

Dr. Cornelia Ziehm [REDACTED]

An das
Staatl. Amt für Landwirtschaft und Umwelt
Vorpommern
Badenstraße 18
18439 Stralsund

24. Februar 2023
[REDACTED]

Sehr geehrte Damen und Herren,

hiermit lege ich namens und in Vollmacht der Deutschen Umwelthilfe e.V. (DUH), vertreten durch die Geschäftsführung, Hackescher Markt 4, 10178 Berlin, gegen Ihren Bescheid vom 14. Januar 2023 (Gz. 9.1.1.1G-60.049/22-51), mit welchem Sie der Fa. Deutsche ReGas GmbH & Co. KGaA die immissionsschutzrechtliche Genehmigung zur Errichtung und zum Betrieb der Floating Storage and Regasification Unit (FSRU) „Neptune“ mit fossilem LNG/Erdgas im Hafen von Lubmin erteilt haben,

Widerspruch

ein.

Des Weiteren beantrage ich,

mir Akteneinsicht zu gewähren und mir die gesamten zugrundeliegenden Verwaltungsvorgänge in elektronischer Form, hilfsweise per Post auf meine Kanzlei zur Einsicht für zwei Wochen zu übersenden (§ 29 VwVfG M-V).

Der Genehmigungsbescheid vom 14. Januar 2023 wurde der DUH am 2. Februar 2023 bekanntgegeben.

Eine auf mich lautende Vollmacht liegt bei.

Nach Akteneinsicht soll der Widerspruch weiter begründet werden.

Einstweilen wird das Folgende vorgetragen:

1. Aufschiebende Wirkung des Widerspruchs

Mit Blick auf etwaige Rechtsmittel und deren Wirkung ist stets der Inhalt der konkreten Rechtsbehelfsbelehrung maßgeblich. Ausweislich der Rechtsbehelfsbelehrung des StALU haben allein Widerspruch und Anfechtungsklage gegen die Zulassung des vorzeitigen Beginns keine aufschiebende Wirkung (vgl. Genehmigungsbescheid, S. 154).

Der hiesige Widerspruch richtet sich nicht gegen die Zulassung des vorzeitigen Beginns, sondern gegen die Hauptgenehmigung als solche, ihm kommt folglich ausweislich der Rechtsbehelfsbelehrung aufschiebende Wirkung zu.

Ich bitte um entsprechende Bestätigung.

2. Verletzung diverser umweltbezogener Vorschriften

Der Widerspruch der DUH ist zulässig und begründet. Der streitgegenständliche Genehmigungsbescheid des StALU vom 14. Januar 2023 verletzt unter anderem die umweltbezogenen Vorschriften der

§ 4 Abs. 1 LNGG, § 6 UVPG i.V.m. Anlage 4 zum UVPG, hilfsweise des Art. 2 Abs. 4 UAbs. 1 der UVP-Richtlinie 2014/52/EU;

§ 5 Abs. 1 Nr. 1, Nr. 2, § 6 Abs. 1 Nr. 1, Nr. 2 BImSchG

i.V.m. § 13 Abs. 1 S. 1, § 3 Abs. 1, Abs. 2, § 4 Abs. 1 S. 1 KSG als einfachgesetzliche Konkretisierungen des verfassungsrechtlichen

Klimaschutzgebots aus Art. 20a GG,

i.V.m. § 3 Abs. 6 BImSchG, § 3 Abs. 1 bis 4, § 9 Abs. 4 der 12. BImSchV, § 4b der 9. BImSchV sowie

i.V.m. §§ 34, 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG, §§ 6, 45a Abs. 1, Abs. 2 WHG;

§ 10 Abs. 5 BImSchG.

3. Rechtswidriges Unterbleiben der UVP stellt absoluten Verfahrensfehler dar

a) Im Rahmen des immissionsschutzrechtlichen Genehmigungsverfahrens für Errichtung und Betrieb der FSRU Neptune im Hafen von Lubmin wäre notwendig eine Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) durchzuführen gewesen.

Das Unterbleiben der erforderlichen UVP stellt einen absoluten Verfahrensfehler dar. Das heißt, die Genehmigung vom 14. Januar 2023 ist rechtswidrig, und zwar unabhängig davon, ob die Durchführung einer UVP zu einem anderen Ergebnis geführt hätte (vgl. § 4 Abs. 1 UmwRG sowie BVerwG, Urt. v. 21. Januar 2016, NVwZ 2016, 844) - was hier im Übrigen bei ordnungsgemäßer vollständiger Ermittlung, Beschreibung und Bewertung der Umweltauswirkungen, insbesondere

- der erheblichen Klimawirkungen,
- der Auswirkungen von Störfällen,
- durch die Emission von Luft- und Wasserschadstoffen und Schallemissionen sowie
- durch Temperaturveränderungen und Trübungen der Küsten- und Meeresgewässer
- auf Gesundheit und Wohlbefinden der Menschen in Lubmin und Umgebung sowie an der Ostküste Rügens,
- auf überragende Schutzgebiete und besonders geschützte Arten,
- auf touristisch ebenso überragende Freizeitgebiete und

- die Küsten- und Meeresgewässer

der Fall gewesen wäre.

b) Es ist unstrittig, dass das Vorhaben nach § 6 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) grundsätzlich UVP-pflichtig ist. Das StALU behauptet, auf Grund von § 4 Abs. 1 LNGG sei hier „ausnahmsweise und zwingend“ keine UVP durchzuführen gewesen (vgl. Genehmigungsbescheid, S. 29). Das ist unzutreffend:

aa) Gemäß § 4 Abs. 1 LNGG

„hat die für die Zulassungsentscheidung zuständige Behörde das Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung nicht anzuwenden, wenn eine beschleunigte Zulassung des konkreten Vorhabens geeignet ist, einen relevanten Beitrag zu leisten, um eine Krise der Gasversorgung zu bewältigen oder abzuwenden“.

Die Vorschrift enthält folglich zwei Tatbestandsmerkmale:

- zunächst eine *Krise der Gasversorgung* und sodann
- eine *beschleunigte Zulassung* (also eine Zulassung ohne UVP) als *relevanten Betrag zur Bewältigung oder Abwendung* eben der (zunächst festzustellenden) Gasversorgungskrise.

Das erste Tatbestandsmerkmal prüft das StALU jedoch bereits überhaupt nicht, das zweite unvollständig und zudem mit einer angeblich „originären“ Auslegung seitens des BMWK, die Fragen mit Blick auf Gewaltenteilung aufwirft:

bb) Das Tatbestandsmerkmal der „Krise der Gasversorgung“ ist weder mit „dem zentralen Interesse an einer sicheren und diversifizierten Gasversorgung in Deutschland“, wie es § 3 LNGG formuliert, noch mit einer „Gasmangellage“ im Sinne von § 31e Abs. 5 BImSchG identisch.

Die „Krise der Gasversorgung“ geht vielmehr auf Grund ihres konkreten Bedrohungspotenzials darüber hinaus, ihr Vorliegen ist jeweils konkret im

Einzelfall von der Genehmigungsbehörde zu prüfen, falls diese von der Durchführung einer UVP absehen will (vgl. ausdrücklich BT-Drs. 20/1742, S. 3, 18). Auch die Gesetzesbegründung zu § 3 LNGG bestätigt das eindrücklich, danach entsteht nämlich explizit

„keine Verpflichtung zur Realisierung der Vorhaben durch die Aufnahme in die Anlage [des LNGG]. Es handelt sich lediglich um eine Verfahrenserleichterung.“ (vgl. BT-Drs. 20/1742, S. 18).

Verhält es sich aber so, besteht erst recht keine Verpflichtung zur beschleunigten Realisierung eines Vorhabens, also zur Realisierung ohne UVP, an einem in der Anlage des LNGG genannten Standort.

cc) Maßgeblich für die erforderliche konkrete Einzelfallprüfung der Genehmigungsbehörde ist die Sachlage im Zeitpunkt der Genehmigungserteilung, hier also die Sachlage am 14. Januar 2023 und nicht etwa beispielsweise im Mai, Juni oder Juli 2022.

dd) Dessen ungeachtet behauptet das StALU ohne jede Prüfung und ohne jeden Beleg „eine drohende Krise der Gasversorgung“ (vgl. Genehmigungsbescheid, S. 29, 42).

ee) Tatsächlich bestand am 14. Januar 2023 keine „Krise der Gasversorgung“, sie drohte auch nicht und besteht auch heute nicht und ist auch nicht absehbar. Es gibt keine Versorgungslücke, es gibt noch nicht einmal temporäre Gasnetzengpässe. Selbst die vollständige Einstellung der Gaslieferung über die Pipeline NordStream 1 im Spätsommer 2022 konnte kompensiert werden, und zwar sogar ohne jeglichen Betrieb auch nur irgendeiner FSRU.

Mit anderen Worten, eine „Krise der Gasversorgung“ gab es am 14. Januar 2023 nicht, es gibt sie auch absehbar nicht,

Beweis: Sachverständigengutachten.

Mit dem Betrieb der FSRU Esperanza in Wilhelmshaven (jährliche

Kapazität von 7,5 Mrd. Nm³) steht darüber hinaus bereits vorsorglich ein Back-Up in erheblichem Umfang zur Verfügung.

ff) In diesem Zusammenhang ist unter anderem auch auf die aktuellen Ist-Zahlen des BMWK zu verweisen, aus denen sich erhebliche Gas-Überkapazitäten infolge von LNG-Vorhaben ergeben, siehe dazu nur

<https://table.media/climate/analyse/wirtschaftsministerium-prognostiziert-ueberkapazitaeten-bei-Ing-terminals/>.

Auch beispielsweise Agora Energiewende geht aktuell davon aus, dass die LNG-Szenarien der Bundesregierung das Risiko von Überkapazitäten mit Minderauslastung der Terminals ab Mitte des Jahrzehnts und damit zugleich das Risiko erheblicher Fehlinvestitionen bergen (vgl. Agora Energiewende, Stellungnahme NEP Gas 2022 - 2032, Januar 2023). Zugleich ergeben sowohl die Zahlen des BMWK als auch die Analyse von Agora Energiewende, dass unverändert konstante Gas-Importe über bestehende Wege aus dem europäischen Ausland nach Deutschland erfolgen. Verhält es sich aber so, bestand und besteht auch deshalb keine „Krise der Gasversorgung“ und es droht auch keine,

Beweis: Sachverständiges Zeugnis der Studienverfasser*innen der Agora Energiewende sowie entsprechend instruierter Mitarbeiter*innen des BMWK.

Nach dem Vorstehenden fehlt es bereits am Vorliegen des ersten Tatbestandsmerkmals des § 4 Abs. 1 LNGG.

gg) Allein der Vollständigkeit sei weiter auf das Folgende hingewiesen:

Das zweite Tatbestandsmerkmal des § 4 Abs. 1 LNGG prüft das StALU lediglich insofern, als es einen angeblichen „relevanten Beitrag“ durch die FSRU Neptune herleiten will (dazu sogleich hh)). Das ist von vornherein eine unvollständige Prüfung des Tatbestandsmerkmals.

Denn der zeitliche Unterschied zwischen einer „beschleunigten Zulassung“, also einer Zulassung ohne UVP, und einer Zulassung mit

UVP wird nicht einmal überschlägig beziffert. Für die Inanspruchnahme einer Ausnahme von der UVP-Pflicht bedarf es indes des konkreten Nachweises, dass und warum beispielsweise auch nur eine (vermeintliche) Verzögerung von wenigen Wochen grundlegende Folgen für die Energieversorgung der Bevölkerung in Deutschland gehabt hätte.

Tatsächlich dürfte der zeitliche Unterschied, sofern er überhaupt existiert, jedenfalls vernachlässigbar sein, zumal die Deutsche ReGas in vielen ihrer Antragsunterlagen bzw. das StALU im Genehmigungsbescheid auf (naturschutzfachliche) Daten rekurriert bzw. rekurrieren, die im Rahmen des Genehmigungsverfahrens bzw. des Post-Construction-Monitorings für die Pipeline NordStream 2 erhoben worden sind bzw. ohnehin erhoben werden (vgl. Genehmigungsbescheid, S. 142 f.), also bereits ohne weiteren Aufwand existent waren.

Mit anderen Worten, mindestens ein maßgeblicher Teil der für die Durchführung einer UVP notwendigen Daten war bereits anderweitig vorhanden.

Für die Frage einer „Beschleunigung“ wäre überdies in eine Prüfung einzustellen gewesen, inwiefern das rechtzeitige Einwirken der Genehmigungsbehörde auf die Deutsche ReGas bereits während der Erarbeitung der Antragsunterlagen mit Blick auf die Durchführung einer UVP zu einer zeitlichen Straffung geführt hätte.

An all dem fehlt es vorliegend.

hh) Auf der FSRU Neptune sollen tatsächlich lediglich „bis zu 4,5 Mrd. m³ jährlich“ (vgl. die Mitteilung der Deutschen Regas vom 18. September 2022) oder gegenüber der Bundesregierung (vgl. BT-Drs. 20/3479 vom 16. September 2022) sogar nur „3,5 Mrd. m³ jährlich“ regasifiziert werden.

Ausweislich der Gesetzesbegründung zum LNGG kann von einem mengenmäßig relevanten Beitrag im Sinne von § 4 Abs. 1 LNGG jedoch nur ausgegangen werden, wenn das Vorhaben eine jährliche Regasifizierungskapazität von zumindest 5 Mrd. m³ erreicht bzw. überschreitet (vgl. BT-Drs. 20/1742, S. 18).

Um diese „Hürde“ zu nehmen, wird vorliegend vom StALU als maßgeblich eine theoretische Regasifizierungskapazität von 5,2 Mrd. m³ unterstellt (vgl. Genehmigungsbescheid, S. 30) und die tatsächlich für die Versorgung in Deutschland zur Verfügung gestellte Menge als irrelevant betrachtet. Zur weiteren Begründung verweist das StALU auf eine diesseits unbekannte Stellungnahme des zur Frage des relevanten Beitrags i.S.d. LNGG konsultierten BMWK. Dieses gehe davon aus, dass bei der technischen Kapazität der hier beantragten FSRU von rund 5,2 Mrd. m³/a die Voraussetzungen nach § 4 Abs. 1 LNGG erfüllt seien. Der Umstand, dass im Realbetrieb eine geringere Gaseinspeisung zu verzeichnen sein kann, ließe sich jedem Vorhaben entgegenhalten, da bereits die Verfügbarkeit von LNG einen limitierenden Faktor darstellen könne (vgl. Genehmigungsbescheid, S. 30, 39).

Zum einen obliegt die erforderliche Einzelfallprüfung im Rahmen von § 4 Abs. 1 LNGG ausdrücklich dem StALU und nicht dem BMWK. Darüber hinaus ist das BMWK als Teil der Exekutive nicht zur originären Bestimmung des Willens des Gesetzgebers des § 4 Abs. 1 LNGG befugt. Der Gesetzgeber wollte seinerseits erkennbar nicht auf bloße theoretische Kapazitäten, sondern auf den tatsächlich zur Verfügung stehenden bzw. mindestens auf den tatsächlich beabsichtigten Beitrag abstellen.

Denn mit einer bloßen theoretischen Kapazität ist eine Krise der Gasversorgung (eine solche hypothetisch unterstellt) nicht zu bewältigen.

Das weitere angebliche Argument des BMWK, wonach im Realbetrieb stets eine geringere Gaseinspeisung zu verzeichnen sein könne, geht mit Blick auf § 4 Abs. 1 LNGG und die FSRU Neptune offensichtlich fehl. Denn hier steht nicht eine geringere Produktion auf Grund etwaiger in der Zukunft möglicherweise auftretender Lieferengpässe in Rede, sondern die konkrete Absicht der Deutsche ReGas, von vornherein und ausschließlich deutlich weniger als 5,2 Mrd. m³ pro Jahr zu regasifizieren.

Unabhängig davon wird die tatsächliche theoretische Regasifizierungskapazität der FSRU Neptune von Wartsila überhaupt

deutlich geringer als 5,2 Mrd. m³/a angegeben.

Im Übrigen: Die Bundesnetzagentur hat am 17. November 2022 auf Antrag der Deutsche ReGas eine Regulierungsausnahme für eine *Jahresdurchsatzkapazität* von 4,5 Mrd. m³/a für die so genannte Phase I ab 1. Dezember 2022 beschlossen (vgl. Beschl. v. 17. November 2022, BK7-22-086), also sogar für eine theoretische Kapazität deutlich unter 5,2 Mrd. m³/a.

Und schließlich: Der bisherige Beitrag der Deutsche ReGas zur Energieversorgung ist marginal. Es sind bislang überhaupt nur zwei Tanker angekommen:

- einer mit einem Fassungsvermögen von 140.000 m³ LNG, dessen Entladung am 30. Dezember 2022 begonnen hat,
- ein zweiter mit Ankunft am 5. Februar 2023 mit einem Fassungsvermögen von rund 170.000 m³ LNG.

In Summe sind damit 310.000 m³ LNG in bzw. vor Lubmin angekommen. Wieviel davon tatsächlich regasifiziert und in das Gasnetz eingespeist worden ist, ist überdies unklar. Selbst im „best case“ wären das aber nur 186 Mio. m³ Gas, was etwa lediglich 0,21 Prozent des jährlichen Gasbedarfs von Deutschland ausmacht.

Anders ausgedrückt, wäre eine UVP durchgeführt worden und wäre die Genehmigungserteilung für den Betrieb des FSRU Neptune dafür (hypothetisch) um wenige Zeit verzögert worden, wäre es in Anbetracht der vernachlässigbar geringen Gasmenge tatsächlich vollständig irrelevant gewesen, ob diese Gasmenge etwas früher oder später eingespeist worden wäre bzw. etwas früher oder später eingespeist werden würde,

Beweis: Sachverständigengutachten.

Das StALU hätte als dem Amtsermittlungsgrundsatz verpflichtete Genehmigungsbehörde im Rahmen der erforderlichen Einzelfallprüfung

die von der Deutsche ReGas konkret für Ende 2022/Beginn 2023 geordnete LNG-Menge feststellen sowie sodann Zeit und Menge ins Verhältnis setzen können und müssen. Das ist nicht passiert.

Es fehlt damit unter jedem Gesichtspunkt auch am zweiten Tatbestandsmerkmal des § 4 Abs. 1 LNKG und mithin insgesamt an den Voraussetzungen, unter denen ausnahmsweise von einer UVP hätte abgesehen werden dürfen.

4. Erhebliche Klimaauswirkungen entgegen verbindlichen Anforderungen des UVP- und Klimaschutzrechts vollständig ausgeblendet

a) Im Genehmigungsbescheid vom 14. Januar 2023 fehlt nicht nur jede Aussage über die Klimawirkungen im Rahmen der Gewinnung des LNG im Ursprungsland, es fehlt überhaupt jegliche Aussage über die mit Errichtung und Betrieb der FSRU in Lubmin verbundenen direkten und indirekten, unmittelbaren und mittelbaren Klimawirkungen.

Es bedarf indes stets zwingend einer Betrachtung gerade auch des Schutzguts des globalen Klimas und mithin der globalen Klimawirkungen (zu dem Schutzgut siehe § 2 Abs. 1 Nr. 3 UVPG).

Selbst bei einem (hier unzulässigen) Verzicht auf eine UVP müsste nach dem Unionsrecht übrigens sichergestellt sein, dass die Ziele der UVP-Richtlinie verwirklicht werden (vgl. Art. 2 Abs. 4 UAbs. 1 UVP-Richtlinie). Denn der durch die Ausnahme von Art. 2 Abs. 1 UVP-Richtlinie eingeräumte Spielraum darf dessen wesentliche Ziele nicht substantiell untergraben (vgl. Europäische Kommission, Leitfaden zur Anwendung der Ausnahmen im Rahmen der Richtlinie über die Umweltverträglichkeitsprüfung v. 14. November 2019, ABI. 2019 C 386/05, S. 17).

b) Das heißt, die erforderlichen Tatsachengrundlagen müssen stets zunächst umfassend ermittelt werden. Einwirkungsbereich im Sinne des UVPG ist dabei „*das geografische Gebiet, in dem Umweltauswirkungen*

auftreten, die für die Zulassung eines Vorhabens relevant sind“ (vgl. § 2 Abs. 11 UVPG). Dazu gehören hier selbstverständlich auch der gesamte An- und Abfahrtverkehr von der Ostküste Rügens über den Greifswalder Bodden nach und von Lubmin sowie der Betrieb der FSU vor Rügen. Das UVPG ist insoweit eindeutig:

Konkret verlangt Anlage 4 Ziffer 4a) zum UVPG die Beschreibung der zu erwartenden erheblichen Umweltauswirkungen insgesamt, also mit Blick

„auf die direkten und die etwaigen indirekten, sekundären, kumulativen, grenzüberschreitenden, kurzfristigen, mittelfristigen und langfristigen, ständigen und vorübergehenden, positiven und negativen Auswirkungen des Vorhabens“.

Mit anderen Worten, erforderlich ist nach dem UVP-Recht in jedem Fall zunächst die Quantifizierung und Qualifizierung der mit Errichtung und Betrieb des Vorhabens insgesamt verbundenen Treibhausgasemissionen. Das gilt wegen § 1a S. 1 Nr. 3 der 9. BImSchV uneingeschränkt auch für immissionsschutzrechtliche Genehmigungsverfahren. Daran ändert auch das LNGG nichts.

c) Erforderlich gewesen wäre nach Anlage 4 Ziffer 1 lit. c) zum UVPG zunächst eine Beschreibung der wichtigsten Merkmale der Betriebsphase des Vorhabens (insbesondere von Produktionsprozessen), z.B. mit Blick auf

- *Energiebedarf und Energieverbrauch* (lit. aa)),
- *Art und Menge der verwendeten Rohstoffe* (lit. bb)).

Ziffer 4 der Anlage 4 zum UVPG verlangt sodann eine Beschreibung der möglichen erheblichen Umweltauswirkungen des Vorhabens hinsichtlich

- der Art, in der Schutzgüter betroffen sind; bei der Angabe, in welcher Hinsicht die Schutzgüter von den Auswirkungen des Vorhabens betroffen sein können, *sind in Bezug auf das Schutzgut Klima insbesondere Veränderungen des Klimas, z.B.*

durch Treibhausgasemissionen und Veränderungen des Kleinklimas am Standort zu berücksichtigen (Ziffer 4 lit. b));

- möglicher Ursachen der Umweltauswirkungen; bei der Beschreibung der Umstände, die zu erheblichen Umweltauswirkungen des Vorhabens führen können, sind insbesondere folgende Gesichtspunkte zu berücksichtigen:

Auswirkungen des Vorhabens auf das Klima, zum Beispiel durch Art und Ausmaß der mit dem Vorhaben verbundenen Treibhausgasemissionen (Ziffer 4 lit. c) gg)).

Entsprechendes ist vorliegend überhaupt nicht, nicht einmal überschlägig erfolgt.

d) Überdies ist § 13 Abs. 1 S. 1 KSG bei jeder Verwaltungsentscheidung zu beachten. Maßgeblich nach § 13 Abs. 1 S. 1 KSG sind die verursachten unmittelbaren und mittelbaren Treibhausgasemissionen, diese sind jeweils ins Verhältnis zu setzen zu den zwingenden Minderungszielen der §§ 3, 4 Abs. 1 KSG.

Dem kann auch nicht etwa entgegengehalten werden, eine Berücksichtigung von § 13 Abs. 1 KSG im Rahmen § 6 Abs. 1 Nr. 2 BImSchG sei schon deshalb ausgeschlossen, da dieser Vorschrift der notwendige Anlagenbezug fehle (vgl. Genehmigungsbescheid, S. 47).

Denn beim Klimaschutzgesetz und insbesondere § 13 KSG geht es gerade um den Beitrag einer bestimmten konkreten Anlagenzulassung mit Blick auf eine etwaige Verfehlung der sektorspezifischen Minderungsziele des Klimaschutzgesetzes. Es existiert folglich sehr wohl ein Anlagenbezug.

Unabhängig von § 6 Abs. 1 Nr. 2 BImSchG ist zudem bei UVP-pflichtigen Zulassungen wegen § 13 KSG darzustellen, ob und inwieweit dem Klimaschutzbelang Rechnung getragen oder er hinter anderen Belangen unter Berücksichtigung welcher Alternativen zurückgestellt worden ist (vgl. Schink, in Frenz (Hrsg.), Klimaschutzrecht, 2. Aufl. 2022, § 13 KSG Rn. 25).

e) Daran fehlt es vorliegend. Vorliegend fehlt - entgegen dem UVPG und § 13 KSG - bereits jede auch nur überschlägige Ermittlung der Treibhausgasemissionen,

- die mit der Errichtung der FSRU einschließlich der Ausbaggerungsarbeiten im Hafen von Lubmin verbunden waren,
- die mit der Nutzung von 4,5 Mrd. m³ LNG pro Jahr (bzw. nach der Auffassung der Genehmigungsbehörde: mit der Nutzung von 5,2 Mrd. m³ LNG pro Jahr) verbunden sind,
- die im Rahmen des Betriebs der FSRU frei werden unter anderem
 - durch zwei gasgefeuerte Kessel im Maschinenraum der FSRU zur Bereitstellung der für den Regasifizierungsprozess notwendigen Verdampfungswärme mit einer Feuerungswärmeleistung von jeweils 68,5 MW,
 - durch die Verbrennungsmotoranlagen im Maschinenraum der FSRU bestehend aus 3 × 11,4 MW elektrischer Leistung und 1 × 5,7 MW elektrischer Leistung sowie den zugehörigen landseitigen Nebeneinrichtungen,
 - durch den beabsichtigten Einsatz von 90 m³ LNG und 2,2 mt Marinediesel täglich für die Stromerzeugung auf der FSRU,
 - durch den beabsichtigten Einsatz von 279 mt LNG täglich für die Wärmeerzeugung auf der FSRU,
 - durch den Energieeinsatz auf der FSRU zur Stickstoffherzeugung, für den Verdampfer, für Pumpen usw.,
 - durch den nicht quantifizierten Einsatz, aber etwaigen sonstigen zusätzlichen Einsatz von Marinediesel auf der FSRU,
- die durch den Betrieb von LNG-Tankern, FSU, 3 SLNGC und Schleppern täglich zwingend mit dem Betrieb der FSRU verbunden sind, dazu zählen überdies auch die direkten Methan-

Emissionen (boil-off gas, insbesondere bei SLNGCs),

- die insbesondere auch durch die FSU frei werden, dazu zählen auch hier die direkten Methanemissionen (insbesondere des „boil-off gas“ das bei der Kühlung des Gases an Bord der FSU anfällt).

Außerdem:

- es wird „permanent“ Wasser zur Kühlung von Hauptgeneratoren und Hilfsmaschinen sowie zur Frischwasseraufbereitung benötigt, dieses soll mindestens zu großen Teilen und unbefristet wieder *erwärmt* eingeleitet werden, die Klimawirkungen der dadurch bewirkten Erwärmung des Greifswalder Boddens werden nicht betrachtet, obwohl diese Erwärmung der Meere den Klimawandel nochmals beschleunigt.

Alternativen wie beispielsweise die Umstellung des Betriebs von LNG auf grünen Wasserstoff sind nicht einmal geprüft, geschweige denn in einer Inhalts- oder Nebenbestimmung des Genehmigungsbescheids verbindlich angeordnet worden, ebenso wenig wie eine Befristung des Betriebs deutlich vor Ende 2031.

f) Sofern das StALU die Auffassung vertritt, Klimaauswirkungen im Zusammenhang mit der Anlieferung der Anlage oder von Einsatzstoffen seien Vorgänge, die nicht Gegenstand der immissionsschutzrechtlichen Genehmigung seien und hierfür gegebenenfalls erforderliche Gestattungen seien nicht von der konzentrierenden Wirkung des § 13 BImSchG erfasst (vgl. Genehmigungsbescheid, S. 48), ist das - zum einen - in Anbetracht der eben dargestellten klaren Anforderungen aus dem UVPG und § 13 KSG unzutreffend.

Zum anderen ist höchstrichterlich seit Langem geklärt, dass dem An- und Abfahrtverkehr, mit denen Personen oder Sachen zu der fraglichen Anlage, hier also der FSRU, transportiert oder von ihr abgeholt werden sollen (einschließlich der Leerfahrten), immissionsschutzrechtlich der Anlage zuzurechnen sind, wenn ein funktionaler Zusammenhang mit dem

Betrieb der Anlage besteht. Der durch die Nutzung einer Anlage bedingte Zu- und Abgangsverkehr ist dieser unstrittig dabei auch dann zuzurechnen, wenn er auf öffentlichen Verkehrsflächen stattfindet (siehe nur BVerwG, Urt. v. 27. August 1998, NVwZ 1999, 523).

g) Sofern das StALU sich seiner Verantwortung mit Blick auf die für den Reedepplatz der FSU anderweitig erforderliche, nicht von der Konzentrationswirkung des § 13 BImSchG umfasste Gestattung entledigen will, geht das im Übrigen auch wegen der dem StALU obliegenden Koordinierungspflicht aus § 10 Abs. 5 BImSchG fehl.

Soweit für das Vorhaben selbst oder weitere damit unmittelbar in einem räumlichen oder betrieblichen Zusammenhang stehende Vorhaben, die Auswirkungen auf die Umwelt haben können und die für die Genehmigung Bedeutung haben, eine Zulassung nach anderen Gesetzen vorgeschrieben ist, hat die Genehmigungsbehörde nämlich eine vollständige Koordinierung der Zulassungsverfahren sowie der Inhalts- und Nebenbestimmungen sicherzustellen (§ 10 Abs. 5 S. 3 BImSchG).

Das StALU hätte folglich unter jedem erdenklichen Gesichtspunkt die mit Errichtung und Betrieb der FSRU Neptune verbundenen direkten und indirekten, mittelbaren und unmittelbaren Treibhausgasemissionen ermitteln und bewerten müssen. Die Verletzung des § 10 Abs. 5 BImSchG begründet neben der Verletzung von § 6 UVPG und § 13 KSG einen eigenständigen relevanten Verfahrensfehler.

h) Die notwendige Quantifizierung und Qualifizierung der mit dem Vorhaben verbundenen direkten und indirekten, unmittelbaren und mittelbaren THG-Emissionen pro Jahr und über die Zeit wird ergeben, dass das Vorhaben nicht mit den verbindlich nach dem Klimaschutzgesetz vorgegebenen sektorspezifischen Klimaschutzzielen vereinbar ist,

Beweis: Sachverständigengutachten.

Denn allein die THG-Emissionen dieses einen Vorhabens würden die jährlich nach dem Klimaschutzgesetz für die Sektoren Energie, Industrie und Gebäude überhaupt nur noch zulässigen Emissionen zu einem maßgeblichen Teil aufbrauchen, zu Lock-In-Effekten führen und die Realisierung bzw. den Weiterbetrieb anderer Vorhaben verhindern,

Beweis: Sachverständigengutachten.

5. Erhebliche Beeinträchtigungen bzw. Schädigungen der Menschen in Lubmin und Umgebung und an der Ostküste Rügens sowie überragender Schutzgebiete und überragender Freizeitgebiete durch Schall- und Schadstoffemissionen

a) Ausweislich der Antragsunterlagen wurde für den Anlagenbetrieb der FSRU Neptune eine Luftschadstoffprognose erstellt, die allerdings nur auf den Wärmeerzeuger für die Regasifizierungsanlage sowie den Stromerzeuger für den Schiffsbetrieb der FSRU bezogen ist. Ihr liegen zudem veraltete meteorologische Daten zugrunde (siehe dazu die Einwendungen der DUH).

Mit Blick auf die Schallemissionen ist nicht einmal eine Immissionsprognose in Bezug auf die FSRU erstellt worden. Denn für die FSRU liegen ausdrücklich gar keine Schalldaten vor. Die Schallemissionen könnten nach Auffassung der Deutsche ReGas vielmehr einfach aus vergleichbaren Kessel- und BHKW-Anlagen abgeleitet werden.

Das StALU hat der Deutsche ReGas gleichwohl nicht einmal aufgegeben, aktuelle meteorologische Daten zu verwenden.

Der Betrieb einer FSRU ist zudem mit Kessel- und BHKW-Anlagen nicht vergleichbar,

Beweis: Sachverständigengutachten.

b) Das StALU vertritt ferner, wie bereits in Bezug auf die Klimawirkungen

(siehe oben), die Auffassung, dass der An- und Abfahrtverkehr und der Betrieb der FSU nicht dem Betrieb der FSRU Neptune im Hafen von Lubmin zuzurechnen sei. Maßgeblich sei der immissionsschutzrechtliche Anlagenbegriff. SLNGC seien nicht unter dem Anlagenbegriff zu subsumieren und daher auch nicht Regelungsgegenstand der immissionsschutzrechtlichen Genehmigung. Zudem erfüllten die SLNGC eine selbständige Funktion und seien nicht rein untergeordnet gegenüber der FSRU (vgl. Genehmigungsbescheid, S. 45, 60).

Das ist unzutreffend und mit der höchstrichterlichen Rechtsprechung schlicht nicht vereinbar. Der An- und Abfahrtverkehr, mit denen Personen oder Sachen zu der fraglichen Anlage, hier also der FSRU, transportiert oder von ihr abgeholt werden sollen (einschließlich der Leerfahrten) sind immissionsschutzrechtlich der Anlage zuzurechnen, wenn ein funktionaler Zusammenhang mit dem Betrieb der Anlage besteht (siehe nur BVerwG, Ur. v. 27. August 1998, NVwZ 1999, 523).

So liegt es offensichtlich hier. Ohne den Betrieb der FSRU Neptune im Hafen von Lubmin würden unstrittig weder die SLNGC noch die Schlepper kontinuierlich durch den Greifswalder Bodden fahren, die FSU würde nicht vor Rügen liegen und dort kontinuierlich Schadstoffe und Schall emittieren, die LNG-Tanker würden nicht über Ostsee zur FSU fahren usw.

Und auch mit Blick auf Schadstoff- und Schallemissionen verlangt Anlage 4 Ziffer 4a) zum UVPG die Beschreibung der zu erwartenden erheblichen Umweltauswirkungen insgesamt, also mit Blick

„auf die direkten und die etwaigen indirekten, sekundären, kumulativen, grenzüberschreitenden, kurzfristigen, mittelfristigen und langfristigen, ständigen und vorübergehenden, positiven und negativen Auswirkungen des Vorhabens“.

Entsprechende Betrachtungen verlangen zwingend auch das Naturschutz- und Gewässerschutzrecht, konkret die §§ 34, 44 BNatSchG, §§ 6, 45a WHG.

Mit anderen Worten, erforderlich wäre auch nach dem UVP-Recht sowie dem Bundesnaturschutz- und Bundesimmissionsschutzgesetz und Wasserhaushaltsgesetz in jedem Fall zunächst nicht nur die Quantifizierung und Qualifizierung der mit Errichtung und Betrieb des Vorhabens insgesamt verbundenen Treibhausgasemissionen, sondern ebenso sämtlicher unmittelbarer und mittelbarer, direkter und indirekter Schadstoff-, (Unterwasser)Schall- und Lichtemissionen sowie Trübungen und Temperaturveränderungen der Küsten- und Meeresgewässer gewesen.

Hier fehlt mit Blick auf die Schutzgüter Menschen (einschließlich der menschlichen Gesundheit) sowie Tiere, Pflanzen, biologische Vielfalt, Boden, Wasser, Luft sowie mit Blick auf die Wechselwirkung zwischen den vorgenannten Auswirkungen und Schutzgütern jegliche Gesamtbetrachtung. Die mit dem Vorhaben verbundenen direkten und indirekten, unmittelbaren und mittelbaren Auswirkungen durch die Emission von Schadstoffen, Lärm, Unterwasserschall, durch das Aufscheuchen infolge von Sichtbarkeit am Tag und Beleuchtung während der Nachtzeit, durch Temperaturveränderungen und Trübungen sowie möglicher Störfälleauswirkungen entlang der Lieferkette von der FSU, SLNGC und Schleppern über den Greifswalder Bodden nach Lubmin und anschließend der FSRU als solcher und die Wechselwirkungen sind nicht betrachtet worden.

Auch das führt zur Rechtswidrigkeit der Genehmigung vom 14. Januar 2023.

Das StALU nimmt durch sein rechtswidriges Unterlassen die erhebliche Beeinträchtigung bzw. Schädigung von Mensch und Umwelt in Kauf.

c) Tatsächlich werden bereits gegenwärtig die betroffenen Menschen in Lubmin und Umgebung und an der Ostküste Rügens erheblich durch die Aufnahme von Luftschadstoffen über die Atemluft beeinträchtigt,

Beweis: Sachverständigengutachten.

Es sind erhebliche, deutlich sichtbare Verschmutzungen an der Ostküste Rügens und des Greifswalder Boddens unter anderem durch Rußpartikel aus der Verbrennung von Schweröl und Marinediesel feststellbar,

Beweis: Ortsbesichtigung und Dokumentation von Augenzeugen.

Es handelt sich um Schmutzschaumkämme, die einen schwarzen Dieselruß am Strand hinterlassen und durch den Betrieb der FSU sowie der SLNGC samt Schleppern sowie der FSRU verursacht und je nach Windrichtung angeweht bzw. angespült werden,

Beweis: Sachverständigengutachten.

Bevor es zu dem Niederschlag im Wasser und auf dem Boden kommt, nehmen die Menschen die gesundheitsschädlichen Partikel über die Atemluft auf. Insbesondere Kinder nehmen überdies durch Spielen am Strand die Schadstoffe aus dem Wasser und dem Boden auf.

Die Menschen werden überdies durch Lärmemissionen erheblich beeinträchtigt. Das gesteht zwischenzeitlich auch das zuständige Ministerium auf Grund entsprechender Schallmessungen selbst zu. Während im Rahmen des Genehmigungsverfahrens bezeichnenderweise auf eine Immissionsprognose bezogen konkret auf die FSRU Neptune verzichtet wurde (siehe oben), bestätigen nun Immissionsmessungen in Spandowerhagen, dass es im Frequenzbereich zwischen 31,5 Hz und 40 Hz zu unzulässigen Beeinträchtigungen kommt, nachts kommt es sogar zu einer Überschreitung der gesetzlich zulässigen Werte um 4 dB (vgl. Mitteilung des Ministeriums für Klimaschutz, Landwirtschaft, ländliche Räume und Umwelt Nr.034/2023 vom 8. Februar 2023). Bereits 3 dB bedeuten indes eine Verdoppelung des Schallpegels.

d) Aus dem Vorstehenden ergibt sich zugleich die erhebliche Beeinträchtigung überragender Freizeitgebiete an der Ostküste Rügens und am Greifswalder Bodden.

e) Aus dem Vorstehenden folgt weiter, dass die FFH-Verträglichkeitsvoruntersuchung EU-Vogelschutzgebiet „Greifswalder Bodden und südlicher Strelasund“ (DE1747-402) hinsichtlich der betriebsbedingten erheblichen Beeinträchtigungen von Rast- und Brutvögeln in hohem Maße defizitär ist. Die seitens der Deutsche ReGas vorgelegte „Prüfung“ ist oberflächlich und unkonkret. Gleichwohl wurde sie vom StALU ohne Weiteres im Genehmigungsbescheid zugrunde gelegt. Die FFH-Vorprüfung von Umweltplan vom 4. November 2022 wurde Bestandteil der Unterlagen, obwohl darin die Störwirkungen gar nicht bzw. allenfalls lapidar abgehandelt sind.

Bereits das Vorkommen von Zielarten wird entgegen den gesetzlichen Vorgaben nicht ermittelt und beschrieben, artspezifische Beeinträchtigungen werden in keiner Weise ermittelt und beschrieben.

Die Bedeutung dieser Defizite sei beispielhaft anhand der Eisente verdeutlicht:

Das Gebiet von der Pommerschen Bucht bis zum Hafen Lubmin ist im Winter und Frühjahr ein sehr wichtiges Rasthabitat - neben Seetaucher, Trauer- und Bergente - für die gefährdete Eisente. Eisentenansammlungen sind sehr störungsempfindlich. Die Fluchtdistanz dieser geschützten Meeresente beträgt 600 m. Bei schnell/laut fahrenden Wasserfahrzeugen ist eine noch größere Fluchtdistanz zu verzeichnen. Die Frühjahrsrastbestände der Eisente umfassen im betrachteten Gebiet regelmäßig mehr als 100.000 Individuen und stellen einen erheblichen Teil der westsibirisch - nordeuropäischen Flyway-Population dar. Neben den Winterbeständen in der Pommerschen Bucht handelt es sich im Greifswalder Bodden um die wichtigsten Vorkommen der Art in Deutschland,

Beweis: Sachverständigengutachten.

Ein durchfahrendes Schiff verursacht demnach eine Störwirkung auf einer Gesamtbreite von mind. 1,2 km. Somit wird über das ganze Jahr hinweg eine massive Störwirkung durch den stark zunehmenden Schiffsverkehr

der Shuttleschiffe und Schlepper erzeugt, die vorliegend überhaupt ausgeblendet wurde.

Bereits deshalb ist es unzutreffend, dass es im Bereich des Boddens zu keinen Beeinträchtigungen unter anderem der Rastvögel und damit auch zu keinen Beeinträchtigungen der Erhaltungsziele komme.

Im Greifswalder Boddens lebt eine Vielzahl an Arten und Individuen.

Tatsächlich ist mit Auswirkungen in Form erheblicher Beeinträchtigungen bzw. Schädigungen der dort lebenden Arten und Populationen - und zwar schon jeweils für sich und sodann noch einmal in besonderer Weise durch die Kumulation - infolge von Aufscheuchungen, Stress durch Lärm und Schadstoffeinträge (Feinstaub und Stickoxide, aber auch von Schmierölen und Diesel), Gewässertrübungen und Temperaturveränderungen von Küsten- und Meeressgewässern sowie durch ein verringertes und/oder verunreinigtes Nahrungsangebot zu rechnen,

Beweis: Sachverständigengutachten.

Die oben beschriebenen Schadstoffniederschläge im Wasser und an der Küste unter anderem aus der Verbrennung von Schweröl und Marinediesel werden durch direkte Aufnahme über das Wasser sowie über Anreicherungen in der Nahrungskette zu erheblichen Beeinträchtigungen der Populationen der wertgebenden Vogelarten wie der Eisente und von Seetauchern, Trauer- und Bergente führen,

Beweis: Sachverständigengutachten.

Entsprechendes gilt für Meeressäuger (insbesondere Kegelrobben und Schweinswale) sowie die Fischarten im Naturschutzgebiet Peenemünder Haken, Struck und Ruden, im FFH-Gebiet Greifswalder Bodden, Teile des Strelasundes und Nordspitze Usedom (DE 1747-301) und im Vogelschutzgebiet Greifswalder Bodden und südlicher Strelasund (DE 1747-402),

Beweis: Sachverständigengutachten.

Verstärkt werden diese Beeinträchtigungen nicht nur durch die Schallemissionen der SLNGC und Schlepper, sondern auch durch die gemessenen tatsächlichen und unzulässigen Schallemissionen des Betriebs der FSRU als solcher (siehe oben) sowie durch das Aufscheuchen am Tag sowie bei Nacht zusätzlich durch Beleuchtung, ohne dass diese Auswirkungen jeweils für sich und kumulativ betrachtet worden wären.

f) Bedeutsam ist dabei auch, dass der Greifswalder Bodden die „Kinderstube“ des Herings ist. Der Greifswalder Bodden ist das Hauptlaichgebiet für den Bestand des westlichen Herings (Frühjahrslaicher). Ein Großteil der Heringe in der deutschen Ostsee stammen aus dem Laichgebiet Greifswalder Bodden. Der Heringsbestand ist in einem schlechten Zustand, unter anderem weil die Fische seit Jahren wegen höherer Wassertemperaturen aufgrund der Klimakrise zum verfrühten Ablaichen stimuliert werden bei gleichzeitiger Überfischung. Das heißt, der ohnehin massiv gefährdete Bestand würde nun vollständig bedroht,

Beweis: Sachverständigengutachten.

Ein Schwerpunktgebiet der Verbreitung der Ostseekegelrobbe in Mecklenburg-Vorpommern liegt im Greifswalder Bodden und den angrenzenden Gebieten. Sie ist seit einigen Jahren in der südlichen Ostsee in Ausbreitung begriffen. Die Ostsee-Kegelrobbe unterscheidet sich genetisch und morphologisch, wie auch in der Fortpflanzungszeit von anderen Kegelrobben. Kegelrobben führen Wanderbewegungen aus und folgen ablaichenden Heringschwärmen in den Greifswalder Bodden.

Die Ostseeschweinswalpopulation unterscheidet sich genetisch und morphologisch von der Beltsee-Population. Sie hält sich zwischen November und April auch östlich von Rügen auf. Sie ist bereits jetzt vom Aussterben bedroht.

g) Die vorstehenden Verstöße gegen §§ 34, 44 BNatSchG setzen sich im Übrigen fort, indem im Genehmigungsbescheid vom 14. Januar 2023 allein Auflagen zur natur- und meeresschutzrechtlichen „Kompensation“, nicht indes mit Blick auf die Erfordernisse von Natura 2000 gemacht werden (vgl. Genehmigungsbescheid vom 14. Januar 2023, S.16 f.).

6. Gefährdungen des Störfallbetriebs durch Auswirkungen des Klimawandels rechtswidrig ausgeblendet sowie überhaupt unzureichende störfallrechtliche Betrachtung

a) Erforderlich ist nach dem UVPG sowie dem Störfallrecht weiter die Ermittlung und Bewertung, wie sich die zunehmenden Auswirkungen des Klimawandels ihrerseits auf das hiesige Vorhaben auswirken.

Sturmfluten und Überschwemmungen werden extremer und häufiger. Ihre Auswirkungen sind bekanntlich bereits jetzt auf der Ostsee deutlich spürbar. Der geplante FSRU-Standort sowie die Anlieferungen über FSU mit SLNGC und Schleppern als essentielle Betriebsbestandteile für den Betrieb der FSRU (siehe oben) liegen tatsächlich in einem Bereich, der in besonderer Weise unmittelbar und erheblich von den Auswirkungen des Klimawandels betroffen sein wird bzw. bereits aktuell besonders betroffen ist.

Beispielsweise 2017 und 2019 gab es so schwere Sturmfluten in der südlichen Ostsee, die unter anderem konkret in Lubmin in erheblichem Umfang ganze Dünen weggerissen haben,

Beweis: Sachverständigengutachten.

Dazu findet sich nicht auch nur ansatzweise etwas in den Antragsunterlagen oder im Genehmigungsbescheid.

Gleichzeitig handelt es sich bei der FSRU um einen Störfallbetrieb der oberen Kategorie mit erheblichem Störfallpotential, in seiner Umgebung befinden sich atomare Anlagen und unter dem Gesichtspunkt des

Naturschutzes besonders wertvolle oder besonders empfindliche Gebiete (vgl. § 3 Abs. 5d BImSchG).

Das StALU hat weder von der Deutsche ReGas vor Genehmigungserteilung eine entsprechende Ermittlung gefordert noch eine solche verbindlich in Nebenbestimmungen in Ihrem Genehmigungsbescheid festgelegt und sich insofern weitere Prüfungen, Auflagen oder einen Widerruf vorbehalten.

Das StALU betrachtet den Aspekt der Gefährdung durch Auswirkungen des Klimawandels entgegen den klaren Anforderungen des UVPG und des Störfallrechts vielmehr allein unter reinen Zweckmäßigkeitserwägungen (vgl. Genehmigungsbescheid, S. 154). In bloßen und unverbindlichen „wasserrechtlichen Hinweisen“ führen Sie aus, dass *„sich zweckmäßigerweise die latente Hochwassergefährdung im Sicherheitsbericht widerspiegeln sollte“* (vgl. Genehmigungsbescheid, S. 154).

b) Das ist mit geltendem Recht nicht vereinbar. Zum einen fordert Art. 5 i.V.m. Anhang IV der UVP-Richtlinie unmissverständlich

- gemäß Ziffer 5 S. 1 lit. f) *„eine Beschreibung der möglichen erheblichen Auswirkungen des Projekts auf die Umwelt unter anderem infolge der Auswirkung des Projekts auf das Klima (z. B. Art und Ausmaß der Treibhausgasemissionen) und infolge der Anfälligkeit des Projekts in Bezug auf den Klimawandel.*

Zum anderen verlangt § 9 i.V.m. Anlage II Ziffer IV der 12. BImSchV ebenfalls zwingend und nicht etwa lediglich unter Zweckmäßigkeitserwägungen als Bestandteile des Sicherheitsberichts:

„Eingehende Beschreibung der Szenarien möglicher Störfälle nebst ihrer Wahrscheinlichkeit oder den Bedingungen für ihr Eintreten, einschließlich einer Zusammenfassung der Vorfälle, die für das Eintreten jedes dieser Szenarien ausschlaggebend sein könnten, unabhängig davon, ob die Ursachen hierfür innerhalb

oder außerhalb des Betriebsbereichs liegen, insbesondere unter Berücksichtigung:

- a) betrieblicher Gefahrenquellen,
- b) *umgebungsbedingter Gefahrenquellen, z.B. Erdbeben, Hochwasser* oder Einwirkungen die von benachbarten Betriebsbereichen oder Betriebsstätten ausgehen können,
- ...

Abschätzung des Ausmaßes und der Schwere der Folgen der ermittelten Störfälle, einschließlich Karten, Bilder oder gegebenenfalls entsprechender Beschreibungen, aus denen die Bereiche ersichtlich sind, die von derartigen Störfällen betroffen sein können. ...“

Auch insofern ist eine Gesamtschau erforderlich, das heißt auch hier muss der Betrieb der FSRU als solcher zusammen kumulativ mit FSU, SLNG und Schleppern betrachtet werden.

Die diesbezüglichen Angaben hätten dabei überdies *bereits dem Antrag* beigefügt werden müssen, eine nachträgliche Ergänzung genügt gemäß § 9 Abs. 4 der 12. BImSchV i.V.m. § 4b Abs. 2 S. 1 der 9. BImSchV ausdrücklich nicht (siehe Hansmann/König, in: Landmann/Rohmer (Hrsg.), Umweltrecht, Stand: April 2022, § 9 der 12. BImSchV Rn. 41).

c) Das StALU hat es ferner überhaupt unterlassen, den Stand der Technik sowie - erst recht - den Stand der Sicherheitstechnik in Bezug auf die konkrete Anlage der Deutsche ReGas zu ermitteln. In Nebenbestimmung 4.2 heißt es lediglich, es seien „zusätzlich die Anforderungen des Standes der Sicherheitstechnik hinsichtlich der Einhaltung der hierfür einschlägigen Regelwerke zu überprüfen und zu bewerten“.

Die Herleitung des hier maßgeblichen Standes der Sicherheitstechnik darf indes nicht in die Zukunft verschoben werden, sondern obliegt originär dem StALU. Nur so kann geklärt werden, ob eine konkrete

Anlage auch störfallrechtlich genehmigungsfähig ist. Daran fehlt es von vornherein.

Bereits damit liegt ein Verstoß gegen § 5 Abs. 1 Nr. 1 BImSchG i.V. mit § 3 Abs. 6 BImSchG, § 3 Abs. 4 der 12. BImSchV vor.

d) Konkret ist das Explosionsrisiko und sind die Auswirkungen einer Explosion bislang überhaupt nicht geklärt. Vielmehr steht nach Nebenstimmung Ziffer 11.9 des Genehmigungsbescheids eine grundlegende Bewertung zum „Szenario 4 – KAS-18, Dennoch-Störfall, 700 m Radius bzw. 1.000 m Radius Explosionsdruck“ aus.

Auch insofern werden störfallrechtlich essentielle Betrachtungen unzulässig in die Zukunft geschoben und Gefährdungen von Mensch und Umwelt in Kauf genommen. Das ist mit § 3 Abs. 1 bis Abs. 3 der 12. Störfallverordnung nicht vereinbar.

e) Entsprechendes gilt mit Blick auf den Brandschutz.

Während im Rahmen des Genehmigungsverfahrens und der Genehmigung für die FSRU Esperanza in Wilhelmshaven umfangreiche brandschutzfachliche Betrachtungen angestellt worden und 12 seitenlang brandschutzfachliche Anordnungen erfolgt sind, so insbesondere auch das Vorhalten eines Feuerwehrlöschschleppers, ist im Genehmigungsbescheid des StALU nicht ansatzweise Vergleichbares erfolgt.

Zuständig sein soll in Lubmin vielmehr zunächst allein die Freiwillige Feuerwehr Lubmin, die aber für Störfallszenarien in Zusammenhang mit der FSRU, erst recht mit in der Umgebung befindlichen Öllagern und atomaren Anlagen offensichtlich weder ausgebildet noch ausgerüstet ist. Für die angedachte Gründung einer Werksfeuerwehr gibt es keinerlei verbindliche zeitliche Vorgabe.

Auch das ist mit § 3 Abs. 1 bis Abs. 3 der 12. Störfallverordnung nicht vereinbar. Gefährdungen von Mensch und Umwelt werden in Kauf genommen.

7.

Auf die detaillierten Einwendungen der DUH vom 27. November 2022 wird vollen Umfangs Bezug genommen.

Mit freundlichen Grüßen

Dr. Cornelia Ziehm
Rechtsanwältin