



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

An das

Staatl. Amt für Landwirtschaft u.

Umwelt Vorpommern

Badenstr. 18

18439 Stralsund

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

---

11. Dezember 2023

## **Immissionsschutzrechtliches Genehmigungsverfahren für Errichtung und Betrieb eines LNG-Terminals mit 2 FSRUs im Hafen Mukran durch die Deutsche ReGas GmbH & Co. KGaA**

**Gz. des Amtes nicht bekannt**

Sehr geehrte Damen und Herren,

in o.g. Angelegenheit machen wir hiermit als nach Umweltrechtsbehelfsgesetz anerkannter Umwelt- und Verbraucherschutzverband nachfolgende

### **Einwendungen**

geltend und beantragen,

**die seitens der Deutschen ReGas GmbH & Co. KGaA beantragte immissionsschutzrechtliche Genehmigung zur Errichtung und zum Betrieb eines LNG-Terminals mit 2 FSRUs im Hafen Mukran mit fossilem LNG/Erdgas bis 31.12.2043 sowie die ebenfalls beantragte Zulassung des vorzeitigen Beginns nicht zu erteilen (bzw. die bereits erfolgte Zulassung des vorzeitigen Beginns zu widerrufen).**

Das LGG ist vorliegend bereits nicht anwendbar.

Die ausgelegten Antragsunterlagen sind überdies in hohem Maße unvollständig, veraltet und unzu-

treffend, so dass bereits deshalb nach rechtsstaatlichen Gesichtspunkten keine Genehmigungserteilung in Betracht kommt.

Das StALU VP und das Umweltministerium MV hielten darüber hinaus noch bis vor Kurzen zutreffend eine

*Gesamtbetrachtung der Auswirkungen von Bau und Betrieb des LNG-Terminals in Mukran samt LNG-Tankerverkehr, der Herstellung der äußeren Hafenzufahrt und der Ostseeanbindungspipeline von Lubmin nach Mukran (OAL) sowie die Durchführung einer (grenzüberschreitenden) UVP*

für rechtlich geboten.

Das StALU VP sowie das Umweltministerium MV wurden insofern in Besprechungen ua mit dem BMWK, dem Wirtschaftsministerium MV, dem BA Stralsund und Gascade als Vorhabenträgerin der OAL massiv kritisiert. Offenbar wurde zuletzt so erheblicher Druck ausgeübt, dass das StALU VP - jedenfalls aus seiner Sicht - keine andere Möglichkeit sah, als das immissionsschutzrechtliche Genehmigungsverfahren entgegen der von ihm und dem Umweltministerium MV vertretenen Auffassung allein isoliert für das LNG-Terminal in Mukran und ohne UVP zu eröffnen und durchzuführen.

Sollte vor diesem Hintergrund und in Anbetracht der untenstehenden Einwendungen das hiesige Genehmigungsverfahren gleichwohl weiter betrieben werden sollen, beantragen wir,

- **die Aussetzung des Verfahrens und sodann die Wiederholung der Auslegung der Antragsunterlagen, sobald tatsächlich vollständige Anträge und fehlerfreie, aktuelle und in sich widerspruchsfreie Unterlagen vorliegen;**
- **die Weiterführung allein auf Grundlage der üblichen Verfahrensregelungen des BImSchG und der 9. BImSchV und nicht des LNGG;**
- **die Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) sowie**
- **die Durchführung eines Erörterungstermins.**

1.

Das LNGG ist vorliegend bereits nicht anwendbar. Die Deutsche Regas GmbH & Co.KG&A (Regas) führt in ihren Antragsunterlagen aus, dass das LNG-Terminal Mukran *die Gasversorgungssicherheit für Deutschland, Ost- und Zentraleuropa stärke*. Die Regas behauptet damit selbst schon keine besondere Dringlichkeit, sondern eine „Stärkung“.

**Eine besondere Dringlichkeit besteht denn auch ua nach den am 2.11.2023 veröffentlichten Modellierungsrechnungen der BNetzA sowie wissenschaftlichen Gutachten etwa des DIW tatsächlich nicht**

(siehe dazu auch Ziffer 4.).

Ebenso geht der pauschale Verweis der Regas auf § 3 LNGG fehl. Denn nach der Gesetzesbegründung zu § 3 LNGG entsteht ausdrücklich gerade keine Verpflichtung zur Realisierung der Vorhaben durch die Aufnahme in die Anlage zum LNGG. Es handelt sich dabei lediglich und explizit *um eine Verfahrenserleichterung* – die Anwendung der LNGG überhaupt vorausgesetzt.

Diese Verfahrenserleichterung greift vorliegend aber nicht. Denn das LNGG dient, und zwar unverändert auch nach der Novellierung vom Juli 2023, ausdrücklich allein „*der Sicherung der nationalen Energieversorgung*“ (§ 1 Abs. 1 LNGG).

Sollen also die Verfahrensbeschleunigungen und mithin ua die verkürzten Auslegungs- und Einwendungsfristen und ein Verzicht auf die Durchführung einer UVP nach § 4 Abs. 1 LNGG in Anspruch genommen werden, so kann dafür nach dem expliziten Willen des Gesetzgebers nicht maßgeblich die „*Stärkung der Versorgung von Ost- und Zentraleuropa*“ angeführt werden. Insofern käme ein Genehmigungsverfahren allein auf Grundlage von BImSchG und 9. BImSchV in Betracht.

2.

Die Antragsunterlagen der Regas lagen ausweislich der öffentlichen Bekanntmachung des StALU VP vom 27.11.2023 im Zeitraum vom 28.11. - 4.12.2023 während der Dienstzeiten ua des StALU VP aus. Am Wochenende war keine Einsicht möglich. Damit erfolgte die öffentliche Auslegung nur an fünf Tagen und zudem auch nur während der sehr begrenzten Dienstzeiten. Die nach § 5 Abs. 1 Nr. 1 LNGG auszulegenden Unterlagen lagen entgegen der zwingenden Vorgabe des § 5 Abs. 1 Nr. 1 LNGG folglich nicht „eine Woche zur Einsicht“ aus.

Das ist rechtswidrig. Die Auslegung wäre selbst bei Anwendbarkeit des LNGG nach entsprechender vorheriger öffentlicher Bekanntmachung gesetzeskonform zu wiederholen. Andernfalls läge von Beginn an ein ergebnisrelevanter Verfahrensfehler vor, erst recht in Anbetracht der knapp 3000 Seiten umfassenden Unterlagen.

3.

a) Der Geschäftsführer der Regas und die seitens der Regas bevollmächtigte Mitarbeiterin der TÜV Nord haben ihre Unterschriften für den Antrag und mithin zur Bescheinigung der Vollständigkeit, Richtigkeit und Übereinstimmung der Unterlagen bereits am 9.10.2023 geleistet. Die Antragsunterlagen sind zu einem großen oder zum überwiegenden Teil jedoch erst am 26.11.2023 erstellt oder finalisiert worden

Bei den Unterschriften handelt es sich damit um Blankounterschriften ohne Kenntnis und gar Prüfung der endgültigen Unterlagen. Die tatsächliche Vollständigkeit, Richtigkeit und Übereinstimmung

der eingereichten Unterlagen ist für die Regas als Antragstellerin für Errichtung und Betrieb kritischer Infrastruktur offenbar nicht entscheidend.

b) Doch nicht nur das: Die Antragsunterlagen der Regas sind auch seitens der StALU VP nicht geprüft worden. Bereits am Morgen des 27.11.2023 machte das StALU VP die Auslegung ab 28.11.2023 bekannt. Eine Prüfung von Antragsunterlagen vom 26.11.2023 für einen Störfallbetrieb der oberen Kategorie und insgesamt für kritische, anslagsgefährdete Infrastruktur von einem Tag auf den anderen ist schlechterdings nicht möglich und soll offenbar auch nicht erfolgen, um den - vermeintlichen - politischen Erfolg einer Genehmigungserteilung noch in 2023 oder zu Beginn von 2024 nicht zu gefährden.

Damit besteht von vornherein die Besorgnis der Befangenheit (ggfls. auch infolge politischer Vorgaben) der StALU VP-Mitarbeiter Schierz und Dr. Bernitz; zugleich liegt ein Verstoß gegen § 7 der 9. BImSchV vor.

c) Auf Grund der fehlenden Prüfung konnte dem StALU VP die Unvollständigkeit der Unterlagen auch nicht auffallen (oder sie wurde bewusst in Kauf genommen bzw. „musste“ bewusst in Kauf genommen werden?).

Bei entsprechender Prüfung wäre dem StALU VP aufgefallen, dass beispielsweise die gemäß § 4d der 9. BimSchV vorzulegenden

- Angaben über vorgesehene Maßnahmen zur sparsamen und effizienten Energieverwendung, insbesondere Angaben über Möglichkeiten zur Erreichung hoher energetischer Wirkungs- und Nutzungsgrade und zur Einschränkung von Energieverlusten

fehlen. In Zeiten des sich kontinuierlich verschärfenden des Klimawandels sind derartige Angaben erst recht unerlässlich.

Darüber hinaus fehlen insbesondere auch

- Unterlagen zum Schutz der kritischen Infrastruktur durch Einwirkungen Dritter von außen
- Unterlagen betreffend die nautische Situation vor Ort und die daraus resultierenden Anforderungen
- Unterlagen für die Durchführung einer UVP bzw., selbst wenn man hypothetisch von einer fehlenden UVP-Pflicht ausgehen wollte, Unterlagen, auf deren Grundlage gewährleistet werden kann, dass die Ziele der UVP-Richtlinie verwirklicht werden. Dazu gehören ua
- sämtliche Betrachtungen kumulativer und Wechselwirkungen mit anderen Plänen und Projekten, also der OAL, der Herstellung der äußeren Hafenzufahrt samt dafür erforderlicher Unterhaltungsbaggerungen, des LNG-Tankerverkehrs usw.

Letzteres bedeutet von vornherein einen Verstoß gegen Art. 2 Abs. 4 UVP-Richtlinie, und zwar auch unabhängig von der (hier bestehenden) UVP-Pflicht.

d) Nicht erkannt (oder ignoriert?) wurde seitens des StALU VP auch die Fehlerhaftigkeit und Widersprüchlichkeit der Unterlagen. Nur einige Beispiele, die das StALU VP hätte erkennen können und müssen:

aa) Die Regas behauptet in den Antragsunterlagen eine theoretische Regasifizierungskapazität der FSRU Transgas Power von 5 - 7,5 Mrd. m<sup>3</sup>. In den Verfahren zur OAL wurde demgegenüber stets eine theoretische Regasifizierungskapazität von jedenfalls 7,5 Mrd. m<sup>3</sup> von der Regas behauptet.

Nach den jetzigen Angaben der Regas ist das offensichtlich unzutreffend und die theoretische Regasifizierungskapazität kann offensichtlich auf einmal auch nur 5 Mrd. m<sup>3</sup> betragen.

bb) Die Regas gibt in ihren Antragsunterlagen auch die theoretische Regasifizierungskapazität der FSRU Neptune jetzt mit 5 - 7,5 Mrd. m<sup>3</sup> an.

Während in Bezug auf die FSRU Transgas Power nun, siehe soeben, die Kapazität nach unten korrigiert wurde, gibt die Regas für die FSRU Neptune jetzt eine unzutreffend hohe Kapazität an. In dem immissionsschutzrechtlichen Genehmigungsverfahren für die FSRU Neptune am Standort Lubmin sowie auch ganz aktuell in dem wasserrechtlichen Erlaubnisverfahren für die FSRU Neptune in Lubmin geben Regas und StALU VP deren theoretische Regasifizierungskapazität nämlich lediglich mit 5,2 Mrd. m<sup>3</sup> an.

Tatsächlich ist sogar das zu hoch gegriffen. Denn die Regas setzt diese Kapazität von 5,2 Mrd. m<sup>3</sup> ausweislich der Unterlagen für Lubmin kreativ aus „LNG-Speicherung vor der Küste und Transfer zur FSRU per LNG Shuttle-Schiff“ und „FSRU Regasifizierungskapazität“ zusammen. Die „originäre“ Regasifizierungskapazität der FSRU Neptune liegt deutlich unter 5,2 Mrd. m<sup>3</sup>, wahrscheinlich sogar nur bei 3,6 Mrd. m<sup>3</sup>,

Beweis: Zeugnis der Geschäftsführer der Regas.

cc) In den Antragsunterlagen findet sich darüber hinaus auch keinerlei Angabe zu den tatsächlich im Winter 2023/2024 und im Übrigen in 2024 real beabsichtigten LNG-Regasifizierungsmengen, weder für die FSRU Transgas Power noch für die FSRU Neptune.

Tatsächlich wird die FSRU Neptune nach jetzigen Angaben der Regas erst im Juni 2024 nach Mukran verbracht, nach Angaben der Regas in anderen Verfahren sogar erst im Juli 2024,

Beweis: Zeugnis der Geschäftsführer der Regas.

Und für die FSRU Transgas Power existieren, wenn überhaupt, sowohl für den Winter 2023/2024 als auch im Übrigen für 2024 tatsächlich LNG-Lieferverträge allein in einem absolut marginalen Umfang, so dass selbst hochgerechnet auf ein Jahr tatsächlich keine 5 Mrd. m<sup>3</sup> erreicht werden,

Beweis: Zeugnis der Geschäftsführer der Regas.

dd) Aus dem Vorstehenden ergibt sich überdies, dass die Angabe der Regas in ihren jetzigen Antragsunterlagen, wonach die FSRUs am Standort Mukran einen Beitrag zur Gasversorgung von „bis zu 13,5 Mrd. m<sup>3</sup>“ leisten würden, etwas suggeriert, was tatsächlich gar nicht eintreten kann. „Bis zu 13,5 Mrd. m<sup>3</sup>“ pro Jahr sind am Standort Mukran - sogar unabhängig von in diesem Umfang nicht existierenden LNG-Lieferverträgen – bereits theoretisch nicht realisierbar,

Beweis: Zeugnis der Geschäftsführer der Regas.

Dazu passt es, dass die Regas in ihren Antragsunterlagen „nur“ 75-110 Anläufe im Jahr angibt. Für die behaupteten „bis zu 13,5 Mrd. m<sup>3</sup>“ müssten es aber 132 Anläufe sein,

Beweis: Zeugnis der Geschäftsführer der Regas.

Auch das ist seitens des StALU VP offensichtlich nicht erkannt worden oder sollte nicht erkannt werden.

ee) In den Antragsunterlagen (beispielsweise im Explosionsschutzdokument) ist ferner von einem Verkehr mit „Shuttle-Schiffen“ die Rede. Die Unterlagen wurden offensichtlich durch copy/paste von „Lubmin-Unterlagen“, nicht aber bezogen auf die konkrete Situation in Mukran erstellt.

Verhält es sich so, sind die störfallrechtlich relevanten Unterlagen von Beginn an in hohem Maße fehlerhaft.

Oder soll auch die Belieferung von Mukran tatsächlich mit Shuttle-Schiffen erfolgen, weil die äußere Hafenzufahrt keine Zufahrt von Tankern mit über 13 m Tiefgang zulässt? Die Regas nimmt bezeichnenderweise in ihren Antragsunterlagen immer nur Bezug auf einen Planfeststellungsbeschluss für die Ausbaggerung der äußeren Hafenzufahrt vom August 2023, nicht aber auf dessen Umsetzung, erst recht nicht auf dessen Umsetzung bis Winter 2023/2024.

Verhält es sich so, wäre das gesamte Genehmigungsverfahren unvollständig und rechtswidrig, weil der Betrieb von Shuttle-Schiffen ausgeblendet würde.

ff) Die Bedeutung des Vorstehenden ist offensichtlich:

- Es ist in hohem Maße bedenklich, wenn eine künftige Betreiberin kritischer Infrastruktur „mal so und mal so“ argumentiert und mindestens den Eindruck vermittelt, offenbar keine genauen Kenntnisse über ihr beabsichtigtes Vorhaben zu haben bzw. keine Transparenz herstellen zu wollen. Ebenso ist es in hohem Maße bedenklich, wenn das StALU VP als Genehmigungs- und Aufsichtsbehörde keine Einwände gegen eine solche Vorgehensweise erhebt (oder erheben darf?).
- Des Weiteren kommt nach dem Vorstehenden - sogar unabhängig vom Fehlen einer nationalen Gasversorgungskrise (dazu sogleich Ziffer 4.) – in Anbetracht der unzutreffenden Angaben der Regas eine Ausnahme von der UVP-Pflicht bereits mangels eines „relevanten Beitrags“ i.S.v. § 4 Abs. 1 LGG nicht in Betracht.

4.

Die Regas verneint eine Pflicht zur Durchführung einer UVP, dabei rekurriert sie zum einen auf ein zu niedriges Lagervolumen, zum anderen verweist sie zu unrecht auf § 4 Abs. 1 LNGG:

a) Nach Auffassung der Regas falle ihr Vorhaben ausweislich ihres Antrags unter Ziffer 9.1.1.2 der Anlage 1 des UVPG, was „lediglich“ eine allgemeine Vorprüfung des Einzelfalls bedeutete. Da das Lagervolumen in beiden FSRU aber nach Angaben der Regas an anderer Stelle ca. 314.400 m<sup>3</sup> beträgt, ist tatsächlich Ziffer 9.1.2.1 der Anlage 1 des UVPG einschlägig.

Gemäß Ziffer 9.1.2.1 der Anlage 1 des UVPG besteht entsprechend der Spalte 1 eine *zwingende UVP-Pflicht*.

Auch diese unzutreffende Einordnung der Regas nach Anlage 1 des UVPG ist dem StALU VP anscheinend nicht aufgefallen (oder „durfte“ dem StALU VP nicht auffallen) – was ein weiteres Mal die fehlende oder fehlerhafte Prüfung der Antragsunterlagen seitens des StALU VP bestätigt.

b) § 4 Abs. 1 LNGG ist überdies nicht einschlägig:

Die Regas trägt zur Begründung des Bedarfs und der angeblichen Ausnahme von einer UVP-(Vorprüfung)-Pflicht vor:

*„Mit ihrer jährlichen Regasifizierungskapazität von bis zu 13,5 Mrd. m<sup>3</sup> sind die FSRUs geeignet, einen relevanten Anteil zur Bewältigung der aktuell und absehbar auch im kommenden Winter 2023/24 bestehenden Krise der Gasversorgung zu leisten.“*

An dieser Begründung der Regas ist nichts richtig:

- Für *den am 1. (meteorologisch) bzw. 21.12 2023 (kalendarisch) beginnenden Winter 2023/2024* steht keine (!) der beiden FSRUs in Mukran zur Verfügung, siehe oben.
- Die FSRU Neptune steht frühestens ab Juni 2024 in Mukran zur Verfügung.
- Wenn überhaupt, steht die FSRU Transgas Power nach den jetzigen Behauptungen der Regas in ihren Antragsunterlagen jedenfalls nicht vor Februar 2024 für einen Leistungsbetrieb in Mukran zur Verfügung.
- *Tatsächlich ist aber nicht einmal ein Leistungsbetrieb der FSRU Transgas Power ab Februar 2024 möglich:* Die Regas hat am 26.10.2023 die Zulassung des vorzeitigen Beginns für die Herstellung der Medienversorgungsleitung sowie 2 Hochdruckgasverladearme (HPMLA) beantragt. Diese Einrichtungen sind nach Angabe der Regas explizit „Voraussetzung für die Einspeisung von Erdgas“. Für die Bereitschaft der FSRU Transgas Power zum Leistungsbetrieb ab Februar 2024 hätte nach Ausführungen der Regas für die Medienversorgungsleitung wiederum das Verlegen der Fertigfundamente spätestens ab 2.11.2023, das Aufsetzen des



Stahlbaus spätestens ab 13.11.2023 und die Rohrleitungsmontage spätestens ab 20.11.2023 beginnen müssen, die Errichtung der HPMLA hätte spätestens ab 1.12.2023 beginnen müssen. All das war unmöglich, da jedenfalls bis 4.12.2023 der vorzeitige Beginn für diese Maßnahmen nicht zugelassen wurde und damit bis zu diesem Zeitpunkt auch nicht beginnen durfte. D.h. der seitens der Regas als notwendig gesetzte Zeitplan für einen Leistungsbetrieb „immerhin“ ab Februar 2024 ist bereits über einen Monat in Verzug, so dass ein Leistungsbetrieb *jedenfalls noch nicht einmal bis zum meteorologischen Winterende 2024 möglich* ist.

- Die FSRU Transgas Power verfügt überdies über eine theoretische Regasifizierungskapazität von *offenbar nur 5 Mrd. m3*, siehe oben.
- Ab Februar 2024 bzw. tatsächlich jedenfalls nicht vor März 2024 ist *tatsächlich* gar keine oder allenfalls eine marginale Regasifizierung möglich, siehe oben, so dass selbst ein Leistungsbetrieb der FSRU Transgas Power in der – wenn überhaupt - wenigen verbleibenden Zeit bis zum 20.3.2024 (kalendarischer Frühlingsbeginn) in einem so geringen Umfang erfolgen würde, der – hochgerechnet auf ein Jahr – noch nicht einmal 5 Mrd. m3 erreichte. Damit scheidet selbst nach der Gesetzesbegründung die Annahme eines relevanten Beitrags i.S.v. § 4 Abs. 1 LNGG aus.
- „Aktuell“ besteht zudem keine Gasversorgungskrise. Zum Beleg des Vorstehenden bedarf es nur der Lektüre der Lageberichte der BNetzA, die Gasversorgung in Deutschland ist danach gesichert.
- Es besteht auch „absehbar“ keine Gasversorgungskrise. Sofern die Regas für den vermeintlichen „Beweis“ des Gegenteils auf den Bericht des BMWK vom 3.3.2023 und Schreiben des Präsidenten der BNetzA vom 11.5.2023 und 18.8.2023 rekurrieren will, bezieht sie sich bereits auf überholte bzw. nicht valide Angaben. Den genannten drei Dokumenten liegen nämlich keine Modellierungen zugrunde.

Das ist nunmehr erfolgt seitens der BNetzA in den von ihr am 2.11.2023 – mithin deutlich vor Fertigstellung der Antragsunterlagen der Regas - veröffentlichten „Gas-Winterszenarien 2023/2024“. Ausweislich dieser Szenarien geht die BNetzA zum einen offensichtlich selbst nicht mehr mit einer Inbetriebnahme des LNG-Terminals Mukran zu Beginn des kommenden Winter aus. Die BNetzA erläutert zu den Winterszenarien im Gegenteil selber, dass in den Modellierungen „erst im laufenden Winter“ mit einer Inbetriebnahme aller geplanten LNG-Anlagen und damit auch des LNG-Terminals Mukran gerechnet wird. Die Gasversorgungssicherheit in Deutschland ist aber dennoch nach den Berechnungen der BNetzA gewährleistet. Lediglich in einem Extremszenario, indem neben einem besonders kalten Winter, keiner Verbrauchsreduktion sowie einer Reduktion der Pipeline-Importe zusätzlich erhöhte Exporte



nach Osteuropa notwendig sind, werden weitere Kapazitäten erforderlich. Ein solches Szenario ist durch das LNGG jedoch gar nicht abgedeckt, das wie oben bereits erläutert ausdrücklich allein „der Sicherung der nationalen Energieversorgung“ (§ 1 Abs. 1 LNGG) dient.

Zuvor haben bereits *Präger/Barner/Hoffart/Kemfert/Steigerwald/von Hirschhausen* im Auftrag des DIW im September 2023 in ihrem Gutachten

*„Energiewirtschaftliche und industriepolitische Bewertung des Energie- und Industrieprojekts Mukran mit dem Bau von LNG-Infrastruktur und Pipelineanbindung nach Lubmin“*

detailliert dargestellt, dass und warum keine Gasversorgungskrise in Deutschland droht. Sofern dieses Gutachten dem StALU VP nicht bekannt sein sollte, wird dieses gerne kurzfristig übersandt.

- Schlicht unzutreffend ist es schließlich auch, wenn die Regas im Weiteren ausführt, dass durch die Ausrufung der Alarmstufe nach dem Notfallplan Gas „die Krise der Gasversorgung sicher nachgewiesen“ sei. Die Gesetzesbegründung zu § 4 Abs. 1 LNGG sagt unmissverständlich, dass die Ausrufung der Alarmstufe lediglich ein *Indiz* ist. Dieses „Indiz“ aus dem Sommer 2022 ist durch aktuelle Entwicklungen und Berechnungen widerlegt.

Nach alledem liegen die Tatbestandsvoraussetzungen des § 4 Abs. 1 LNGG insgesamt nicht vor. Es bedarf zwingend der Durchführung einer UVP.

c) Aus dem Vorstehenden ergibt sich übrigens auch eindrücklich, dass und wie auch das BVerwG in den von der DUH und dem NABU angestregten Eilverfahren betreffend den 1. Seeabschnitt der OAL durch Planunterlagen und Annahmen in dem fraglichen Planfeststellungsbeschluss des Bergamtes Stralsund getäuscht wurde. Eine Berufung auf die Beschlüsse des BVerwG vom 12. und 15.9.2023, wie sie die Regas wiederholt in ihren Antragsunterlagen versucht, scheidet damit schlechterdings aus.

5.

Der Betrieb der FSRUs ist mit mehrfachen Gewässerbenutzungen i.S.d. WHG verbunden. Für den Betrieb der FSRUs sind daher wasserrechtliche Erlaubnisse erforderlich, u.a. für die Entnahme von Wasser aus dem Hafenbecken bzw. dem Küstengewässer und die Wiedereinleitung erwärmten Wassers in das Hafenbecken bzw. das Küstengewässer.

Den Antragsunterlagen für die wasserrechtliche Erlaubnis für den Betrieb der FSRU Neptune an ihrem aktuellen Standort in Lubmin ist zu entnehmen, dass mit der Einleitung erwärmten Kühlwassers (361 l/s, 1.300 m<sup>3</sup>/h, 31.200 m<sup>3</sup>/d) mit nunmehr  $\Delta T$  von max. 7 K gerechnet wird. Es ist davon auszugehen, dass der Betrieb zweier FSRUs nebeneinander, mit erheblich größeren Mengen erwärmten Wassers verbunden ist. Die Ausbreitung dieser Wärme im Küstengewässer und ihre Auswirkungen sind zu untersuchen. Das ist angesichts der fortschreitenden Eutrophierung der Ostsee,

die ein entscheidender Faktor für die Verschlechterung ihres Zustandes und den Kollaps ihrer Biotope ist, nicht trivial.

Darüber hinaus soll jedenfalls für FSRU Transgas Power Ameroyal eingesetzt werden. Dieses Mittel dient Herstellerangaben der Verhinderung der Bildung anorganischer und mineralischer Ablagerung, nicht jedoch der Vermeidung organischer Ablagerungen. Den Informationen des Herstellers ist weiter zu entnehmen, dass Ameroyal nicht in Gewässer geleitet werden sollte. Entsprechend den Gutachten für die FSRU Esperanza, die in Wilhelmshaven betrieben wird, sind Additive wie Ameroyal immer Biozide. Sie haben danach ausdrücklich auch keinen gewässerökologischen Vorteil gegenüber der Chlorierung. Darüber hinaus würden durch die Anwendung zusätzliche Substanzen in das Meerwasser eingebracht.

Dazu passt das Schreiben des Bundeswirtschaftsministers an seinen Länderkollegen aus MV vom 11.5.2023, wonach offensichtlich jedenfalls der Betrieb der FSRU Transgas Power mit der Einleitung von Bioziden verbunden ist. Eine Umrüstung, die zu einem biozidfreien Betrieb führen könnte, ist bislang nicht erfolgt,

Beweis: Zeugnis der Geschäftsführer der Regas.

Wasserrechtliche Erlaubnisse sind nicht von der hier fraglichen immissionsschutzrechtlichen Genehmigung umfasst, gleichwohl sind sie bislang nicht beantragt, jedenfalls ist ein entsprechendes Verfahren nicht öffentlich bekanntgemacht worden.

Ohne rechtmäßige wasserrechtliche Erlaubnis kommt ein Betrieb der FSRUs nicht in Betracht. Die Erteilung einer rechtmäßigen wasserrechtlichen Erlaubnis für Biozideinleitungen in die sensiblen Küstengewässer der Ostsee mit ihren diversen, auch unmittelbar benachbarten Schutz- und Freizeitgebieten ua in der Prorer Wiek scheidet aus.

6.

Die Regas soll die FSRU Transgas Power im Auftrag des Bundes betreiben. Die Finanzierung dafür ist allerdings bereits für den Probetrieb der FSRU Transgas Power nicht gesichert. Ausweislich der Antragsunterlagen behauptete die Regas am 26.10.2023, die Kostenplanung im Hinblick auf den Probetrieb der Transgas Power werde „nach Abstimmung mit dem BMWK“ nachgereicht.

Tatsächlich ist das bis zum 27.11.2023, uU auch bis heute nicht erfolgt.

Die zitierte Behauptung der Regas erfolgte überdies noch vor dem Urteil des BVerfG zur Verfassungswidrigkeit der Umwidmung von Corona-Krediten bzw. Kreditermächtigungen. Auch ein Haushalt 2024 hat der Bundestag noch nicht verabschiedet und wird dies nach Ankündigung der Bundesregierung vor Ablauf des Jahres auch nicht tun.

Die hier fragliche Kostenübernahme dürfte der Haushaltssperre für den KTF unterliegen. Das bedeutete, die Finanzierung bereits für den Probetrieb ist „erst recht“ gegenwärtig nicht gesichert.

7.

a) Die Regas beantragt, die zwei FSRUs in Mukran *bis 31.12.2043 mit fossilem LNG/Erdgas* betreiben zu dürfen.

Nach Art. 20a GG, §§ 1, 3 KSG muss ab 2045 Treibhausgasneutralität erreicht sein. Das BVerfG hat in seinem Klima-Beschluss aus 2021 die Notwendigkeit der *rechtzeitigen Einleitung* des Übergangs zu Klimaneutralität dahingehend konkretisiert, dass ein hinreichendes Maß an Entwicklungsdruck und Planungssicherheit erforderlich ist (Beschl. vom 24. März 2021, 1 BvR 2656/18 u.a., BVerfGE 157, 30, 4. Leitsatz, Rn. 244, 249). Die Regelung des § 5 Abs. 1 Nr. 4 LNGG und der Antrag der Regas sind damit nicht vereinbar.

In einem Jahr lässt sich eine solche Umstellung nicht erreichen, im Übrigen werden durch das LNG-Terminal in Mukran Ressourcen gebunden, die für den dringend gebotenen Ausbau erneuerbarer Energien und die Steigerung der Energieeffizienz fehlen.

b) Zudem 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.

Bei § 13 KSG geht es gerade um den Beitrag einer bestimmten konkreten Anlagenzulassung mit Blick auf eine etwaige Verfehlung der Minderungsziele des Klimaschutzgesetzes. Es existiert damit auch ein Anlagenbezug i.S.v. § 6 Abs. 1 Nr. 2 BImSchG.

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).

Tatsächlich fehlt hier aber nicht nur eine Aussage über die massiven Klimawirkungen im Rahmen der Gewinnung des LNG im Ursprungsland, es fehlt überhaupt auch jegliche Aussage über die mit der Nutzung des LNG in Deutschland verbundenen Klimawirkungen sowie über die bau- und transportbedingten Klimawirkungen. Das gilt unter anderem mit Blick auf

- die mit der Nutzung von nach Angaben der Regas angeblich bis zu 13,5 Mrd. m<sup>3</sup>/Jahr LNG verbundenen CO<sub>2</sub>-Emissionen pro Jahr,
- die durch LNG-Tanker verursachten THG-Emissionen,
- die im Rahmen des sonstigen Betriebs der FSRU freiwerdenden THG-Emissionen,
- die baubedingten THG-Emissionen.

Außerdem:

- es wird permanent Wasser zur Kühlung sowie zur Frischwasseraufbereitung benötigt, dieses soll mindestens zu großen Teilen und unbefristet wieder *erwärmt* eingeleitet werden, die Klimawirkungen der dadurch bewirkten noch weiteren Erwärmung der Ostsee wird nicht betrachtet, obwohl diese Erwärmung den Klimawandel ihrerseits nochmals beschleunigt.

c) Durch Bau und Betrieb des LNG-Terminals in Mukran wird die künftige Nutzung des Hafens für Schiffe zum Bau und zur Wartung von Offshore-Windparks massiv eingeschränkt, wenn nicht unmöglich werden. Denn es handelt sich bei den FSRUs um einen Störfallbetrieb der oberen Kategorie mit entsprechenden Risiken und Abstandfordernissen, das Vorhaben der Regas nimmt zudem sowohl maßgebliche Land- als auch Wasserflächen im Hafen Mukran in Anspruch, die für die Offshore-Wind-Industrie nicht mehr zur Verfügung stehen, und der LNG-Anlieferverkehr blockiert Schiffe der Offshore-Windenergie.

Ohne ausreichende Kapazitäten in Seehäfen ist der notwendige Ausbau der Offshore-Windenergie indes nicht zu realisieren (siehe aktuell spiegelonline 4.12.2023).

Der Ausbau der erneuerbaren Energien liegt im überragenden öffentlichen Interesse und dient der öffentlichen Sicherheit. Bis die Stromerzeugung im Bundesgebiet nahezu treibhausgasneutral ist, sollen die erneuerbaren Energien als vorrangiger Belang angesehen werden (§ 3 EEG). Das bedeutet, selbst bei Anwendbarkeit des LGG stünde § 3 EEG über § 6 Abs. 1 Nr. 2 BImSchG der Genehmigungserteilung entgegen und, in Anbetracht der Nichtanwendbarkeit des LGG, erst recht.

8.

a) Der Betrieb des LNG-Terminals in Mukran verstößt gegen § 5 Abs. 1 Nr. 1 BImSchG, weil Immissionsrichtwerte der TA Lärm jedenfalls nachts in Wohngebieten überschritten werden. Soweit sich die Regas durch Verweis auf vorhandene Vorbelastungen exkulpieren will, geht das fehl. Denn sie, die Regas, ist es, die auf Grund eines 24/7 geplanten Betriebs der FSRUs (8.500 h!) deutliche und dauerhafte Überschreitungen von Immissionsrichtwerten und mithin erhebliche Beeinträchtigungen verursacht. Entscheidend ist die durch das Vorhaben der Regas entstehende Gesamtlärmbelastung und deren Vereinbarkeit mit § 5 Abs. 1 Nr. 1 BImSchG. Daran fehlt es:

b) Die TA Lärm gibt für Wohngebiete nachts einen Immissionsrichtwert von 40 dB an, die Regas und der TÜV Nord legen demgegenüber unzutreffend teils 42 dB und damit einen um 2 dB zu hohen Wert zugrunde.

c) Die genaue Festlegung der einzelnen Immissionsorte (IO) ist der Schalltechnischen Untersuchung nicht nachvollziehbar zu entnehmen. Es wird bestritten, dass die IOs sowohl der Höhe nach als auch mit Blick auf ihre Ausrichtung hin zur Lärmquelle ordnungsgemäß gewählt wurden.

Darüber hinaus genügen bloße Abschätzungen bzw. Übertragungen von einem IO auf einen anderen, wie der TÜV Nord sie vielfach vornimmt, in Anbetracht der höchst unterschiedlichen Situation vor Ort nicht.

d) Unzutreffend geht der TÜV Nord für sein Szenario 2 überdies davon aus, dass nach Errichtung der KWK-Anlagen keine bordeigenen Motoren mehr betrieben werden würden. Ob und wie und wann es ggfls. eine (partielle) landseitigen Versorgung für die FSRUs geben wird, ist zum einen offen, den Antragsunterlagen lässt sich allein entnehmen, dass eine solche für Dezember 2024 „geplant“ sei.

Selbst bei Realisierung einer landseitigen Versorgung beträfe diese aber nur die Stromversorgung. Die Wärmeversorgung für die FSRU Transgas Power soll dauerhaft durch schiffseigene Einrichtungen und bei der FSRU Neptune allein zu 40 % über eine landseitige KWK-Anlage erfolgen.

e) Die Behauptungen der Regas in Sachen Mukran erinnern zudem an ihre Behauptungen in Sachen Lubmin „nur“ für die Schallemissionen der FRSU Neptune. Dort hatte die Regas betreffend die Schallemissionen aus dem Betrieb der FSRU Neptune behauptet, es lägen keine Schalldaten vor, weshalb eine Ableitung erfolge. Danach lägen die Beurteilungspegel tags und nachts an allen Immissionsorten um mehr als 10 dB(A) unter den geltenden Immissionsrichtwerten der TA Lärm.

Das war und ist bekanntlich unzutreffend. Tatsächlich ergeben Lärm-Messberichte des Landesamtes für Umwelt, Naturschutz und Geologie Mecklenburg-Vorpommern zum einen tieffrequente Geräuschimmissionen auf Grund eines deutlich hervortretenden Einzeltones zwischen 31,5 Hz und 40 Hz, was, so das Landesamt, eine erhebliche Belästigung und damit nach Nr. A.1.5 und Nr. 7.3 TA Lärm eine potentiell schädliche Umwelteinwirkung darstellt. Zum anderen ist der Betrieb der FSRU Neptune in Lubmin trotz Nachbesserungen mit nächtlichen Beurteilungspegel zwischen 42,2 und 43,5 dB verbunden. Das Landesamt stellt fest:

*„Die Immissionsrichtwerte (IRW) am Messort/Immissionsort werden in den dargestellten lautesten Nachtstunden mit bis zu 4 dB immer noch deutlich überschritten. Im nächstgelegenen reinen Wohngebiet werden die Überschreitungen mutmaßlich noch höher ausfallen. ... Auch die Differenzen zwischen den Mittelungspegeln ( $L_{Ceq}$  –  $L_{Aeq}$ ) und die Terzfrequenzen 40 Hz sowie 60 Hz (siehe Terzspektrum in Anlage 5 und FFT-Spektrum in Anlage 6) sind wie in den Messungen vom Januar 2023 auffallend hoch. Die spektrale Zusammensetzung des Geräusches entspricht laut FFT-Spektrum weitgehend der bereits im Januar festgestellten Charakteristik des LNG Terminals mit auffälligen Obertönen der Grundfrequenz von 4,3 Hz und deutlich herausragenden Frequenzspitzen bei 38,5 Hz und 60,0 Hz.“*

Die Regas behauptet nicht einmal selbst, dass die FSRU Neptune in Mukran anders betrieben werden würde als in Lubmin.

f) Der nächtliche Anhaltswert von 25 dB(A) für den tieffrequenten Beurteilungspegel ohne Einzeltöne wird entgegen den Darstellungen der Regas keineswegs sicher eingehalten, sondern überschritten,

Beweis: Sachverständigengutachten.

g) Entgegen den Angaben in den hiesigen Antragsunterlagen sind die Schallemissionen mindestens der FSRU Neptune tatsächlich auch durch deutlich herausragende Einzeltöne gekennzeichnet. Deren besondere Störeeigenschaft ist in der Schallprognose der TÜV Nord trotz der Erkenntnisse aus Lubmin rechtswidrig überhaupt ignoriert worden.

Tatsächlich ist für die hervortretenden Einzelgeräusche ein Zuschlag von 3 dB bzw. hier in den Wohngebieten von 6 dB anzusetzen.

h) Bereits aus dem Vorstehenden ergibt sich, dass zum einen der maßgebliche Immissionsrichtwert von 40 dB nachts sowohl am IO3 um deutlich mehr als 1 dB, voraussichtlich um bis zu 10 dB überschritten wird, und zum anderen an anderen IOs in Neu Mukran ähnlich hohe Überschreitungen auftreten werden,

Beweis: Sachverständigengutachten.

Hinzukommen, siehe soeben, die Überschreitungen des Anhaltswerts für die tieffrequenten Beurteilungspegel.

i) Unberücksichtigt sind zudem die Schallemissionen des LNG-Tankerverkehrs sowie der Entladeprozesse des LNG auf die FSRUs. Ausweislich der Schallprognose des TÜV Nord werden ausschließlich die beiden FSRUs isoliert betrachtet. Das ist rechtswidrig, Anlieferverkehr und Entladevorgänge sind integrale Betriebsbestandteile.

j) Vor dem Hintergrund des Vorstehenden wird es auch zu erheblichen Beeinträchtigungen durch Lärm im nur 2,5 km entfernten Natura 2000 Gebiet „Kleiner Jasmunder Bodden mit Halbinseln und Schmäler Heide“ kommen,

Beweis: Sachverständigengutachten.

k) Überhaupt unberücksichtigt geblieben sind die Auswirkungen der Schallemissionen sowohl der FSRUs als auch des LNG-Tankerverkehrs und der Entladevorgänge auf das Gebiet der Gemeinden Mukran und Binz und auf das Vogelschutzgebiet DE 1649401 „Westliche Pommersche Bucht“.

Die Betrachtung von Mukran wird mit der interessanten Begründung ausgeblendet, dass der amtierende Bürgermeister der Gemeinde Sassnitz für sein (Ferien)Haus in Mukran schriftlich auf „jegliche Ansprüche als Immissionsort“ verzichtet habe. Der Bürgermeister von Sassnitz kann aber bereits nicht für andere Hauseigentümer oder –mieter in Mukran „sprechen“.

Die Gemeinde Binz und das Vogelschutzgebiet „Westliche Pommersche Bucht“ Bezeichnenderweise werden schlicht überhaupt nicht betrachtet in der Schallprognose des TÜV Nord. Unzutreffend (siehe soeben) betrachtet wurden allein Bereiche in Neu Mukran sowie das Natura 2000 Gebiet „Kleiner Jasmunder Bodden mit Halbinseln und Schmäler Heide“ (DE 1547-303).

In Anbetracht der guten Übertragung von Schallwellen unter Wasser und über das Wasser und



„West“ als vorherrschender, mindestens aber regelmäßiger Windrichtung wird tatsächlich aber auch das Vogelschutzgebiet „Westliche Pommersche Bucht“ erheblich durch Schallimmissionen in seinen Schutz- und Entwicklungszielen beeinträchtigt werden,

Beweis: Sachverständigengutachten.

Das Gebiet ist insbesondere Winter- und Frühjahresrastgebiet für gefährdete und störungsempfindliche Seevögel wie ua Eis-, Trauer-, Samt- und Bergenten und Stern- und Prachtaucher. Die Seevogelarten bilden mit Beständen der angrenzenden Staaten der Ostsee gemeinschaftliche Populationen, zu deren Erhalt trägt der deutsche Bestandsanteil erheblich bei,

Beweis: Sachverständigengutachten.

Die genannten Arten sind sämtlich überaus störungsempfindlich, sie werden durch die Schallimmissionen insgesamt und die wahrnehmbaren Einzeltöne aufgescheucht bzw. dauerhaft mindestens aus Teilen ihren Rastflächen in dem Vogelschutzgebiet „Westliche Pommersche Bucht“ vertrieben,

Beweis: Sachverständigengutachten.

l) Nicht geprüft wurden schließlich die Auswirkungen der (tatsächlichen) Schallemissionen der FSRUs samt LNG-Tankerverkehr auf besonders geschützte Arten, wie insbesondere auf die östlich vor Rügen vorkommenden Schweinswale sowie die Kegelrobben. Die Schweinswale gehören mindestens teilweise auch zu der Population der Ostsee-Schweinswale, die in der zentralen Ostsee einen gemeinsamen genetisch abgegrenzten Bestand bilden. Dieser Bestand ist extrem bedroht,

Beweis: Sachverständigengutachten.

Schiffslärm mit hochfrequenten Anteilen über 96 dB re 1  $\mu$ Pa (16 kHz dritte Oktave) führt zu deutlichen Verhaltensänderungen in Form von Unterbrechungen der Futtersuche, Abbruch der Echoortung und Verringerungen der Beutefangversuche von Schweinswalen einhergeht.

Das bedeutet, dass jegliche Störung durch Schiffslärm die Lebensfähigkeit von Schweinswalen massiv beeinträchtigen und zum weiteren Schwund bis hin zur Ausrottung des überregionalen Schweinswalbestandes der Ostsee-Population beitragen kann,

Beweis: Sachverständigengutachten.

Ähnliches gilt mit Blick auf Kegelrobben,

Beweis: Sachverständigengutachten

Der bisherige regelmäßige Schiffsverkehr (also vor und nach den Bautätigkeiten für NordStream 2 und Offshore-Windparks) von und nach Mukran ist überaus gering, er würde durch den LNG-Tankerverkehr grundlegend erhöht werden.



Die Auswirkungen der mit dem Betrieb der FSRUs verbundenen Lichtemissionen auf Einwohner und Touristen in Mukran/Neu Mukran, in Sassnitz und in Binz werden überhaupt nicht ermittelt und bewertet.

Entsprechendes gilt mit Blick auf die Auswirkungen der Lichtemissionen auf die Rastvogelpopulation im Vogelschutzgebiet „Westliche Pommersche Bucht“.

Dieses Ermittlungsdefizit ist in Anbetracht der bekannten massiven Störungen durch grelles Licht infolge des Betriebs der FSRU Gannet in Brunsbüttel um so erstaunlicher.

10.

a) Die Luftschadstoffprognose der Regas geht ausschließlich davon aus, dass eine KWK-Anlage in Betrieb ist. Das ist, siehe die Ausführungen zu den Schallemissionen, unzutreffend, und zwar in 2024 überhaupt sowie danach jedenfalls hinsichtlich der Wärmeversorgung. Die Luftschadstoffprognose ist bereits deshalb unzutreffend, sie blendet maßgebliche Emissionen von NO<sub>x</sub>, SO<sub>x</sub> und Feinstaub aus.

b) Tatsächlich sind die Luftschadstoffbelastungen durch Stickstoffdioxid auch nicht irrelevant. Es ist vielmehr davon auszugehen, dass im FFH-Gebiet „Kleiner Jasmunder Bodden mit Halbinseln und Schmäler Heide“ insbesondere der Lebensraumtyp (LRT) 2180 (Bewaldete Dünen der atlantischen, kontinentalen und borealen Region) erheblich beeinträchtigt werden wird. Aus den Unterlagen der Regas selbst ergibt sich Zusatzbelastung aus dem Vorhaben von etwa 6,6 % des Critical Loads und damit ein Überschreiten der N-Bagatellschwelle. Die Annahme des Unterschreitens einer Flächen-Bagatellschwelle für den LRT 2180 und in der Folge insgesamt die Behauptung der Verträglichkeit i.S.v. § 34 BNatSchG ist bereits wegen der Ausblendung maßgeblicher Stickstoffdioxidemissionen (siehe oben) unzutreffend. Das FFH-Gebiet 1547-303 zeichnet sich außerdem in großen Teilen durch nährstoffarme Heidelandschaften (LRT 4010 und 4030) und (Kalk)-Magerrasen (LRT 5130 und 6210) aus. Als einen zentralen Gefährdungsfaktor dieser Lebensraumtypen spricht das Bundesamt für Naturschutz (BfN) in allen Fällen von zusätzlichem Nährstoffeintrag, Eutrophierung und Überdüngung, auch durch atmosphärischen Stickstoff. Durch das Vorhaben der Deutschen Regas im Hafen von Mukran schwimmende Flüssigerdgasterminals zu installieren die einen Anlieferverkehr benötigen werden die genannten Lebensraumtypen zusätzlich Belastungen, wie eine erhöhte Nährstoffeintragung, ausgesetzt. Der zentrale Wasserkörper „Kleiner Jasmunder Bodden“ befindet sich bereits im schlechten ökologischen Zustand. Als wesentliche Maßnahme zur Verbesserung des ökologischen Zustands der Küstengewässer wird die Reduzierung der Nährstoffeinträge aus den Einzugsgebieten genannt (ebd.).

Beweis: Sachverständigengutachten.

c) Und: Allein bei den (fehlerhaften) Berechnungen für die Anlagen nach dem BImSchG befinden

sich nach der Regas innerhalb der Isolinie des Abschneidewertes nach der TA Luft keine Natura 200-Gebiete. Wird, wie rechtlich geboten, der Anlieferverkehr mit betrachtet, reicht die Isolinie des Abschneidewertes von 0,3 kg N/(ha\*a) jedenfalls bis zu dem nächstgelegenen FFH-Gebiet „Kleiner Jasmunder Bodden mit Halbinseln und Schmalen Heide“.

d) Die Auswirkungen der Stickstoffdioxidemissionen auf die Küstengewässer sind vor dem Hintergrund des Vorstehenden ebenfalls unzutreffend betrachtet worden. In Anbetracht der bereits erheblichen Eutrophierung der Ostsee ist jegliche Zusatzbelastung zu vermeiden.

Der Einfluss von Stickstoffverbindungen auf Küstengewässer besteht vor allem in der Eutrophierung und deren Folgewirkungen auf das Küstengewässer. Stickstoffeintrag durch Schiffsabgase ist eine der Hauptursachen für die Eutrophierung von marinen und Küstenökosystemen. Erhöhter Stickstoffeintrag in Küstengewässer führt zu einer Kaskade an negativen Einflüssen auf die dortigen Ökosysteme. Die höhere Verfügbarkeit von Nährsalzen wie Stickstoff führt zu einer Zunahme des Wachstums von Phytoplankton in oberen Wasserschichten, welche zu einer Verschattung und zunehmender Sedimentierung von abgestorbenen Phytoplankton negativ verändert und zum anderen durch den Abbau von abgestorbenen Phytoplankton zu sauerstoffarmen Bedingungen in tieferen Wasserschichten und daraus resultierend dort zum Verlust von relevanten Invertebraten- und Fischarten führt. Durch den Abbau großer Biomassen an Phytoplankton entstehen relevante Mengen an CO<sub>2</sub>, welche zu einer Versauerung des betroffenen Gebiets führen und einen zusätzlichen negativen Einfluss auf die vorherrschenden Lebensgemeinschaften darstellen. Die allgemeine Zunahme der mittleren Wassertemperatur der Ostsee in Folge des Klimawandels verstärkt diese Effekte zusätzlich.

Der vor dem Nationalpark Jasmund liegende besonders geschützte Lebensraumtyp Riffe (LRT 1170) ist davon besonders betroffen. „Die kennzeichnende Aufwuchsfauna setzt sich aus Suspension fressenden Arten (Filtrierer, Tentakelfänger) zusammen, die auf einen exponierten, sauerstoffreichen Wasserkörper angewiesen sind. Sedimentation und Übersättigung führen bei den meisten Arten (in der Ostsee) zum Absterben“ (Landesamt für Umwelt, Naturschutz u. Geologie (2011), Lebensraumtyp Riffe 1170), auch wenn „Folgen der Eutrophierung wie Sauerstoffmangel oder Überdeckung mit Driftalgen, die in den Senken und Becken der Ostsee und in lenticischen Flachwasserzonen zum Absterben des Makrozoobenthos führen, werden auf den exponierten Riffen“ seltener wirksam werden. Insbesondere im Hinblick auf bereits bestehende massive Eutrophierung der Ostsee und die europäische Meeresstrategie-Rahmenrichtlinie (MSRL 2008/56/EG), welche die Reduzierung der vom Menschen verursachte Eutrophierung und deren Folgen als qualitativen Deskriptor für die Erreichung des „guten Umweltzustands“ ausweist, ist unbedingt von jeglicher Zunahme des Eintrags von atmosphärischen Stickstoffs abzusehen.

a) § 3 Abs. 4 12. BImSchV konkretisiert die Betreiberpflichten des § 5 Abs. 1 Nr. 1 BImSchG für Störfallbetriebe durch eine weitere störfallrechtliche Betreiberpflicht dahingehend, dass die Beschaffenheit und der Betrieb der Anlagen des Betriebsbereichs *dem Stand der Sicherheitstechnik entsprechen müssen*.

Auch § 3 Abs. 4 12. BImSchV ist nicht disponibel. Die Vorschrift gilt zudem umfassend sowohl für technische Vorkehrungen als auch organisatorische Maßnahmen.

Der „Stand der Sicherheitstechnik“ ist der

*„Entwicklungsstand fortschrittlicher Verfahren, Einrichtungen und Betriebsweisen, der die praktische Eignung einer Maßnahme zur Verhinderung von Störfällen oder zur Begrenzung ihrer Auswirkungen gesichert erscheinen lässt. Bei der Bestimmung des Standes der Sicherheitstechnik sind insbesondere vergleichbare Verfahren, Einrichtungen oder Betriebsweisen heranzuziehen, die mit Erfolg im Betrieb erprobt worden sind“ (§ 2 Nr. 10 12. BImSchV).*

Der Begriff „Stand der Sicherheitstechnik“ zielt damit auf ein materiell anspruchsvolles Sicherheitsniveau ab, das einer dynamischen Entwicklung unterliegt und bei dem sich der Maßstab des rechtlich Gebotenen am technischen Fortschritt orientiert.

Die praktische Eignung einer Maßnahme zur Verhinderung von Störfällen oder zur Begrenzung ihrer Auswirkungen muss nachgewiesen sein.

Aus der Eigenständigkeit der Pflicht aus § 3 Abs. 4 12. BImSchV folgt auch, dass die gemäß § 3 Abs. 1 12. BImSchV nach Art und Ausmaß der möglichen Gefahren zu treffenden erforderlichen Vorkehrungen, um Störfälle zu verhindern, dem Stand der Sicherheitstechnik entsprechen müssen. Ebenso, dass gemäß § 3 Abs. 3 12. BImSchV keine Maßnahmen zugelassen werden dürfen, deren praktische Eignung zur Verhinderung von Störfällen oder zur Begrenzung ihrer Auswirkungen nicht gesichert erscheint. Anders ausgedrückt, Maßnahmen zur Erfüllung der Pflicht aus § 3 Abs. 3 12. BImSchV müssen ebenso wie Vorkehrungen nach § 3 Abs. 1 12. BImSchV *nachweisbar dem Stand der Sicherheitstechnik entsprechen*.

b) Vorliegend wurde bereits der Stand der Sicherheitstechnik *in Bezug auf die hier in Rede stehende konkrete Anlage* nicht ermittelt,

Beweis: Sachverständigengutachten.

In der Folge fehlt es an jeglichem Nachweis, dass die Beschaffenheit und der Betrieb gemäß § 3 Abs. 4 12. BImSchV dem Stand der Sicherheitstechnik entsprechen.

Für den Betrieb von 2 FSRUs nebeneinander sowie zusätzlich noch eines LNG-Tankers gibt es kein einschlägiges technisches Regelwerk, erst recht kein verbindliches. Eine Bezugnahme auf nicht einschlägige Regelwerke unter bloßer Hochrechnung von Mengen, wie sie hier offenbar suggeriert werden soll, genügt den Anforderungen an die Ermittlung des Standes der Sicherheitstechnik bereits

deshalb nicht, weil beispielsweise eine Verdoppelung der Größe nicht „lediglich“ eine Verdoppelung des Risikos bedeutet,

Beweis: Sachverständigengutachten.

Vielmehr können zusätzliche und kumulative Effekte hinzu, die gerade in der besonderen Anlagengröße und –anordnung der Regas ihren originären Ursprung haben und insofern betrachtet und bewertet müssen. Das ist nicht erfolgt, hätte aber beispielsweise in Bezug auf Trümmerwurf infolge einer Explosion auf einer der beiden FSRUs, Flugzeugabsturz, Unwetter oder Tsunami erfolgen müssen,

Beweis: Sachverständigengutachten.

Wenn die FSRU Transgas Power havariert, kann sich jedenfalls die innenliegende FSRU Neptune nicht rechtzeitig selbst aus der Gefahrenzone bringen bzw. manövrieren; ob die FSRU Transgas Power sich bei einer Havarie der FSRU Neptune rechtzeitig selbst aus der Gefahrenzone bringen bzw. manövrieren kann, ist nicht geprüft worden und wird bestritten,

Beweis: Sachverständigengutachten.

Das gilt erst recht, wenn eine der beiden FSRUs betankt wird und noch ein LNG-Tanker (wenn auch nur temporär) längsseits liegt oder sich in der Hafeneinfahrt befindet.

c) Der Stand der Sicherheitstechnik wird im Übrigen bereits ausweislich seiner Definition von vornherein nicht ausschließlich durch technische Regeln bestimmt. Zur Ermittlung des Standes der Sicherheitstechnik sowie sodann zu Bewertung, ob der Stand der Sicherheitstechnik eingehalten wird, sind vielmehr unter anderem maßgeblich auch heranzuziehen

- Maßnahmen, die noch nicht im Betrieb erprobt worden sind, bei denen aber sichergestellt ist, dass ihre praktische Eignung zur Verhinderung von Störfällen oder zur Begrenzung der Auswirkungen aus dem allgemeinen technischen Entwicklungsstand abgeleitet werden kann, sowie
- Erkenntnisse aus vergleichbaren Verfahren, Einrichtungen und Betriebsweisen, der Kombination oder Verknüpfung unterschiedlicher Sicherheitsmaßnahmen oder Sicherheitsvorkehrungen, die hinsichtlich ihrer Technologie und der eingesetzten Stoffe mit dem betrachteten Betriebsbereich vergleichbar sind.

Zu berücksichtigen ist also, dass selbst die - hier im Übrigen fehlende - Existenz einer einschlägigen technischen Norm nicht die Einhaltung des Standes der Sicherheitstechnik sicherzustellen vermag, denn der Begriff „Stand der Sicherheitstechnik“ ist angesichts sich ständig aktualisierender technischer Entwicklungen einer fortwährenden Dynamik unterworfen. In einer technischen Norm kann daher ohnehin allenfalls eine Auslegungshilfe erblickt werden. Es kommt bei der Bestimmung viel-

mehr allein auf die praktische Eignung zur Verhinderung von Störfällen an, die nachweisbar feststehen oder mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit zu erwarten sein muss. Auch dazu ergibt sich aus den Antragsunterlagen der Regas nichts.

d) Der „Ermittlung“ des Sicherheitsabstands in den ausgelegten Antragsunterlagen der Regas kommt keine Aussagekraft zu. Die Ermittlung des angemessenen Sicherheitsabstandes im Sinne des KAS-18 kann aus der Natur der Sache nur mit Detailkenntnissen zu der konkreten Situation vor Ort und in der Umgebung erfolgen. Dazu wiederum muss, so das KAS-18-Gutachten selbst, notwendig bereits eine Detailplanung vorliegen oder ein Betriebsbereich existieren. Daran fehlte es jedenfalls im Zeitpunkt der Erstellung des Gutachtens, denn es bestand, so wörtlich „insbesondere noch keine Planungssicherheit, u.a. hinsichtlich der Verbindungen zwischen den FSRU und der Rohrleitungsführung am Pier.“

Überdies wären störfallrechtlich die relevanten Abstandsmessungen tatsächlich jeweils am Rand der Betriebsfläche des Störfallbetriebs der Regas festzulegen gewesen.

e) Ein größerer Austritt von LNG über Wasser führt zur Verdampfung, dabei bildet sich eine entzündbare Wolke, die erhebliche Ausmaße haben kann. Entzündet sich diese Wolke, würde sie Richtung Austrittsquelle zurückbrennen und dort gegebenenfalls zu weiteren Reaktionen führen. Dieses Szenario wurde nicht betrachtet.

Entsprechendes gilt im Hinblick darauf, das etwaige Gas-Luft-Gemische explosiv sind und es bei Entzündung auch zu einer Gaswolkenexplosion kommen kann, bei der nicht nur Hitze freigesetzt wird, sondern auch eine Druckwelle entsteht.

Allein diese Szenarien können zu Auswirkungen über mehrere 100m führen,

Beweis: Sachverständigengutachten.

Zu betrachten gewesen wären ferner

- die Auswirkungen einer Leckage an LNG-Lagertanks einer oder beider FSRUs,
- der vollständiger Abriss einer Rohrleitung,
- die Freisetzung von LNG über LNG-Manifold,
- der Abriss eines Verladearms,
- Pool fire bei Austritt von LNG,
- Lecks die größer sind als Leckgröße von DN25 für Prozessanlagen (für LNG) und DN50 für Erdgas,

Beweis: Sachverständigengutachten.

Ebenso fehlt beispielsweise die Betrachtung des Szenarios der Havarie eines LNG-Tankers mit einem anderen Schiff im oder vor dem Hafen von Mukran.

f) Es ist keine Feuerwehr vorgesehen, die die dem Vorhaben immanenten Störfallrisiken mit angemessenen Mitteln und dem erforderlichen Know-how begegnen könnte.

g) Das Vogelschutzgebiet „Westliche Pommersche Bucht“ wurde ebenso wie das FFH-Gebiet „Kleiner Jasmunder Bodden mit Halbinseln und Schmalen Heide“ entgegen § 3 Abs. 5d BImSchG aus der störfallrechtlichen Betrachtung ausgeschlossen.

h) Im ausgelegten Sicherheitsbericht der Regas werden 44 (!) notwendige „Maßnahmen“ benannt. Dabei geht es teils um „Maßnahmen“, die bei bzw. vor der Inbetriebnahme umzusetzen sind, teils geht es um „Maßnahmen“, die überhaupt erst eine Ermittlung und Bewertung störfallrechtlich relevanter Sachverhalte erfordern.

Eine nachträgliche Ergänzung eines Sicherheitsberichts vor Inbetriebnahme ohne erneute öffentliche Bekanntmachung, Auslegung und Erörterung kommt jedoch allenfalls im Hinblick auf einzelne innerbetriebliche Managementsysteme, nicht jedoch mit Blick auf die Beseitigung grundlegender Defizite eines im Rahmen der Antragstellung vorgelegten Sicherheitsberichts in Betracht (vgl. Dietlein, in: Landmann/Rohmer (Hrsg.), Umweltrecht, Stand: Juni 2023, § 4b der 9. BImSchV Rn. 11).

So aber liegt es hier ua mit Blick auf Folgendes:

- Der Sicherheitsbericht geht nicht von den konkreten Stoffmengen aus, da diese offensichtlich dem Ersteller des Sicherheitsberichts(entwurfs) nicht bekannt waren. Die konkreten Stoffmengen sollen daher ergänzt werden (Maßnahme 6). Ohne Kenntnis und damit Bewertung der konkreten Stoffmengen kann indes aus der Natur der Sache kein valider Sicherheitsbericht erstellt werden, eine bloße nachträgliche Ergänzung von Stoffmengen scheidet aus.
- Die LNG-Tanks der beiden FSRUs dürfen gasseitig nicht ohne zusätzliche Sicherheitseinrichtungen zusammengeschlossen werden, da sie für unterschiedliche Drücke ausgelegt sind (Maßnahme 16). Es ist unklar, ob und wie solche in hohem Maße relevanten Sicherheitseinrichtungen realisiert werden können.
- Es liegen noch keine Daten und keine Auslegung für den LNG Crossover Header zwischen FSRU Transgas Power und FSRU Neptune vor. Eine bloße nachträgliche Ergänzung (Maßnahme 19) der Dimension, maximalen LNG-Transferrate usw. scheidet aus, vielmehr bedarf es auf Grundlage dieser Angaben einer Sicherheitsbewertung.
- Nach „Maßnahme 23“ soll eine „Übersicht durchgeführter Gefahrenanalysen“ ergänzt werden, sofern alle Analysen final vorliegen. Die erforderliche zusammenfassende Bewertung im Sicherheitsbericht kann nicht nachträglich erfolgen, sondern muss Gegenstand der Erörterung sein.
- Nach Maßnahme 31 „ist bis zum Einlaufen der beiden FSRUs in Mukran zu klären, wie sich das Konzept bei Schwersturmereignissen darstellt. Es ist ggf. nachzuweisen, ob die FSRU Neptune bei Schwersturmereignissen im Hafen verbleiben kann.“ D.h. grundlegende Untersuchungen für die Genehmigungsfähigkeit stehen aus, auch hier kommt eine bloße nachträgliche Ergänzung offensichtlich nicht in Betracht.
- Die bloße nachträgliche Ergänzung eines Brandschutzkonzepts im Sicherheitsbericht scheidet ebenfalls aus (so aber Maßnahme 42). Ein valides Brandschutzkonzept muss Bestandteil



der ausgelegten Antragsunterlagen sind. Bislang sind ausweislich der „Maßnahme 42“ der Schutz des Fährterminals und der unmittelbaren Nachbarn nicht berücksichtigt. Es fehlen grundlegende Ermittlungen und Bewertungen für Genehmigungsfähigkeit.

i) Aus dem Vorstehenden ergibt sich eindrücklich, dass die Planungen der Regas für einen Störfallbetrieb der oberen Kategorie, der gleichzeitig eine kritische und anschlagsgefährdete Infrastruktur darstellt, in hohem Maße und grundlegend defizitär sind - zu Lasten von Mensch und Umwelt. Die störfallrechtlichen Betreiberpflichten sind in keiner Weise eingehalten. V

Nochmals verschärft wird das durch die beantragten Ausnahmen von § 19 GefStoffV, § 14 BiostoffV und § 3 2. SprengV. Im Bereich kritischer Infrastruktur muss die höchste Sicherheitsstufe gelten, die Erteilung von Ausnahmen zB. beim Umgang mit Stoffen und der Unterweisung des Personals kommen nicht in Betracht.

12.

Es fehlen auch jegliche Ermittlungen und Unterlagen mit Blick auf den Schutz der kritischen Infrastruktur der Regas durch Einwirkungen Dritter von außen. Die Regas ist auch insofern originär verantwortlich.

13.

In den Antragsunterlagen finden sich keinerlei Unterlagen zu den nautischen Gegebenheiten und zur sicheren An- und Abfahrt von bis zu 345 m großen LNG-Tankern. Es wird bezweifelt, dass eine sichere An- und Abfahrt von LNG-Tankern, zumal unter allen relevanten Wetter- und Sichtbedingungen, navigatorisch gewährleistet werden kann,

Beweis: Sachverständigengutachten.

Bereits mit den 2 FSRUs sowie erst recht zusätzlich mit einem LNG-Tanker an Liegeplatz 12 würden zudem, auch in Anbetracht der einzuhaltenden Sicherheitsabstände, Navigationsmöglichkeiten im Hafen Mukran für andere Verkehre (Passagierfähren, Frachtschiffe) erheblich einschränkt, wenn nicht unmöglich

Beweis: Sachverständigengutachten.

Die FSRUs samt LNG-Tanker befinden sich an Liegeplatz 12 und damit in unmittelbarer Nähe der Hafeneinfahrt, so dass jedes ein- und ausfahrende Schiff den Sicherheitsbereich des Störfallbetriebs der Regas entlang- oder durchfahren müsste. Das gilt noch einmal mehr, weil der Ausgangspunkt für die störfallrechtlich relevanten Abstandsmessungen tatsächlich jeweils am Rand der Betriebsfläche des Störfallbetriebs der Regas festzulegen gewesen wäre.



14.

Auf die Einwendungen des BUND Landesverband MV, des NABU Kreisverbandes Rügen und des WWF Ostseebüros Stralsund wird vollumfänglich Bezug genommen, ebenso auf die der Gemeinde Binz, sofern diese sich insbesondere auf Störfall- und Sicherheitsaspekte beziehen.

Mit freundlichen Grüßen

Sascha Müller-Kraenner  
Bundesgeschäftsführer