

KLEINE ANFRAGE

der Abgeordneten Petra Federau, Fraktion der AfD

Lärmemissionen durch das LNG-Terminal im Hafen von Mukran

und

ANTWORT

der Landesregierung

Seit Anfang September 2024 befinden sich die im Fährhafen von Sassnitz-Mukran liegenden FSRU „Neptune“ und „Energos Power“ im Regelbetrieb zur Anlandung und Wiederverdampfung von Flüssigerdgas. Die beiden Einheiten verfügen über eine Kapazität von 13,5 Milliarden Kubikmeter Gas, das durch bis zu 110 genehmigte Schiffsanläufe angeliefert werden darf. Seit Beginn des Regelbetriebes wurde erst einmal durch den LNG-Tanker „Hellas Diana“ Flüssigerdgas angeliefert. Mitte September hat das Tankschiff „Coral Energy“ 15 000 Kubikmeter Flüssigerdgas von dem LNG-Terminal in Mukran übernommen (Reload) und zur Weitervermarktung nach Schweden transportiert.

1. Ist der Umschlag (Reload) von Flüssigerdgas durch das ENERGIE-Terminal Mukran der Deutschen ReGas im Industriehafen Mukran von der erteilten Betriebsgenehmigung der Anlage umfasst?

Nein, der Umschlag (Reload) ist nicht von der derzeitigen immissionsschutzrechtlichen Genehmigung umfasst.

2. Ist der Antrag der Deutschen ReGas auf Erteilung einer erweiterten Betriebsgenehmigung zum Umschlag (Reload) von Flüssigerdgas statthaft?
Aufgrund welcher Rechtsgrundlage könnte eine solche Genehmigung erteilt werden?

Bisher ist kein „Antrag“ einer erweiterten Betriebsgenehmigung zum Reload der Deutschen ReGas GmbH und Co. KGaA (Deutsche ReGas) bei dem Staatlichen Amt für Umwelt und Landwirtschaft Vorpommern (StALU VP) eingegangen. Es liegt aktuell eine Anzeige im Sinne des § 15 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) vor, mit der die geänderte Betriebsweise durch Erweiterung des Betriebs auf den LNG-Umschlag angezeigt wurde. Ob bezüglich dieser Änderung eine Genehmigungspflicht im Sinne des § 16 BImSchG besteht, wird aktuell durch die zuständige Genehmigungsbehörde geprüft.

Sollte eine Genehmigungspflicht hinsichtlich der Änderung der Betriebsweise des LNG-Terminals in Form des LNG-Umschlags bestehen, müsste ein entsprechender Änderungsantrag durch die Deutsche ReGas eingereicht werden, der sodann durch die zuständige Genehmigungsbehörde in einem förmlichen Änderungsgenehmigungsverfahren nach § 16 BImSchG auf dessen Zulässigkeit geprüft werden würde.

3. Die Bürger von Sassnitz und benachbarter Gemeinden berichten von erheblichen Lärmemissionen, die von dem Betrieb des LNG-Terminals in Mukran ausgingen.
Kann die Landesregierung diese Emissionen bestätigen?

Ja. Die Immissionsrichtwerte wurden seit der Inbetriebnahme bisher insgesamt in vier Nächten überschritten.

4. Über welche Kenntnis verfügt die Landesregierung im Hinblick auf diese Lärmemissionen (bitte Datum, Uhrzeit und Dauer aufführen)?
5. Wurden Messungen zur Bestimmung des Schalldruckpegels im Hinblick auf die Lärmemissionen durch das LNG-Terminal in Mukran veranlasst?
 - a) Welche Werte ergaben die durchgeführten Messungen?
 - b) Wurden die zulässigen Grenzwerte überschritten?
 - c) An welchen Orten wurden die Messungen durchgeführt?

Die Fragen 4 und 5, a), b) und c) werden zusammenhängend beantwortet.

Die behördliche Messstation zeichnete ab dem 22. August 2024 Belastungen mit erhöhten Anteilen im tieffrequenten Bereich auf. Ein Höhepunkt der Belastung wurde in der Nacht vom 26. August 2024 auf den 27. August 2024 zwischen 23:00 Uhr und 00:00 Uhr erreicht. Dabei stiegen die A-bewerteten Pegel zeitweise auf über 45 Dezibel (dB)(A) an, im Stundenmittel lag der äquivalente Dauerschalldruckpegel bei $L_{Aeq} = 44$ dB(A). Die C-bewerteten Pegel lagen zeitweise über 62 dB(C), im Stundenmittel bei $L_{Ceq} = 60$ dB(C). Maßgeblich waren dabei die Terzen bei 40 Herz (Hz), 50 Hz sowie 63 Hz. Diese Belastung stellt eine Verletzung der Immissionsrichtwerte der TA Lärm dar. Zudem fallen die 50 Hz und 63 Hz Terzen mit zeitweise jeweils deutlich über 50 dB derart hoch aus, dass auch im Innenbereich mangels ausreichender Dämpfung durch Fenster von einer Überschreitung der Hörschwelle ausgegangen werden muss. Erhebliche Belästigungen durch tieffrequente Geräusche sind daher aktuell auch im Innenbereich nicht auszuschließen.

Am 27. August 2024 hat es ab ca. 16:00 Uhr einen weiteren deutlichen Anstieg der Lärmimmissionen gegeben, welcher erst ab ca. 22:30 Uhr etwas reduziert wurde. Damit wurde die Nachtruhe der Anwohnerinnen und Anwohner mit Pegeln von teils über 50 dB(A) und 70 dB(C) erheblich gestört. Insbesondere die 63 Hz Terz lag in einem sehr hohen kritischen Bereich. Die Immissionen blieben auch nach der Reduzierung um ca. 22:30 Uhr über die gesamte restliche Nacht auf dem unzulässig hohen Niveau der Nacht davor.

Im Zeitraum 10. September 2024, 22:00 Uhr bis 12. September 2024, 06:00 Uhr sowie 16. September, 22:00 Uhr bis 18. September 2024, 06:00 Uhr waren Überschreitungen der Anhaltswerte nach DIN 45680 zur Nachtzeit infolge der Gas Combustion Einheit (GCU)-Nutzung zu bemerken.

6. Laut Medienberichten sei der Betrieb einer Gas Combustion Einheit (GCU) der Regasifizierungsschiffe für die Lärmemissionen verantwortlich.
Liegen der Landesregierung Erkenntnisse vor, die diese Angaben bestätigen?

Dem StALU VP liegen Erkenntnisse vor, die diese Angaben bestätigen.

7. Zu welchem Zweck werden Gas Combustion Einheiten eingesetzt?
Ist ihr Einsatz im Fährhafen von Mukran auch im Hinblick auf mutmaßliche Lärmemissionen statthaft?

Die Vorhabenträgerin wurde durch die Aufsichtsbehörde zur Stellungnahme hinsichtlich des vergangenen GCU-Einsatzes und der Vorlage von Nachweisen, dass deren Einsatz erforderlich gewesen ist, aufgefordert.

Daraufhin führte die Deutsche ReGas aus, dass die GCU der MS Energos Power im Rahmen der Inbetriebnahmephase während des Herunterkühlens der Tanks der MS Neptune vom 22. August 2024 und darüber hinaus bis zum 31. August 2024 aufgrund eines unvorhersehbaren technischen Defekts an der Druckmessanlage des Hochdruckverladearms auf der MS Neptune auch nachts mit erhöhter Leistung eingesetzt werden musste. Zudem führte sie aus, dass auch zuvor die GCU der MS Energos Power bereits (mit einer Last von ca. 40 Prozent) zum kontinuierlichen Druckmanagement betrieben wurde, da nach Herstellung des Anschlusses an die Offshore-Pipeline Mitte Juli eine Einspeisung von Gas über den Verladearm in das Gasnetz aufgrund eines Defekts bis zu dessen Reparatur am 31. August 2024 nicht möglich gewesen sei.

Zudem geht aus der Stellungnahme der Deutschen ReGas hervor, dass im Zeitraum vom 31. Juli 2024 bis 1. Oktober 2024 dieses Aggregat wiederkehrend mit einer Last zwischen 45 und 95 Prozent eingesetzt wurde.

Zudem hat die Aufsichtsbehörde Kenntnis davon, dass auch nach Behebung des Defekts an dem Verladearm am 31. August 2024 im September 2024 die GCU tagsüber am 2. und 3., 9. bis 12., 16. bis 22. sowie nachts am 10. und 11. sowie 18. und 19. September 2024 eingesetzt wurde. Hierbei begründet die Deutsche ReGas die GCU-Nutzung im Zeitraum vom 1. bis zum 22. September mit dem zur Abwehr eines betrieblichen Notstands gebotenen Druckmanagements, da infolge der Verunreinigung der Tanks der Energos Power durch „schwerere“ LNG-Bestandteile Filter des Gasmanagementsystem zusetzten, was wiederum das Herunterfahren des Gas-Managementsystems bedingte und somit eine Einspeisung in das Pipelinesystem nicht zuließ. Die Reinigung der Tanks 2 und 3 sei im September abgeschlossen worden, die Reinigung der ebenso betroffenen Tanks 1 und 4 der MS Energos Power würden jedoch erst sukzessive (nach Umpumpen des LNG) in den kommenden Wochen gesäubert werden und somit das wiederholte Auftreten der Filterzusetzungen vermieden werden können.

Der GCU-Einsatz zu den oben genannten Zwecken ist nicht statthaft, da er nicht von der derzeitigen immissionsschutzrechtlichen Genehmigung umfasst wird. Die wiederkehrende GCU-Verwendung während eines Zeitraums vom 31. Juli 2024 bis zum 1. Oktober 2024 ist, soweit auf technische Defekte der Verladearme und Störungen des Gas-Managementsystems abgestellt wird, nicht in diesem mehrmonatigen Umfang von der erteilten immissionsschutzrechtlichen Genehmigung vom 9. April 2024 gedeckt. Ein nicht voraussehbares, vom Willen des Betreibers unabhängiges und plötzlich eintretendes Ereignis ist in dem erstmaligen Auftreten eines Defekts zu erblicken. So ist es nachvollziehbar, dass in der initialen Feststellung des Defekts der Verladearme und der erstmaligen Störungen des Gas-Managementsystems ein nicht voraussehbares, vom Willen des Betreibers unabhängiges und plötzlich eintretendes Ereignis gesehen wird. Jedoch ist das Zuwarten bis zur vollständigen Behebung nicht mehr nicht voraussehbar, vom Willen des Betreibers unabhängig und plötzlich eintretend. Hierin ist vielmehr ein planvolles Agieren des Betreibers und die bewusste Entscheidung zu sehen, die Reparaturen nicht in einer Werft oder auf See vorzunehmen, sondern die Anlagen bis zur Reparatur am vorgesehenen Einsatzort zu belassen. Sodann wäre die GCU jedoch als Regelverbraucher anzusehen und deren Schallemissionen auch in die Beurteilung der Schallimmissionen einzubeziehen.

8. Welche Rechtsfolgen würden sich aus einem regelmäßigen Überschreiten der Lärmgrenzwerte mit Blick auf die erteilte Betriebsgenehmigung ergeben?

Die Anhörung der Deutschen ReGas zu dem vermehrten Einsatz der GCU in den vergangenen Monaten hat ergeben, dass der Einsatz teilweise nicht dem Bescheid gemäß erfolgte. Insofern werden aktuell entsprechende Maßnahmen gegenüber der Betreiberin ergriffen, die diese Art des Einsatzes der GCU künftig untersagen.

Diese behördlichen Maßnahmen sind erforderlich, um den kritischen nächtlichen Immissionsrichtwert an den maßgeblichen Immissionsorten einzuhalten und die Nachbarschaft vor Belästigungen durch tieffrequente Geräusche zu schützen. Unzulässige Überschreitungen, welche im vorliegenden Fall auf einen nicht genehmigungskonformen Betrieb der GCU zurückzuführen sind, sind zu verhindern, um dem Grundsatz der Vorsorge zu genügen – dies dient dem Schutz der Nachbarschaft sowie der Gefahrenabwehr und dem öffentlichen Interesse.