

Kiel, 06.12.2024

Mein Zeichen: [REDACTED]

Vorname Name: [REDACTED]

Telefon: [REDACTED]

Protokoll:

Jetty Westbecken – Abgrenzung der Verfahren & Zuständigkeiten

Gespräch am 03.12.2024, Beginn: 10:05 Uhr, Ende 12:00 Uhr

Teilnehmende:

MEKUN: [REDACTED]

LfU: [REDACTED]

APV: [REDACTED]

[REDACTED] begrüßt die Anwesenden und fasst den Inhalt des Termins zusammen. Es soll eine enge Abstimmung erfolgen, was das LfU in Bezug auf das Lärmgutachten liefern kann.

Es folgt eine kurze Vorstellungsrunde.

Es wird der Hinweis gegeben, dass das Lärmgutachten dem LfU seit 1 ½ Wochen vorliegt.

[REDACTED] beschreibt den Verfahrensstand. Das Vorhaben sei über die Zulassungen vorzeitigen Beginns 1 und 2 bereits fast fertig gebaut. In den Erörterungsterminen konnte sich zwar nicht zwischen Antragstellerin und Einwendern geeinigt werden, das wechselseitige Verständnis sei aber deutlich geworden. Der Beschluss werde parallel im Hintergrund mit externer Unterstützung geschrieben. Das APV brauche eine belastbare Prognose, dass eine BImSchG-Genehmigung erlassen werde. [REDACTED] stellt die Frage, wie die Konflikte im BImSchG-Genehmigungsverfahren gelöst würden.

[REDACTED] schildert aus der Sicht des LfU das Verfahren. Das LfU habe auch zu den Zulassungen des vorzeitigen Beginns mehrere Stellungnahmen abgegeben. Ein funktionsloser Hafen gehe nicht. Es sei eine belastbare Prognose erforderlich. Diese Prognose sei im Prinzip erst über die letzten Monate erstellt worden. Das Schiff wurde vermessen und es sei ermittelt worden, dass es lauter ist, als ursprünglich angenommen wurde. Die tieffrequenten Geräusche seien problematisch. Die durchgeführten Maßnahmen an den Motoren seien nicht an allen Motoren erfolgreich gewesen, weshalb teilweise Nachbesserungsbedarf bestünde. Somit seien die tieffrequenten Geräusche möglicherweise lösbar. Allerdings könne der Hafenzulassungslärm nicht vollständig ausgeblendet werden. Dieser müsse in die Bewertung miteinbezogen werden. Ein 7 Meter hoher Wall direkt an den Häusern würde Schallschutz bringen, jedoch bleibe eine Überschreitung von 1 dB (46 dB). Dieser Wert könne abgewogen werden und sei nicht so stark wahrnehmbar. Die DET könne sich einen Wall als Lösung vorstellen. Ausnahmemöglichkeiten hätten sehr hohe Hürden, wie z.B. der öffentlich-rechtliche Vertrag. Es müsse Energieversorgung über Nachbarschaftsschutz abgewogen werden.

Eine weitere Option für den Schallschutz wären Lüftungen für die anliegenden Häuser, damit die Bewohner nicht die Fenster öffnen müssten.

■■■■■ antwortet daraufhin, dass Schallschutzmaßnahmen im Erörterungstermin angesprochen worden seien, EEPLG sich jedoch bisher nicht positiv dazu geäußert habe. ■■■■■ sieht die Verursacher in der Pflicht, dieses Problem zu lösen.

■■■■■ fragt nach, woher die 45 dB kommen.

Es wird die Zusammensetzung von Brunsbüttel Süd beschrieben. Es sei eine gewachsene Situation mit großer Industrie und heranrückender Wohnbebauung. Bei der Aufstellung des B-Planes von 1982 sei die Wohnbebauung bereits vorhanden gewesen.

■■■■■ weist darauf hin, dass die BImSchG-Genehmigung eine gebundene Entscheidung sei.

Laut ■■■■■ gab es die letzten Jahrzehnte keine Überschreitung der 45 dB. Es existiere ein diesbezügliches Gutachten von 2021. Frau ■■■■■ stellt klar, dass dieses Gutachten dem MEKUN nicht bekannt sei. ■■■■■ erklärt, das Gutachten stamme aus dem Abfalldezernat. Normec habe das Gutachten in seinem Gutachten beachtet.

■■■■■ stellt klar, dass 43 dB Anteil der FSRU und 54 dB der Carrier sei.

■■■■■ meint, dass die Schutzbedürftigkeit der Bebauung ermittelt und gewürdigt werden müsse. Das APV habe bisher unterstellt, dass die planungsrechtliche Festlegung MI tragfähig sei. Bei einer gerichtlichen Überprüfung könne diese anders bewertet werden.

■■■■■ berichtet, es gebe eine grobe Schallkartierung von Brunsbüttel. Es existiere ein Schutzanspruch von 45 dB für die Häuser Westertweute Ecke Frischstraße.

■■■■■ erwähnt, dass nachdem EEPLG das Lärmgutachten beim APV eingereicht haben werde, das APV das LfU dazu beteiligen werde. Es stelle sich die Frage, wie weit Lärm zumutbar sei. Für das APV sind 60 dB die harte Grenze aufgrund von möglichen Gesundheitsschäden. 60 dB seien jedoch bei Weitem nicht erreicht. Bei dem tiefrequenten Lärm seien die Grenzen nicht so eindeutig, da es bisher keine Urteile gebe. ■■■■■ bestätigt, dass das LfU dies grundsätzlich auch so sehe, aber immer im Zusammenhang mit aktiven oder passiven Ausgleichsmaßnahmen, wie z.B. Fenster oder Fassade. Ohne Ausgleichsmaßnahmen würde es nicht funktionieren. Der Carrier sei 10 dB lauter als die FSRU.

Es wird diskutiert, welche Vorschriften bei der FSRU und dem Hafenumschlag mit den Carriern gelten. Die TA Lärm gelte für die FSRU, aber nicht für den Seehafenumschlag. Dennoch könne sie dafür herangezogen werden, um als Orientierung zu dienen.

■■■■■ stellt klar, es müsse eine Gesamtabwägung inklusive der Aussage der Immissionsschutzbehörde erfolgen. Für das APV sei ■■■■■ als Antragssteller der Ansprechpartner und dieser hat im Erörterungstermin deutlich gemacht, dass er keine Umbauten im Hinblick auf Schallschutz finanzieren werde. Diese Thematik sei bereits vor 2 Jahren angesprochen worden und habe zu keinem Ergebnis geführt. Sollte dies nun erzwungen werden, sei mit Widerstand von EEPLG zu rechnen.

█ geht auf die Nachnutzung der Jetty ein und weist darauf hin, dass auch andere Schiffe in derselben Größenordnung emittieren werden. █ müsse somit auch für diesen Fall Maßnahmen ergreifen. █ sieht dies als Hebel gegen █, dieser könne sich entscheiden, ob er Maßnahmen ergreift oder keinen Beschluss bekommt.

█ weist auf das vorhandene Klagerisiko hin, weshalb alle Möglichkeiten des passiven Schallschutzes ausgereizt werden müssen. Im Planfeststellungsbeschluss müsse eine Abwägung zum Schallschutz vorhanden sein. █ bestätigt dies, wendet aber ein, dass Schutzanordnungen gegen den Willen des Antragsstellers nicht erfolgreich sein würden. Der Adressat für das APV sei nur █. Eine Anordnung von passivem Schallschutz könne ohne die Zustimmung von █ nicht durchgeführt werden. █ stellt fest, dass ein Anspruch auf passiven Schallschutz bestehe und fragt nach, warum das einer rechtlichen Prüfung nicht standhalten würde. █ und █ schlagen vor, das Risiko, dass der Antragssteller klagt, einzugehen, da dieser mit einer Klage selbst die Rechtssicherheit des Planfeststellungsbeschlusses beeinträchtigen würde.

█ fragt nach, ob der Planfeststellungsbeschluss nur die Zulassung für die FSRU und Carrier bedeute und ob für die Nachnutzung eine Planänderung benötigt würde. █ erklärt, der Planfeststellungsbeschluss regle nicht die Nutzung, diese werde nur prognostisch gewürdigt. Es werde kein Rückbau nach der LNG-Nutzung festgelegt. Der Beschluss genehmige ein Stahlgerüst, Fundamente und die Liegewanne, die Topsites gehören nicht dazu. █ vergewissert sich, ob nach der LNG-Nutzung an der Jetty weiterhin Schiffe anlegen dürfen, da auch dann 55 dB Immissionsbeitrag im Raum stünden. █ bestätigt dies mit Hinweis auf den privaten Hafen.

█ betont noch einmal, das LfU habe keine Möglichkeiten, irgendetwas zu regeln. █ schlägt vor, dass das LfU Nebenbestimmungen in seiner Stellungnahme erbitten könne. Es wird betont, es sei wichtig für das APV, dass das LfU nicht zu dem Ergebnis kommt, sie würden die Genehmigung von FSRU bzw. der Suprastruktur ausschließen. █ erklärt, dass die Stellungnahmen für die Zulassung vorzeitigen Beginns aufgrund von Prognosen erstellt wurden, die heute nicht mehr tragfähig seien.

█ fragt nach, ob eine 8a-Genehmigung geplant sei. Dies wird von █ verneint, es liege nicht mal ein Antrag vor. █ stellt die These auf, es lohne sich für DET nicht mehr, noch Arbeit in den Antrag zu stecken. Die FSRU solle demnach nur bis zur Inbetriebnahme des festen Terminals laufen und das habe bereits mit dem Bau begonnen. █ stellt fest, dass die FSRU am jetzigen Standort bis 2026 liegen dürfe. Die 8a-Genehmigung sei nicht zeitlich begrenzt.

█ hält daran fest, Schutzmaßnahmen für die Nachbarschaft umzusetzen, da nach den Beschlüssen nur noch schwer etwas geändert werden könne.

Es wird die Möglichkeit eines Lärmschutzwalls diskutiert. Es bestehe für einen Wall noch kein Bauplanungsrecht. Es wird die Vermutung aufgestellt, ein Wall würde weitere Beschwerden von Anwohnenden auslösen.

█ verweist auf das Fachplanungsrecht. Soweit im Planfeststellungsbeschluss das Schall-Thema nicht endgültig gelöst werden könne, bestehe grundsätzlich die Möglichkeit, verbleibende Konflikte in einem BImSchG-Verfahren zu lösen. █ weist darauf hin, dass die Immissionsschutzbehörde keine Möglichkeiten habe einzugreifen. Sie habe bereits bei der FSRU eingegriffen und Maßnahmen auferlegt und nun sei die FSRU das leiseste Schiff weltweit.

■■■■■ fragt nach, wenn die Prognose vom LfU aufgestellt wurde, ob das APV über die Vorbehalte bis 60 dB zugunsten des Antragstellers abwägen werde. ■■■■■ macht deutlich, dass eine Präjudizierung ohne Fachunterlage sowie vor der Planfeststellungsentscheidung nicht erfolgen könne. Grundsätzlich sei das APV jedoch dazu berufen, eine Ermessensentscheidung über den Plan zu treffen.

■■■■■ betont, das Problem sei nicht als nachgelagertes Verfahren lösbar. Daraufhin schlägt ■■■■■ erneut vor, Nebenbestimmungen in der Stellungnahme zu verfassen. ■■■■■ stellt klar, das APV könne bis 60 dB abwägen, dass alles in Ordnung sei und diese Abwägung könne dann vom Gericht überprüft werden.

Von ■■■■■ wird erklärt, es gebe zwei Anlagen, eine, die nach TA Lärm bewertet werden würde und einen Seehafenumschlag. Im Ergebnis liegen ohne den Wall 47 dB vor. ■■■■■ erwähnt auf Nachfrage seitens ■■■■■ nach einem Beschluss für den Seehafen Kiel und der erfolgten Festsetzung von Immissionswerten, dass es sich hierbei um eine Abweichung von der üblichen Praxis handele. Solche Details werden eigentlich nicht im Beschluss geregelt, da ansonsten häufig Planänderungen folgen würden. Die 51 dB seien kein grundsätzliches Problem für die Planfeststellung.

Es wird noch einmal die Relevanz des Walls für das LfU-Verfahren betont. Das Vorhaben sei 2 dB zu laut. Die DET sei der Meinung, mit dem Gutachten wäre die Genehmigungsfähigkeit gegeben. In dem vorliegenden Lärmgutachten sei eine Terz ohne Schalldämpfer angegeben, dies wirke sich positiv für die DET aus.

Es sind weitere Fragen zu klären: Wann benötigt das APV die Stellungnahme des LfU? Wie kann die DET verpflichtet werden, den Wall zu bauen? Muss der Wall im Planfeststellungsbeschluss berücksichtigt werden? Was rechtfertigt den Wall, da immer noch eine Überschreitung von 1 dB vorliegen würde und das Problem somit nicht gelöst wäre?

■■■■■ beantwortet die letzte Frage damit, dass es sich zumindest um eine Annäherung an den Grenzwert handele.

■■■■■ schlägt vor, in einem gemeinsamen Termin mit Landesbehörden und Vorhabenträgern die Situation zu erläutern, um das Problem im Voraus über Zusagen zu klären.

■■■■■ kündigt an, die Stellungnahme werde ähnlich wie die zur ZvB. ■■■■■ weist erneut darauf hin, dass alle Nebenbestimmungen vorgeschlagen werden dürfen. Diese werden dann vom APV abgewogen und gegebenenfalls in den Beschluss aufgenommen. Wichtig sei für das APV, dass keine Aussage in der Stellungnahme ist, LfU werde niemals eine FSRU/Suprastruktur an dem Standort genehmigen.

■■■■■ weist darauf hin, die Zulassung liege in der Entscheidungskompetenz des APV. ■■■■■ stimmt zu, die Stellungnahme werde durch das APV gewürdigt.

Es werden die Zuständigkeiten diskutiert. Das APV erlasse die 60 dB nicht, sondern würdige sie nur. Die Ordnungsbehörden überprüfen die Einhaltung der Lärmgrenzen.

■■■■■ betont, dass ihm wichtig sei, dass Brunsbüttel Süd in die Schutzabwägung einfließe.

Der weitere Ablauf wird besprochen. [REDACTED] erläutert, dass nach der Einreichung des Lärmgutachtens, vermutlich zumindest mit den TöB erörtert werden müsse. Würden in diesem Termin Zusagen getroffen, wäre das das Einfachste für das Verfahren. Es würde eine Niederschrift von dem Termin geben, die in den Beschluss einfließen würde. Eine bedingte Stellungnahme des LfU wäre schwierig. Schöner wäre die Aussage, die Suprastruktur kann im BImSchG-Verfahren zugelassen werden. Wenn der Wall als Nebenbestimmung in die Stellungnahme kommt, wird vermutlich ausgelegt werden müssen, was wiederum Zeit kostet.

[REDACTED] sieht die Lärmthematik beim APV verortet.

Es wird hinterfragt, warum der Wall nicht als Bedingung in den Planfeststellungsbeschluss soll.

[REDACTED] antwortet, der Wall sei kein Teil des Antrages. EEPLG sei nicht zuständig für die Emissionen. [REDACTED] habe nur die Infrastruktur, nicht die Topsites, beantragt.

[REDACTED] stellt fest, es müsse mit der DET über den Wall verhandelt werden. Möglicherweise auch ein öffentlich-rechtlicher Vertrag mit dem LfU? DET und EEPLG müssten untereinander über Kosten des Walls verhandeln. [REDACTED] gibt zu bedenken, dass wenn der Beschluss erlassen sei, für die DET keine Motivation mehr bestünde, noch irgendwas zu ändern.

[REDACTED] betont noch einmal die Relevanz der passiven Schallschutzmaßnahmen.

[REDACTED] wiederholt, dass konditionierte Bedingungen in der Stellungnahme für das APV schwierig seien.

Es wird vorgeschlagen, dass das MEKUN als koordinierende Stelle zu einem gemeinsamen Termin von Behörden und Vorhabenträgern einlädt.

[REDACTED] stellt als nächste Schritte fest, dass das Lärmgutachten freigegeben werden müsse. Die Änderungswünsche des LfU seien bereits mit der DET kommuniziert.

Der Termin endet um 12:00 Uhr.