

Amt für Planfeststellung Verkehr

Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit, Technologie und Tourismus
Amt für Planfeststellung Verkehr, Postfach 7107, 24171 Kiel

German LNG Terminal GmbH
Geschäftsleitung
Elbehafen
25541 Brunsbüttel

Ihr Zeichen:
Ihre Nachricht vom:
Mein Zeichen: APV 13 - 624.911.2-11
Meine Nachricht vom:

aus datenschutzrechtlichen
Gründen geschwärzt

Telefax: 0431 383-2754

16. April 2019

nachrichtlich:

- siehe beigefügte Anschriftenverteilerliste-

**Planfeststellungsverfahren gemäß § 139 LWG für das
,German LNG-Terminal in Brunsbüttel';
Unterrichtung über den Untersuchungsrahmen gemäß § 15 UVPG**

Anlagen: *Niederschriften der Termine am 31.01.2019 und 21.02.2019
(nur für an den Terminen Beteiligte)*

Sehr geehrter Herr Brouwer,
sehr geehrte Damen und Herren,

ich beziehe mich auf Ihre Anträge auf Unterrichtung über den Untersuchungsrahmen in der Fassung der Überarbeitung vom 17.12.2018 (,Scoping'-Unterlage) und auf den ,Scoping'-Termin am 31.01.2019 in Brunsbüttel sowie auf die Fortsetzungstermine am 21.02.2019 und am 18.03.2019 in Kiel, bei denen Sie, die Träger öffentlicher Belange sowie anerkannte Umweltvereinigungen (am 31.01.2019) und sonstige Dritte (am 31.01.2019) die Gelegenheit zu einer Besprechung hatten.

Vorab möchte ich darauf hinweisen, dass eine Bestimmung der Federführung gemäß § 31 Abs. 1 UVPG von Seiten des Ministers für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit, Technologie und Tourismus nicht für erforderlich gehalten wurde. Dies wurde uns mit Schreiben vom 15.04.2019 mitgeteilt. Die Unterrichtung bezieht sich deshalb nur auf das hafenrechtliche Planfeststellungsverfahren aufgrund des § 139 Abs. 1 LWG, für das das APV die zuständige Genehmigungsbehörde ist.

Dienstgebäude: Mercatorstr. 9, 24106 Kiel | Telefon 0431 383-0 | Telefax
planfeststellung@wimi.landsh.de | www.schleswig-holstein.de/apv | E-Mail-Adressen: Kein Zugang für elektronisch verschlüsselte Dokumente. | In der Mercatorstrasse 3 steht eine Ladesäule für E-Fahrzeuge (22kw) zur Verfügung.

Das ‚German LNG-Terminal‘ besteht in planungsrechtlicher Hinsicht aus einem Hafen und aus einer nach dem Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) genehmigungsbedürftigen Anlage.

Die Ermittlung und Beschreibung der erheblichen Umweltauswirkungen ist in dem vorliegenden Fall auf den Hafen einschließlich der darin einzukonzentrierenden Regelungsgebiete (straßenrechtliche und eisenbahnrechtliche Planfeststellung, deichrechtliche Genehmigung) zu konzentrieren. Im Verhältnis zu dem Regelungsbereich des BImSchG (LNG-Anlage für die LNG-Lagerung an Land) ist deshalb von besonderer Bedeutung, dass lediglich die Festsetzung der Bodennutzung - also die Infrastruktur, wozu die land- und seeseitige Hafenbetriebsfläche, der Landungssteg sowie die eisenbahnrechtlichen und straßenrechtlichen Anschlüsse an das Verkehrsnetz als notwendige Folgemaßnahmen gehören, - Regelungsgegenstand der hafenrechtlichen Planfeststellung sind.

Bei der Beschreibung der Inhalte des UVP-Berichtes ist deshalb von besonderer Bedeutung, dass eine Differenzierung in den ‚Hafen‘ sowie die ‚LNG-Lagerung an Land‘ stattfindet. Dabei kommt es darauf an, dass der UVP-Bericht das erforderliche umweltbezogene Abwägungsmaterial für das hafenrechtliche Planfeststellungsverfahren bereithält. Es muss deshalb erkennbar sein, inwieweit sich die jeweiligen Beschreibungen im UVP-Bericht auf den Hafen (d.h. die Hafenbetriebsfläche inkl. Wasserfläche, die Eisenbahnbetriebsanlagen, die innerbetrieblichen Wege, den Anschluss an das Straßennetz, den Deich oder den Landungssteg) beziehen.

Die ‚LNG-Lagerung an Land‘ (d.h. Lagertanks, Rohrleitungsanlagen, Steuerwarte uvm.) - ist als nicht kumulierendes Vorhaben mit möglicherweise kumulativen Umweltauswirkungen zu qualifizieren. Hieraus folgt, dass im UVP-Bericht gesondert darzustellen ist, welche Vorbelastungen der ‚LNG-Lagerung an Land‘ zuzurechnen sind. Solche Vorbelastungen können sich z.B. durch die Wirkfaktoren Schall und Erschütterungen, Luftschadstoffe, Licht oder Veränderung der Raumstruktur ergeben. Im Zuge des vorliegenden Unterrichtungsschreibens kann allerdings keine Vorgabe gemacht werden, auf welche Weise die möglichen Vorbelastungen der ‚LNG-Lagerung an Land‘ ermittelt und beschrieben werden. Es ist deshalb erforderlich, dass entsprechende Angaben aus Dokumenten bzw. Auskünften der verfahrensführenden Behörde des Genehmigungsverfahrens nach BImSchG (hier das LLUR Regionaldezernat Südwest als Immissionsschutzbehörde) oder sonstigen geeigneten Quellen abgeleitet oder übernommen werden. Dasselbe gilt für kumulative Umweltauswirkungen aufgrund von bestehenden oder geplanten Vorhaben außerhalb des ‚German LNG-Terminal‘ (z.B. die Sonderabfallverbrennungsanlage der Fa. Remondis oder das Lager für schwach- und mittelfradioaktive Abfälle der Fa. Kernkraftwerk Brunsbüttel).

Mit Blick auf den antragsgegenständlichen Konkretisierungsgrad des Hafens lege ich fest, dass Ihre ‚Scoping‘-Unterlage in der Fassung der Überarbeitung vom 17.12.2018 einschließlich der nachfolgenden Konkretisierungen, Einschränkungen und Ergänzungen den Untersuchungsrahmen im Sinne des § 15 Abs. 1 UVPG bildet.

In Bezug auf die Beschreibung des Vorhabens mit Angaben zum Standort, zur Art, zum Umfang und zur Ausgestaltung, zur Größe und zu anderen wesentlichen Merkmalen des Vorhabens (§ 16 Abs. 1 Nr. 1 UVPG) gebe ich Ihnen Folgendes auf:

1. Die Beschreibung des Vorhabens mit Angaben zum Standort, zur Art, zum Umfang und zur Ausgestaltung, zur Größe und zu anderen wesentlichen Merkmalen des Vorhabens ist im Hinblick auf die Darstellung auf Seite 6 der ‚Scoping‘-Unterlage dergestalt zu fokussieren, dass v.a. die Hafenbetriebsfläche, der Landungssteg sowie die zu nutzenden Wasserflächen zu beschreiben sind.
2. Die Lage des Hafens und der ‚LNG-Lagerung an Land‘ und ihrer maßgeblichen Bestandteile sind mittels einer oder mehrerer Planzeichnungen zu konkretisieren. Als Bestandteile gelten insbesondere
 - a. die Hafenbetriebsflächen,
 - b. der Landungssteg einschließlich ‚Jetty‘,
 - c. die Schiffsliegeplätze,
 - d. die Liegewanne,
 - e. die Eisenbahnbetriebsanlagen,
 - f. die Wege (Straßen u.dgl.),

während

- g. die LNG-Lagertanks,
- h. die Gebäude für die Steuerung der LNG-Anlage,
- i. die Fackel und
- j. die Verladeeinrichtungen

lediglich nachrichtlich darzustellen sind.

Die Darstellung erfolgt jeweils in einem geeigneten Maßstab und mit Maßangaben. Die Maßangaben müssen die horizontalen Dimensionen der Vorhaben an sich, ihre Flächen sowie die Abstände benachbarter Vorhaben zueinander zeigen. Soweit sich einzelne bauliche Anlagen aus ihrer Umgebung deutlich abheben, ist zusätzlich auch die Höhe anzugeben. Ergänzend sind die Entfernungen der o.g. Vorhaben zu benachbarten gewerblichen bzw. empfindlichen Anlagen und Nutzungen darzustellen. Hierzu zählen insbesondere

- a. das Kernkraftwerk Brunsbüttel,
- b. das Standortzwischenlager Brunsbüttel,
- c. das Lager für schwach- und mittelfradioaktive Abfälle,
- d. die Sonderabfallverbrennungsanlage der Firma Remondis,
- e. die Höchstspannungs-Gleichstrom-Übertragungsleitung ‚Suedlink‘ einschließlich der geplanten Konverterstation,
- f. der Elbehafen,
- g. die Bundeswasserstraße Elbe und
- h. die Erdgashochdruckleitung (Brunsbüttel – Hetlingen).

3. Es ist – wenn und soweit möglich - kartografisch darzustellen, an welcher Stelle eine mögliche geplante Erdgashochdruckleitung (Brunsbüttel – Hetlingen) an das Betriebsgelände anbindet.

In Bezug auf die Beschreibung der Umwelt und ihrer Bestandteile im Einwirkungsbereich des Vorhabens (§ 16 Abs. 1 Nr. 2 UVPG) gebe ich Ihnen Folgendes auf:

4. Der Untersuchungsraum ist in Bezug auf den Wirkfaktor ‚Schall und Erschütterungen‘ und als Konkretisierung der Darstellung unter Ziffer 5.4 der ‚Scoping‘-Unterlage aus den folgenden Aktivitäten abzuleiten:
 - a. Betrieb von Baumaschinen und Baufahrzeugen auf der Baustelle für den Hafen bzw. den Landungssteg,
 - b. Fahrten von Lieferfahrzeugen auf der o.g. Baustelle,
 - c. Rammarbeiten für den Landungssteg,
 - d. Betrieb von Eisenbahnfahrzeugen, Tankkesselwagen und Schiffen.
5. Der Untersuchungsraum ist in Bezug auf den Wirkfaktor ‚Schall und Erschütterungen‘ ergänzend zu Nr. 4 auch aus Aktivitäten, die anderen Vorhaben zuzuordnen sind, abzuleiten. Dabei sind Vorhaben einzubeziehen, deren Wirkfaktoren zu kumulativen Umweltauswirkungen beitragen können. Hierzu zählen insbesondere
 - a. das Lager für schwach- und mittelradioaktive Abfälle,
 - b. die Höchstspannungs-Gleichstrom-Übertragungsleitung ‚Suedlink‘ einschließlich der geplanten Konverterstation und
 - c. die Erdgashochdruckleitung (Brunsbüttel – Hetlingen).
6. Der Untersuchungsraum ist in Bezug auf den Wirkfaktor ‚Licht‘ und als Konkretisierung der Darstellung unter Ziffer 5.6 der ‚Scoping‘-Unterlage aus den Emissionen der Hafenbetriebsfläche, des Landungssteiges und der Schiffe abzuleiten. Es sind insbesondere die folgenden Lichtquellen in die Beschreibung einzubeziehen:
 - a. Flutlicht, welches die Hafenbetriebsfläche und ggf. die Schiffs Liegeplätze ausleuchtet,
 - b. Navigations- und Sicherheitsbeleuchtung,
 - c. Beleuchtung der Fahrzeuge (Straße und Schiene) an Land sowie der Schiffe und
 - d. Baustellenbeleuchtung für die Herstellung der Hafenbetriebsfläche, des Landungssteiges sowie der Liegewanne.
7. Der Untersuchungsraum ist in Bezug auf den Wirkfaktor ‚Veränderung der Raumstruktur‘ und vor dem Hintergrund der Bewertung der Auswirkungen auf das Schutzgut Landschaft insbesondere aus der körperlichen Gestalt und der Höhe eines ‚Q_{max}‘-Tankschiffs abzuleiten.
8. Es ist kartografisch darzustellen, an welchen Stellen innerhalb eines 3000-m-Radius um das Vorhaben herum Berufsfischerei (Elbefischer, Hamen-Fischerei) betrieben wird.

9. Es ist in Text und Karte darzustellen, ob und in welcher Quantität Tiere der folgenden Arten bzw. Artengruppen im Untersuchungsraum vorhanden bzw. zu erwarten sind:

- a. Fledermäuse,
- b. Rastvögel,
- c. Brutvögel,
- d. Amphibien und
- e. Schweinswale.

Der Untersuchungsraum besteht aus dem eigentlichen Vorhaben in seiner physischen Ausprägung. Darüber hinaus besteht er aus dem Eingriffsraum, dem Wirkraum des Vorhabens und ggf. dem Kompensationsraum. Der Untersuchungsraum ist grundsätzlich anhand artenspezifischer Erwägungen herzuleiten. Die Argumentation ist nachvollziehbar darzustellen. Der Wirkraum des Vorhabens beträgt abstrakt 10 km für die Art Schweinswal. In Bezug auf die Rast- und Brutvögel wird er abstrakt durch die 47-dB(A)-Isophone begrenzt (s. Tischvorlage der Vorhabenträgerin, Abbildung 32). Die Beschreibung bezieht sich sowohl auf das Gebiet Schleswig-Holsteins als auch auf das Gebiet Niedersachsens.

10. Der Kompensationsermittlung ist die aktuelle Biotoptypenkartierung (LLUR) zugrunde zu legen.
11. Die Biotoptypenkartierung des LLUR sowie eigene Kartierungen sind im Maßstab 1 : 2.000 kartografisch darzustellen.
12. Innerhalb des Untersuchungsraumes sind unabhängig von den ‚Natura-2000-Flächen‘ auch Naturschutz- und Landschaftsschutzgebiete zu beschreiben.
13. Der Aufbau und die Beschaffenheit des Flussgrundes im Bereich der vorgesehenen Liegewanne sind ebenso zu beschreiben, wie mögliche Ablagerungsorte für Baggergut im Gewässer und an Land. Den inhaltlichen Maßstab der Beschreibung geben die ‚Gemeinsamen Übergangsbedingungen [...] zum Umgang mit Baggergut in den Küstengewässern‘ (GÜBAK). Informationsgrundlagen sollen u.a. von der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes und von den Unteren Bodenschutzbehörden beschafft werden.
14. Die Eigenschaften der vorfindlichen Böden sind im Hinblick auf die zeitweise und/oder dauerhafte Lagerung bzw. den Wiedereinbau von Bodenaushub zu beschreiben. Hierbei ist möglichen schädlichen Bodenveränderungen besondere Aufmerksamkeit zu widmen.
15. Der Untersuchungsraum ist in Bezug auf den Wirkfaktor ‚Luftschadstoffe‘ mit Blick auf verkehrliche Emissionen aufgrund von Fahrten von Eisenbahn- bzw. von Tankkesselwagen und von Schiffsanfahrten festzulegen. Für die Bauphase sind auch die Emissionen aufgrund des Betriebs von Baustellenfahrzeugen bzw. von Baumaschinen zu beschreiben.

16. Es ist darzustellen, dass sich abgebrannte Kernbrennstoffe im Standortzwischenlager Brunsbüttel befinden. Die Lagerung erfolgt auf der Grundlage einer atomaufsichtlichen Anordnung. Näheres kann ggf. den Unterlagen aus dem atomaufsichtlichen Genehmigungsverfahren entnommen werden. Auskünfte erteilt die Atomaufsichtsbehörde (Umweltministerium S.-H., Referat V 75).

In Bezug auf die Beschreibung der Merkmale des Vorhabens und des Standorts, mit denen das Auftreten erheblicher nachteiliger Umweltauswirkungen des Vorhabens ausgeschlossen, vermindert oder ausgeglichen werden soll (§ 16 Abs. 1 Nr. 3 UVPG) gebe ich Ihnen Folgendes auf:

17. Die Beschreibung ist insbesondere auf diejenigen Maßnahmen zu konzentrieren, die bei der Hafenbetriebsfläche, dem Landungssteg, den Schiffs Liegeplätzen oder dem Hafenbetrieb ansetzen. Als Beispiel können Maßnahmen gemäß der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung oder gemäß dem europäischen Artenschutzrecht gelten.

In Bezug auf die Beschreibung der geplanten Maßnahmen, mit denen das Auftreten erheblicher nachteiliger Umweltauswirkungen des Vorhabens ausgeschlossen, vermindert oder ausgeglichen werden soll, sowie eine Beschreibung geplanter Ersatzmaßnahmen (§ 16 Abs. 1 Nr. 4 UVPG) gebe ich Ihnen Folgendes auf:

18. Es ist darzulegen, ob und in welchem Rahmen der Einsatz einer Umweltbaubegleitung bzw. einer bodenkundlichen Baubegleitung vorgesehen ist.

In Bezug auf die Beschreibung der zu erwartenden erheblichen Umweltauswirkungen des Vorhabens (§ 16 Abs. 1 Nr. 5 UVPG) gebe ich Ihnen Folgendes auf:

19. Bei der Ermittlung und Beschreibung der erheblichen Umweltauswirkungen aufgrund von Licht sind mit Blick auf die Darstellung in Tabelle 9 der ‚Scoping‘-Unterlage
- a. Emissionen während der Bauphase der Hafenbetriebsfläche, des Landungssteiges und der Liegewanne,
 - b. land- und seeseitige verkehrliche Emissionen,
 - c. Flutlichtausleuchtung der Hafenbetriebsfläche bzw. der Schiffs Liegeplätze und
 - d. Beleuchtung und ggf. Befuerung aufgrund strom- und schiffahrtspolizeilicher Vorschriften

von besonderer Bedeutung.

20. Die Ermittlung und Beschreibung der erheblichen Umweltauswirkungen aufgrund von thermischen Wirkungen ist insbesondere auf die Befestigung der Hafenbetriebsfläche sowie auf den Landungssteg („Hitzeinsel-Effekt“) zu konzentrieren.
21. Die Ermittlung und Beschreibung der erheblichen Umweltauswirkungen aufgrund von Wasserentnahmen ist insbesondere auf die Bau- bzw. Betriebsphase der Hafenbetriebsfläche und des Landungssteiges zu konzentrieren.
22. Es ist zu beschreiben, inwieweit bau-, anlage- oder betriebsbedingte Umweltauswirkungen in Form von Sedimentumlagerungen aufgrund der Herstellung der Liegewanne entstehen können. Das Vorhaben Dritter „Fahrrinnenanpassung der Unter- und Außenelbe“ soll kumulativ berücksichtigt werden. Hierbei sind sowohl Umlagerungen im Wasser als auch an Land zu beschreiben. Der methodische Ansatz ist gemäß den „Gemeinsamen Übergangsbedingungen [...] zum Umgang mit Baggergut in den Küstengewässern“ (GÜBAK) zu wählen.
23. Die Ermittlung und Beschreibung der erheblichen Umweltauswirkungen aufgrund von Abwässern ist insbesondere auf die Sammlung, Rückhaltung und ggf. Fortleitung des Niederschlagswassers zu konzentrieren.
24. Es ist zu beschreiben, wie sich bau-, betriebs- und ggf. anlagebedingte Schallemissionen des Vorhabens auf die aquatische Fauna auswirken. Hierfür sollen die erforderlichen Grundlagenangaben beim Niedersächsischen Landesamt für Lebensmittelsicherheit und Verbraucherschutz (LAVES) sowie bei der Flussgebietsgemeinschaft Elbe abgefragt werden. Im Hinblick auf den methodischen Ansatz soll ein Transfer aus dem „Integrierten Bewirtschaftungsplan Weser“ erfolgen. Das Vorhaben Dritter „Fahrrinnenanpassung der Unter- und Außenelbe“ soll bei der Beschreibung der Umweltauswirkungen kumulativ berücksichtigt werden.
25. Die Ermittlung und Beschreibung der erheblichen Umweltauswirkungen aufgrund von Wasser- / Luft- Schall ist insbesondere auf Emissionen während der Bauphase der Hafenbetriebsfläche, des Landungssteiges und der Liegewanne sowie auf land- und seeseitige verkehrliche Emissionen während der Betriebsphase zu konzentrieren. Mit Blick auf die Darstellung in Tabelle 9 der „Scoping“-Unterlage sind
- a. die Auswirkungen der land- / seeseitigen Verkehre und
 - b. die lärmtechnische Untersuchung nach AVV Baulärm für die Herstellung der Hafenbetriebsfläche, des Landungssteiges und der Liegewanne
- von besonderer Bedeutung. Die Ermittlung und Beschreibung der erheblichen Umweltauswirkungen aufgrund von Schall und Erschütterungen umfasst darüber hinaus auch sämtliche Geräusche der Tankschiffe bzw. Geräusche auf den Tankschiffen während der Liegezeit.
26. In die Beschreibung der Umweltauswirkungen gemäß Nr. 25 sind auch die kumulativen Umweltauswirkungen anderer Vorhaben einzubeziehen. Hierzu zählen insbesondere

- a. das Lager für schwach- und mittelradioaktive Abfälle,
- b. die Höchstspannungs-Gleichstrom-Übertragungsleitung ‚Suedlink‘ einschließlich der geplanten Konverterstation und
- c. die Erdgashochdruckleitung (Brunsbüttel – Hetlingen).

27. Bei der Ermittlung und Beschreibung der erheblichen Umweltauswirkungen aufgrund von Luftschadstoffen sind mit Blick auf die Darstellung in Tabelle 9 der ‚Scoping‘-Unterlage

- a. die Emissionen aus dem wasser- und landgebundenen Zu- und Abfahrtsverkehr des Betriebes (d.h. der Tankschiffe, der Tankkesselwagen sowie der Eisenbahnkesselwagen und der Lokomotiven) und
- b. der Staub und andere Emissionen (z.B. der Baustellenfahrzeuge) während der Bauphase der Hafenbetriebsfläche, des Landungssteiges und der Liegewanne

von besonderer Bedeutung.

28. Es ist zu beschreiben, wie sich die (vorhabenbedingte Veränderung der) Strömungsverhältnisse im Bereich des Landungssteiges und der Liegewanne als Wechselwirkung auf die Gesamtheit der Schutzgüter auswirkt. Die Auswirkungen des Vorhabens Dritter ‚Fahrrinnenanpassung der Unter- und Außenelbe‘ sollen kumulativ berücksichtigt werden. Hierfür sollen die erforderlichen Grundlagendaten bei der Flussgebietsgemeinschaft Elbe sowie bei der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes abgefragt werden. Im Hinblick auf den methodischen Ansatz soll ein Transfer aus dem ‚Integrierten Bewirtschaftungsplan Weser‘ erfolgen. Soweit möglich, ist dasselbe Verfahren für die Ermittlung der Veränderung der Strömungsgeschwindigkeit anzuwenden, welches bereits dem Planfeststellungsantrag für das Vorhaben Dritter ‚Vielzweckhafen‘ in Brunsbüttel zugrunde liegt.

29. Der anfallende Bodenaushub ist sowohl quantitativ als auch qualitativ zu beschreiben. Hierbei ist möglichen schädlichen Bodenveränderungen besondere Aufmerksamkeit zu widmen. Die Beschreibung ist nach

- a. Aushub,
- b. Zwischenlagerung,
- c. Wiedereinbau und
- d. Entsorgung

zu differenzieren.

30. Es ist zu beschreiben, welche Mengen an Niederschlagswasser anfallen und wie mit dem Wasser umgegangen werden soll. Hierbei sind insbesondere

- a. die Rückhaltung vor Ort,
- b. die Verdunstung,
- c. die Nutzung,

- d. die Reinigung sowie
- e. die Versickerung bzw.
- f. die Fortleitung

zu thematisieren. Bei der Beschreibung der Umweltauswirkungen soll der gemeinsame Leitfaden des Innenministeriums (MILI) und des Umweltministeriums (MELUND) Schleswig-Holsteins zum Umgang mit Regenwasser im Städtebau herangezogen werden.

31. Die möglichen erheblichen Umweltauswirkungen auf das Schutzgut Wasser sind so zu beschreiben, dass die Anforderungen der europäischen Wasserrahmen-Richtlinie erkenn- und prüfbar sind. Hierzu kann ein Wasserrechtlicher Fachbeitrag vorgelegt werden. Für die Erstellung eines solchen Fachbeitrages wird auf den Entwurf des Papiers „Straßenbau und WRRL - Hinweise zur Erstellung eines Beitrages über die Vereinbarkeit eines Straßenbauvorhabens mit den Bewirtschaftungszielen nach §§ 27 und 47 WHG in Schleswig-Holstein“ des Landesbetriebes Straßenbau und Verkehr hingewiesen. Die Auswirkungen des Vorhabens Dritter ‚Fahrrinnenanpassung der Unter- und Außenelbe‘ sollen kumulativ berücksichtigt werden. Hierfür sollen die erforderlichen Grundlagendaten bei der Flussgebietsgemeinschaft Elbe sowie bei der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes abgefragt werden.

32. Für die Beschreibung entsprechend Nr. 31 sind insbesondere die folgenden Hinweise zu berücksichtigen:

- a. Es ist die Aufgabe der Vorhabenträgerin sicherzustellen, dass die zugrunde gelegte Bewertung des ökologischen Potenzials sowie des chemischen Zustandes des Oberflächenwasserkörpers bzw. des mengenmäßigen und des chemischen Zustandes des Grundwasserkörpers aktuell und valide ist. Hierzu wird die Kontaktaufnahme mit den zuständigen Wasserbehörden empfohlen: Umweltministerium S.-H., V 443; Landesamt für Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume, Dezernat 41 (Gewässerökologie), Dezernat 44 (Grundwasserschutz). Soweit einzelne Qualitätskomponenten nicht bewertet werden, ist eine Erörterung im UVP-Bericht (sowie in etwaigen anderen Teilen der Antragsunterlage) geboten.
- b. Sofern Wasserentnahmen und (Wieder-) Einleitungen aus bzw. in die Elbe vorgesehen sind wird darauf hingewiesen, dass die in den Anlagen 6, 7 und 8 der Oberflächengewässerverordnung ausgewiesenen Werte als Beurteilungsmaßstab heranzuziehen sind.
- c. Im Hinblick auf Einleitungen von oberflächlich anfallendem Wasser (z.B. aus Niederschlägen) wird auf die erforderliche Betrachtung von Chlorid- und Nährstoffeinträgen hingewiesen.
- d. Falls Einleitungen in den nördlich bzw. östlich des Vorhabens angrenzenden Graben vorgesehen sind, sind auch deren Auswirkungen auf den Oberflächenwasserkörper Elbe zu beschreiben.
- e. Es wird auf das Urteil des Bundesverwaltungsgerichtes vom 9. Februar 2017 - BVerwG 7 A 2.15 – hingewiesen. Aus den Erwägungen des Gerichts zu der

Vereinbarkeit des streitgegenständlichen Vorhabens mit den Bewirtschaftungszielen des WHG können Rückschlüsse für die Beschreibung der Umweltauswirkungen gezogen werden.

33. Bei der Beschreibung der Umweltauswirkungen durch Erschütterungen auf das Schutzgut Menschen, einschließlich der menschlichen Gesundheit, sowie auf das Schutzgut Sachgüter ist die durch die LAI 2018 (Bund/Länder-Arbeitsgemeinschaft Immissionsschutz: Hinweise zur Messung, Beurteilung und Verminderung von Erschütterungsimmissionen, Stand 06.03.2018) beschriebene Methode analog anzuwenden.
34. Es ist zu beschreiben, welche Umweltauswirkungen auf das Klima i.S. des Mikroklimas im unmittelbaren Vorhabenumfeld zu erwarten sind. Hierbei sind insbesondere die Parameter Luftfeuchtigkeit, Temperatur, Kaltluftentstehung und Luftaustausch in ihrer kleinräumigen und zeitlichen Verteilung darzustellen. Bei der Beschreibung der Umweltauswirkungen sind auch die kumulativen Umweltauswirkungen anderer Vorhaben einzubeziehen. Hierzu zählen insbesondere
- a. die Höchstspannungs-Gleichstrom-Übertragungsleitung ‚Suedlink‘ einschließlich der geplanten Konverterstation und
 - b. die bauplanungsrechtlich zulässige Nutzung im Geltungsbereich des Bebauungsplanes Nr. 75 der Stadt Brunsbüttel. Für die bauliche Nutzung ist dabei zu unterstellen, dass der nicht durch die Planfeststellungsgrenze des Hafens sowie durch erforderliche Folgemaßnahmen überdeckte Geltungsbereich des Bebauungsplanes entsprechend seiner Festsetzungen und eingedenk der Bestimmungen in den §§ 17, 19, 20 u. 21 BauNVO höchstzulässig ausgenutzt wird. Nähere Auskünfte zum städtebaulichen Konzept sind ggf. bei der Gemeinde einzuholen.
35. Es ist zu beschreiben, welche Umweltauswirkungen auf das Klima i.S. des anthropogenen Klimawandels zu erwarten sind. Hierbei ist insbesondere auf die Emission von Treibhausgasen abzustellen.
36. Die Ermittlung und Beschreibung der erheblichen Umweltauswirkungen auf das Schutzgut Sachgüter ist auf die folgenden Sachgüter zu beziehen
- a. die Höchstspannungs-Gleichstrom-Übertragungsleitung ‚Suedlink‘ einschließlich der geplanten Konverterstation,
 - b. das Kernkraftwerk Brunsbüttel,
 - c. das Lager für schwach- und mittelfradioaktive Abfälle,
 - d. das Standortzwischenlager Brunsbüttel,
 - e. die Sonderabfallverbrennungsanlage der Firma ‚Remondis‘,
 - f. die Erdgashochdruckleitung (Brunsbüttel – Hetlingen) und
 - g. der Elbehafen.

Die o.g. Sachgüter zeichnen sich neben ihrem offenkundigen hohen materiellen Wert auch durch einen exponierten funktionellen Wert aus. Es bleibt Ihnen unbenommen, aus der Sachverhaltsermittlung heraus etwaige räumliche Binnendifferenzierungen in Bezug auf die Buchstaben a., b. und e. zu begründen.

37. Es ist darauf zu achten, dass die Aussagen im UVP-Bericht inhaltlich durch die zugrundeliegenden Fachgutachten (z.B. die FFH-Vorprüfung) gedeckt sind.

In Bezug auf eine Beschreibung der vernünftigen Alternativen, die für das Vorhaben und seine spezifischen Merkmale relevant und vom Vorhabenträger geprüft worden sind, und die Angabe der wesentlichen Gründe für die getroffene Wahl unter Berücksichtigung der jeweiligen Umweltauswirkungen (§ 16 Abs. 1 Nr. 6 UVPG) gebe ich Ihnen Folgendes auf:

38. Die Beschreibung der vernünftigen Alternativen [...] ist insbesondere auf diejenigen zu konzentrieren, die sich auf die Hafenbetriebsfläche, den Landungssteg, die Schiffs Liegeplätze oder den Hafenbetrieb beziehen.

In Bezug auf die eine allgemein verständliche, nichttechnische Zusammenfassung des UVP-Berichts (§ 16 Abs. 1 Nr. 7 UVPG) gebe ich Ihnen Folgendes auf:

Hierzu erfolgt keine besondere Vorgabe.

In Bezug auf die Bestimmung, dass der UVP-Bericht Angaben zu den Auswirkungen des Vorhabens auf die Erhaltungsziele eines Gebiets enthalten muss, wenn dieses Vorhaben nach § 1 Absatz 1, einzeln oder im Zusammenwirken mit anderen Vorhaben, Projekten oder Plänen geeignet ist, ein Natura 2000-Gebiet erheblich zu beeinträchtigen (§ 16 Abs. 1 Satz 2 UVPG) gebe ich Ihnen Folgendes auf:

39. In Bezug auf die Berücksichtigung des Habitat-Schutzes erstreckt sich der Untersuchungsraum für den von der Planfeststellung des APV erfassten Umgriff auf die folgenden besonderen Schutzgebiete bzw. Gebiete von gemeinschaftlichem Interesse

- a. DE 2018-331 Unterelbe,
- b. DE 2323-392 Schleswig-Holsteinisches Elbästuar und angrenzende Flächen,
- c. DE 2121-401 Unterelbe und
- d. DE 2121-402 Vorland St. Margarethen.

40. Die Beschreibung (siehe Nr. 24), wie sich bau-, betriebs- und ggf. anlagebedingte Schallemissionen des Vorhabens auf die aquatische Fauna auswirken, ist als Grundlage für die FFH-Verträglichkeitsprüfung zu verwenden.

41. Die Beschreibung (siehe Nr. 28), wie sich die (vorhabenbedingte Veränderung der) Strömungsverhältnisse im Bereich des Landungsteges und der Liegewanne als Wechselwirkung auf die Gesamtheit der Schutzgüter auswirkt, ist als Grundlage für die FFH-Verträglichkeitsprüfung zu verwenden.

Hinsichtlich der Inhalte des mit dem Antrag auf Planfeststellung Ihres Vorhabens vorzulegenden UVP-Berichts weise ich im Übrigen auf § 16 UVPG hin. Bei der Unterrichtung über den Untersuchungsrahmen handelt es sich um die Einschätzung der Planfeststellungsbehörde auf der Grundlage des derzeitigen Kenntnisstandes. Sofern Ihre Untersuchungen einen weitergehenden Ermittlungsbedarf offenlegen, empfehle ich eine selbstständige Anpassung (Erweiterung) der Untersuchung vorzunehmen. Gerne können Sie mich hierzu kontaktieren (§ 15 Abs. 5 UVPG).

Meine Unterrichtung stellt die verbindliche inhaltliche Anforderung an den UVP-Bericht zum heutigen Datum und auf der Grundlage der von Ihnen bisher vorgelegten Unterlagen dar. Aufgrund des komplexen Abstimmungsprozesses zwischen den unterschiedlichen Fachbehörden, Ihnen und der Planfeststellungsbehörde weise ich ausdrücklich darauf hin, dass ich mir eine Ergänzung und ggf. Konkretisierung dieser Unterrichtung vorbehalte. Eine solche Ergänzung könnte sich insbesondere auf die von Ihnen in Aussicht gestellten Papiere beziehen, die nachfolgend und beispielhaft aufgeführt werden:

- a. Nachweis der Basissicherheit der LNG-Anlage für die LNG-Lagerung an Land mit Blick auf den Nachweis, dass Ihr Vorhaben mit den Anforderungen an die Sicherheit der kerntechnischen Anlagen am Standort Brunsbüttel vereinbar ist;
- b. Nachweis der Basissicherheit der LNG-Tanker während des Anlauf- / Auslaufvorgangs sowie der Liegezeiten mit Blick auf den Nachweis, dass Ihr Vorhaben mit den Anforderungen an die Sicherheit der kerntechnischen Anlagen am Standort Brunsbüttel vereinbar ist;
- c. Grundzüge eines Sicherheitsberichts gemäß 12. BImSchV insbesondere mit Blick auf die zu unterstellenden Ereignisabläufe und
- d. Grundzüge eines Wechselwirkungsgutachtens mit Blick auf die Abstandsvorsorge gemäß § 50 BImSchG.

Mit freundlichen Grüßen

aus datenschutzrechtlichen
Gründen geschwärzt