



Pressemitteilung

Vorzeitige Zulassung von Baumaßnahmen für LNG-Jetty im Westbecken des Elbehafens wäre vermutlich rechtswidrig

Laut Stellungnahme einer Expertin für Umwelt und Energierecht bestehen erhebliche Zweifel an der Zulassung eines vorzeitigen Baubeginns.

Brunsbüttel, 13. März 2024 – Das Bauvorhaben für eine feste Anlegestelle für den Umschlag von LNG in Brunsbüttel befindet sich aktuell im Planfeststellungsverfahren. In diesem Verfahren werden u. a. Auswirkungen auf die Umwelt und die Bevölkerung geprüft. Nun hat der Betreiber bereits zum zweiten Mal einen Antrag auf vorzeitigen Baubeginn für die Jetty gestellt. Die Bürgerinitiative Stopp-West-Jetty beauftragte daraufhin eine renommierte Fachanwältin für Umwelt- und Energierecht mit einer rechtlichen Einschätzung zu dem Antrag. Die Stellungnahme bestätigt, dass es erhebliche Zweifel an den Voraussetzungen zur Zulassung eines vorzeitigen Baubeginns gibt.

Eine Genehmigung des Antrags wäre somit wahrscheinlich rechtswidrig.

Das Vorhaben, eine feste Anlegestelle für den Umschlag von Flüssiggas (LNG) im Westbecken des Elbehafens in Brunsbüttel zu errichten, befindet sich derzeit im Planfeststellungsverfahren. Ein solches Verfahren wird speziell bei Bauvorhaben eingeleitet, bei denen mit erheblichen Auswirkungen auf verschiedenen Ebenen gerechnet werden muss, etwa mit Folgen für die Umwelt oder Belastungen für die Bevölkerung. Die Anhörung betroffener Interessengruppen ist ein fester Bestandteil des Planfeststellungsverfahrens.

Obwohl dem zuständigen Amt für Planfeststellung Verkehr in Kiel noch nicht einmal die vollständigen Antragsunterlagen für das Planfeststellungsverfahren vorliegen, soll es nun bereits zum zweiten Mal einen Antrag auf vorzeitigen Baubeginn bescheiden. Dieser Antrag der Elbehafen Energy Port & Logistics GmbH umfasst neben weiteren Maßnahmen das Einrammen der Gründungspfähle und die Herstellung der Anlagen zur Niederschlagsentwässerung.

Das Schleswig-Holsteinische Landeswassergesetz schreibt jedoch eindeutig vor, dass die Planfeststellungsbehörde vorbereitende Maßnahmen nur dann genehmigen darf, wenn sämtliche der folgenden Voraussetzungen erfüllt sind. 1.) Es muss sich bei den vorbereitenden Bauaktivitäten um reversible Maßnahmen handeln. 2.) Es muss ein öffentliches Interesse an einem zügigen Baubeginn bestehen. 3.) Es ist im Planfeststellungsverfahren grundsätzlich mit einer Entscheidung zugunsten des Vorhabenträgers zu rechnen. 4.) Die nach dem Landesverwaltungsgesetz zu berücksichtigenden Interessen derjenigen bleiben gewahrt, die von dem Bauvorhaben betroffenen sind.

Nach Einschätzung der von der Bürgerinitiative Stopp-West-Jetty beauftragten Rechtsanwältin bestehen erhebliche Zweifel daran, dass auch nur eine der genannten Voraussetzungen von dem Vorhaben erfüllt wird.



Es sei beispielsweise davon auszugehen, dass das Einrammen der Gründungspfähle das Sediment unwiederbringlich zerstört. Dies habe eine Freisetzung der im Sediment gebundenen Schwermetalle zur Folge, die dann in die Nahrungskette gelangen. Somit handele es sich nicht um eine reversible Maßnahme. Ein öffentliches Interesse an einem zügigen Baubeginn bestehe ebenfalls nicht. Vielmehr dränge sich nach einer rechtlichen Prüfung des Sachverhaltes der Eindruck auf, „dass der Neubau der Jetty in Wahrheit offenbar vor allem für eine andere als eine ‚LNG-Nutzung‘ gebaut und betrieben werden soll, die Antragstellerin aber versucht, die gegenwärtige Lage für sich zu nutzen und auch für sich Verfahrenserleichterungen nach dem LNG-Beschleunigungsgesetz in Anspruch zu nehmen, die ihr für ihr eigentliches Vorhaben aber gar nicht zustehen. Diese Vorgehensweise widerspricht nicht nur dem Landeswassergesetz, dem LNG-Beschleunigungsgesetz und dem Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung, sondern auch dem durch das Bundesverfassungsgericht etablierten ‚Grundrechtsschutz durch Verfahren‘. Die Belange der betroffenen Bevölkerung vor Ort werden übergangen.“

„Das zuständige Amt für Planfeststellung sollte den Antrag des Vorhabenträgers vor dem Hintergrund dieser fachlichen Einschätzung kritisch prüfen“, fordert Christian Barz von der Bürgerinitiative Stopp-West-Jetty. „In einem potenziellen Rechtsstreit wird man sich nicht auf Unwissenheit oder eine Fehleinschätzung der Rechtslage zurückziehen können. Daraus kann eigentlich nur eine Ablehnung des Antrags folgen, zumal hier Maßnahmen beantragt wurden, die weit über das übliche Maß von vorbereitenden Arbeiten hinausgehen und sich im Falle eines Scheiterns des Genehmigungsverfahrens nicht wieder rückgängig machen lassen.“

Sein Mitstreiter Andre Hirsekorn ergänzt: „Sowohl der Vorhabenträger als auch die Genehmigungsbehörde berufen sich in diesem Verfahren auf das LNG-Beschleunigungsgesetz. Die Jetty ist jedoch für den Betrieb der in Brunsbüttel stationierten FSRU Hoeght Gannet nicht erforderlich, denn die liegt bereits an einem vorhandenen Gefahrgutliegeplatz am Elbehafen und speist Gas in das deutsche Erdgasnetz ein. Allein diese Tatsache zeigt, dass es keinen Grund zur Eile gibt. Wir werden uns nicht gefallen lassen, wie hier mit uns Anwohnern umgegangen wird.“

Die Ratsversammlung der Stadt Brunsbüttel hatte bereits vor einem Jahr in ihrer Sitzung am 08. März 2023 eine Resolution gegen den Bau einer Jetty westlich des Elbehafens verabschiedet. Die Resolution richtet sich an das Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz (BMWK). Auch der Landesparteitag der Grünen in Schleswig-Holstein hat am 23. September 2023 in Neumünster einen Antrag gegen den Bau einer Jetty westlich des Elbehafens beschlossen. Dem Grünen Landesverband gehören sowohl Bundeswirtschaftsminister Robert Habeck als auch der Schleswig-Holsteinische Umweltminister Tobias Goldschmidt an.

Bei Fragen oder Interviewwünschen wenden Sie sich bitte an:

BI Stopp-West-Jetty | Christian Barz | 0152 2905 1816 | chr.barz@arcor.de

BI Stopp-West-Jetty | Andre Hirsekorn | 04852 87327 | hrisekornandre@gmail.com



Hintergrundinformationen zum Sachverhalt

Die Elbehafen Energy Port & Logistics GmbH plant im Auftrag der Bundesregierung die Errichtung einer Anlegestelle westlich des Elbehafens in Brunsbüttel. An dieser Anlegestelle (Jetty) soll die FSRU (Floating Storage and Regasification Unit) Hoegh Gannet betrieben werden, bis das feste (onshore) LNG-Terminal in Brunsbüttel fertiggestellt ist, dass östlich des Elbehafens geplant ist.

Nach Abzug der FSRU soll die Jetty für den Umschlag von verschiedenen flüssigen und gasförmigen (Gefahr-)Stoffen weiter genutzt werden. In der Nachnutzung der Liegestelle wird dann aller Voraussicht nach an 365 Tagen im Jahr Seehafenumschlag stattfinden.

Eine FSRU ist eine schwimmende Anlage (Schiff) zur Lagerung und Regasifizierung von tieftaltem (ca. -163°C) flüssigen Erdgas (Liquified Natural Gas – LNG). Das LNG wird mit sogenannten LNG-Carriern (Tankern) angeliefert und auf die FSRU umgeladen. Auf der FSRU wird das flüssige Erdgas erwärmt und dann gasförmig in das Erdgasnetz eingespeist.

Der Betrieb der FSRU und der Umschlag von LNG bei der Anlieferung sind mit erheblichen Gefahren verbunden. Insbesondere der Umschlagsbetrieb vom LNG-Tanker in die FSRU führt zu starken Lärmbelastungen. Sowohl die Lieferschiffe als auch die FSRU halten nicht die Grenzwerte der aktuellen Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutz-gesetzes (BImSchG) in Bezug auf Lärm- und Luftbelastungen ein. Diese Grenzwerte sind in der Technischen Anleitung zum Schutz gegen Lärm (TA-Lärm) und in der Technischen Anleitung zur Reinhaltung der Luft (TA-Luft) definiert.

Für die Überschreitung der Grenzwerte für die Luftbelastung durch die FSRU hat das zuständige Landesamt für Umwelt (LfU) dem Betreiber eine Ausnahmegenehmigung erteilt. Die FSRU darf demnach 1,4-mal so viel Stickoxide ausstoßen, wie es normalerweise erlaubt ist, fünfmal so viel Kohlenmonoxid und sogar 7,3-mal so viel Formaldehyd. Alle genannten Stoffe sind gesundheitsschädlich. Stickoxide erhöhen das Risiko von Herz-Kreislauf-Erkrankungen, Kohlenmonoxid kann Übelkeit, Kopfschmerzen und Bewusstseinsstörungen auslösen, Formaldehyd ist krebserregend.

Für die Anlieferung von LNG wird die TA-Lärm nicht angewendet, da der Bereich Seehafenumschlag ausdrücklich von den Grenzwerten der TA-Lärm ausgenommen ist. Dies gilt dann natürlich auch für die Nachnutzung der Jetty! Allerdings befindet sich der Umschlagplatz in direkter Nachbarschaft zu einem Wohngebiet. Das bedeutet: Hier wird die Gesundheit der Anwohnerinnen und Anwohner fahrlässig aufs Spiel gesetzt!

Von der Nachnutzung des Anlegers profitiert nur der Hafenbetreiber. Er bekommt eine zusätzliche 400 m lange Liegestelle, die unter normalen Voraussetzungen aus nautischen Gründen wegen der Nähe zur Einfahrt in den Nord-Ostsee-Kanal nicht genehmigt worden wäre und die der Steuerzahler auch noch bezahlt. Auch wenn der Hafenbetreiber immer wieder betont, dass er die Jetty mit eigenem Geld finanziert, kann man sich ohne viel Fantasie vorstellen wie der dazugehörige Businessplan aussieht.

Da die TA-Lärm beim Seehafenumschlag ausgenommen ist und die TA-Luft bei Schiffen keine Anwendung findet, haben die Anwohnerinnen und Anwohner keine Möglichkeit, rechtlich gegen die Lärm- und Luftbelastungen vorzugehen!



Mit dem Bau der Anlegestelle östlich des Elbehafens (für das feste onshore LNG-Terminal) wird die Anlegestelle westlich des Elbehafens gar nicht erst benötigt und sollte angesichts der Gesundheitsgefahren für die Bürgerinnen und Bürger von Brunsbüttel-Süd auch nicht gebaut werden!

Begründung

Durch die Verlegung der FSRU in den Osten des Elbehafens wird der Abstand zur vorhandenen Wohnbebauung von knapp 550 m auf ca. 1600 m erheblich vergrößert. Durch den größeren Abstand zum Wohnquartier Brunsbüttel-Süd wird die Belastung der dort lebenden Menschen durch Lärm und Luftschadstoffe deutlich reduziert.

Der Schutz vor den Gefahren im Falle einer Havarie oder einer technischen Störung der Anlage wird wesentlich verbessert.

Das Risiko von zusätzlichen Verzögerungen durch Klagen ist wegen des erheblich größeren Abstands zur Wohnbebauung bei einer Anlegestelle östlich des Elbehafens wesentlich geringer.

Der Umschlag von LNG wird maximal an zwei Tagen pro Woche erfolgen. Die Jetty bietet dementsprechend ausreichend Kapazität, um dort neben dem LNG auch andere Stoffe, wie z. B. grünen Wasserstoff (H₂) oder grünes Ammoniak (NH₃), umzuschlagen.

Wenn sofort die feste Anlegestelle östlich des Elbehafens genutzt wird, ist die Anlegestelle westlich des Elbehafens nicht erforderlich. Auf diese Weise können Steuergelder in Höhe von ca. 20 bis 40 Mio. Euro eingespart werden.

Die Nord-Ost-Reede an der Einfahrt zum Nord-Ostsee-Kanal (NOK) steht der Schifffahrt dann ebenfalls weiterhin zur Verfügung. Dies ist ein erheblicher Vorteil für die Leichtigkeit und Sicherheit der Schifffahrt auf der Elbe und der Zufahrt zum Nord-Ostsee-Kanal.

Das Genehmigungsverfahren (Planfeststellung) für die Liegestelle östlich des Elbehafens ist bereits weit fortgeschritten, für die Jetty westlich des Hafens hat die Vorhabenträgerin bisher noch nicht mal die vollständigen Antragsunterlagen eingereicht.

Vorhabenträger für das feste (onshore) LNG-Terminal ist die German LNG Terminal GmbH. Der Bund ist über die Kreditanstalt für Wiederaufbau (KfW) mit 50% an der Gesellschaft beteiligt und damit der größte Anteilseigner (Gasunie 40 % und RWE 10 %). Er kann somit leicht Einfluss auf den Projektablauf nehmen und den Bau der Jetty deutlich vorziehen und beschleunigen.

Die neu errichtete Erdgasleitung von Brunsbüttel nach Hetlingen (ETL185) endet östlich des Elbehafens und bietet somit ideale Voraussetzungen für einen Anschluss der FSRU an das überregionale Gasnetz.