedarf für die 240 An- und Abfahrten mit Wendemanövern im Fahrwasser von 345 m langen Q-Max-LNG-Tankern sowie für die 584 An- und Abfahrten von LNG-Tankschiffen verschiedener Größe mit ihren jeweiligen Wendemanövern im Fahrwasser. Ein „tolerierbares Zeitfenster“ besteht tatsächlich nicht,

Beweis: Sachverständigengutachten.

d) Die Abstandsangabe von 160 m ist zudem unzutreffend. Tatsächlich ragen zwei der im Zusammenhang mit dem Anleger geplanten Bauwerke nicht nur näher als 160 m an das Fahrwasser heran, sie ragen sogar über den Tonnenstrich hinaus und in das Fahrwasser hinein (vgl. die Abbildungen Erläuterungsbericht, S. 10, sowie Heft 0 Bl. 2, Bl. 3).

Die Folgen, dass diese Bauwerke durch LNG-Tankschiffe bei Ein- und Ausfahrten oder durch den vorbeifahrenden Schiffsverkehr gerammt werden, sind überhaupt außer Acht geblieben.

In der „Nautischen Simulationsanalyse“ werden die Bauwerke des Anlegers bezeichnenderweise nur unvollständig dargestellt, insbesondere fehlen dort die über den Tonnenstrich ragenden Bauten (vgl. Heft 4, Abb. 5 ff.). Zugleich zeigt die Nautische Simulationsanalyse in Abb. 9 aber eindrücklich, wie aufwändig auch nur eine einzige rückwärtige Ausfahrt eines LNG-Tankschiffs und mit wie vielen einzelnen Manöverschritten direkt im Fahrwasser sie verbunden wäre.

e) Die Nautische Simulationsanalyse ist zudem weiter defizitär:

Alle Simulationsläufe wurden nur am Tag bei guter Sicht gefahren. Auf Simulationen mit verminderter Sicht oder bei Dunkelheit wurde verzichtet (Heft 4, S. 20). Das bildet die Realität in Norddeutschland und auf der Elbe schlechterdings nicht ab.

Einschränkungen wie z.B. maximale Geschwindigkeiten bei Ein- und Auslaufen, maximale Drehraten (RoT) oder sonstiges wurden im Zuge der Studie ausdrücklich nicht berücksichtigt (vgl. Heft 4, S. 22).

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

f) Die Nautische Simulationsanalyse gesteht bereits selbst zu:

„Es zeigte sich in allen Läufen, dass aufgrund des geringen Manöverraumes, frühzeitige Reaktionen auf ungewünschte Bewegungstendenzen erforderlich sind und wenig Spielraum für Fehlerkorrekturen vorhanden ist.“ (Heft 4, S. 37)

Trotz Zugrundelegung theoretischer „Idealbedingungen“ ergibt sich aus der „Laufliste“ der Nautischen Simulationsanalyse (Heft 4, S. 25) vor allem aber tatsächlich, dass ein maßgeblicher Anteil der Simulationsläufe als „nicht sicheres Manöver/Kollision“ und „kritisches Manöver ohne Reserven“ bewertet wurde, und zwar für alle drei Bemessungsschiffe. In 40 Prozent (!) der - unter unvollständigen/unzureichenden/die Realität nicht abbildenden Bedingungen, siehe oben - durchgeführten Simulationsläufen ist danach keine ausreichende Sicherheit für An- und Abfahrt gegeben.

Und: Wenn in einem ersten Simulationslauf kein sicheres An- und Ablegen möglich war, wurde teils für den zweiten Simulationslauf die Windstärke reduziert (vgl. Heft 4, z.B. S. 30, 31). In der Praxis lässt sich die Windstärke nicht reduzieren.

g) Die Anwendung der Empfehlungen der SIGTTO bezüglich des sicheren Anlaufens des Hafens insbesondere bezüglich „One Way Traffic“ und „Escort Towing“ wären für den Standort Stade nicht möglich (vgl. Heft 10a, S. 1).

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

*„Im Fahrwasser haben dem Fahrwasserverlauf folgende Fahrzeuge unabhängig davon, ob sie nur innerhalb des Fahrwassers sicher fahren können, Vorfahrt gegenüber Fahrzeugen, die
in das Fahrwasser einlaufen,
das Fahrwasser queren,
im Fahrwasser drehen,
ihre Anker- oder Liegeplätze verlassen.“*

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

i) Die Annahme, dass das Risiko für Unfälle auf der Unterelbe „vorhabensbedingt nur leicht erhöht“ werde (vgl. Heft 11, S. 61), ist vor diesem Hintergrund schlechterdings nicht haltbar. Der auf dieser Annahme basierende UVP-Bericht ist auch insofern grundlegend defizitär und blendet wahrscheinliche durch Havarien verursachte Umweltfolgen aus.

8. Keine Zufahrtsmöglichkeit für LNG-Tankschiffe zum Anleger; Elbvertiefung wäre mit Vorgaben der Wasserrahmen-Richtlinie nicht vereinbar

a) Gegenstand des Planfeststellungsantrags sind explizit „nur“

Hafenanlagen, Richtfeuer, Sektorenfeuer, Erdarbeiten, Straßenanbindung, Deichbau, Sandaufspülung inkl. Spülwasserrückleitung, Klei- und Sandzwischenlagerung, Einleitung Niederschlagswasser, bauliche Gründung Löschwasserentnahme, Unterhaltung Hafensohle, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen (vgl. Erläuterungsbericht, S. 9).

Die erforderliche Elbvertiefung im Zufahrtbereich auf 16,4 m wird zwar verschiedentlich erwähnt, so unter anderem auch im UVP-Bericht, tatsächlich ist diese aber gar nicht, siehe soeben, beantragt. Jedenfalls fehlt es an einem Antrag auf Erteilung einer wasserrechtlichen Erlaubnis zum Einbringen des Baggerguts (vgl. Erläuterungsbericht, S. 11 f.). Ein solcher Antrag ist betreffend den Anleger in Wilhelmshaven bereits mit Blick auf eine Baggergutmenge von „lediglich“ 880.000 m³ gestellt worden. Für die hier in Rede stehende Menge von 2,5 Mio. m³ Baggergut müsste dessen Ablagerung „erst recht“ geklärt werden. Tatsächlich wird sie, offenbar mangels geeigneter und umweltschutzfachlich vertretbarer Bereiche in der Nordsee, einfach ausgeklammert. Vor diesem Hintergrund scheidet eine Elbvertiefung aus.

Der Anleger wäre damit für LNG-Tankschiffe nicht erreichbar und damit in der Sache funktionslos, es handelte sich um eine „Vorratsplanung“ für den Fall einer Elbvertiefung.

b) Rein vorsorglich sei in diesem Zusammenhang auf Folgendes hingewiesen:

Die Wasserrahmen-Richtlinie 2000/60/EG (WRRL) enthält in Art. 4 Abs. 1 lit. a) iv WRRL das Umweltziel eines Phasing-Out für bestimmte Schadstoffe, unter anderem für Quecksilber, Cadmium und Blei. Die Phasing-Out-Verpflichtung sieht vor, die Verschmutzung durch diese und andere prioritäre Stoffe schrittweise zu reduzieren und die Einleitungen, Emissionen und Verluste prioritärer gefährlicher Stoffe zu beenden oder schrittweise einzustellen.

Der UVP-Bericht führt insofern aus:

„Nach der Rechtsprechung des BVerwG ist die Phasing-Out-Verpflichtung derzeit nicht in einer vollziehbaren Weise konkretisiert. Für die Emissionsbegrenzung fehlt es bisher an einer Regelung, die den Anforderungen aus Art. 16 Abs. 6 WRRL genügt. Die Phasing-Out-Verpflichtung für die Begrenzung der Freisetzung von prioritären Stoffen in die Gewässer beschränkt sich vielmehr auf die Festlegung der jeweils geltenden UQN. Weitergehende Maßnahmen sind vom europäischen Richtliniengeber bisher bewusst nicht festgelegt worden (BVerwG, Urteil vom 02.11.2017, 7 C 25/15, juris Rn. 53).“ (Heft 11, S. 1136 f., siehe auch S. 1167 f.)

Das ist eine unzutreffende Wiedergabe der Rechtsprechung. In dem zitierten Urteil des Bundesverwaltungsgerichts geht es um die Frage der Festsetzung von Emissionsgrenzwerten für (prioritär) gefährliche Stoffe im Sinne der WRRL im Hinblick auf die punktuelle Einleitung in Gewässer. Das Bundesverwaltungsgericht hat judiziert, dass es *für die Emissionsbegrenzung von Punktquellen* bisher an einem den Anforderungen des Art. 16 Abs. 6 WRRL genügenden Vorschlag der Kommission fehle (vgl. BVerwG, Urt. v. 2. November 2017 - 7 C 25/15, NVwZ 2018, 986 Rn. 53).

Die Phasing-Out-Verpflichtung gilt auch mit Blick auf diffuse Quellen. Vorliegend geht es aber um solche diffusen Einträge von prioritären (gefährlichen) Stoffen durch Initial- und Unterhaltungsbaggerungen:

„Nach der Vertiefung werden laufende Maßnahmen zur Erhaltung der Solltiefe im Unterhaltungsbereich auf einer Fläche von 29,0 ha notwendig sein. Der Tideeinfluss sorgt für einen ständigen Austausch von Sedimenten zwischen Hafenbecken und Elbe. Durch die Verringerung der Strömung im Hafen fehlt die Schleppkraft und die Teilchen setzen sich auf der Sohle ab. Um dem entgegenzuwirken, werden durch den Einsatz einer vom Schlepper gezogenen Egge mit Luftinjektion die Sedimente aufgewirbelt und unterstützt durch den Lufteintrag in Schwebe gehalten.“ (Erläuterungsbericht, S. 32)

Auf die diffusen Einträge ist die Rechtsprechung zu Einleitungen aus Punktquellen gerade nicht, jedenfalls direkt übertragbar.

Der UVP-Bericht verhält sich dazu gleichwohl nicht.

Der UVP-Bericht lässt insoweit übrigens auch die Auswirkungen der Ablagerung von 2,5 Mio. m³ Baggergut in der Nordsee außer Acht.

c) Maßgeblich ist insoweit überdies, dass der EuGH in seiner Entscheidung zur Weservertiefung (Urt. v. 1. Juli 2015 – C 461/13, NVwZ 2015, 1041) klargestellt hat, dass die Pflichten aus der WRRL für alle Einzelgenehmigungen gelten. Der EuGH hat weiter klargestellt, dass sowohl das Verschlechterungsverbot (Art. 4 Abs. 1 lit. a) i WRRL) als auch das Verbesserungsgebot in jedem Einzelfall gelten.

Gegen das Verbesserungsgebot wird nach Auffassung des EuGH bereits dann verstoßen, wenn durch eine Maßnahme *die Einhaltung des vorgegebenen Ziels gefährdet* wird. Nach der WRRL kommt dabei insbesondere auch Schwermetallen eine besondere Bedeutung zu.

Die maßgeblichen Werte etwa für Quecksilber werden in den Gewässern flächendeckend nicht eingehalten. Im Sediment der Elbe sind viele Schwermetalle, unter anderem Quecksilber, Cadmium und Blei, abgelagert. Diese würden durch die beabsichtigten Bau- und (kontinuierlichen) Ausbaggerungsarbeiten mobilisiert,

Beweis: Sachverständigengutachten.

Das heißt die Konzentration dieser Stoffe im Elbwasser würde kontinuierlich bis Ende 2043 (immer wieder) erhöht, so dass ein Verstoß gegen das Verschlechterungsverbot tatsächlich nicht auszuschließen ist. Jedenfalls würde die Erreichung des - nicht disponiblen – guten chemischen Zustandes maßgeblich erschwert, es würde gegen das Verbesserungsgebot verstoßen,

Beweis: Sachverständigengutachten.

Die Ausführungen des UVP-Berichts, wonach das Vorhaben nicht die Umsetzung der Maßnahmen zur Erreichung des guten ökologischen Zustands sowie des guten chemischen Zustands verhindere oder verzögere und dem Verbesserungsgebot somit nicht entgegenstehe (Heft 11, S. 1137, 1168), sind dementsprechend unzutreffend. Das gilt noch einmal in besonderer Weise, weil die Erreichung des guten ökologischen Potenzials sowie des guten chemischen Zustands bereits bis zum Jahr 2027 erreicht sein muss.

Der UVP-Bericht lässt schließlich auch außer Acht, dass 2,5 Mio. m³ Baggergut irgendwo abgelagert werden müssen. Tatsächlich dürfte - unabhängig von den Umweltauswirkungen von Verklappungen - eine Verklappung in der Nordsee nicht möglich sein, da keine dort keine geeigneten und umweltfachlich vertretbaren Bereiche mehr zur Verfügung stehen,

Beweis: Sachverständigengutachten.

Ohne Ablagerungsmöglichkeit kommt eine Elbvertiefung nicht in Betracht.

Mit freundlichen Grüßen



Sascha Müller-Kraenner
Bundesgeschäftsführer