

Amt
Heider Umland
z.Hd. Frau Ina Denker
Kirchspielsweg 6
25746 Heide

Lokale Agenda 21 Heide

Andreas Münch
Jahnstraße 8
25746 Heide



05.11.2023

Betreff: Stellungnahme zur geplanten Ansiedlung der Batteriefabrik "Northvolt"

Sehr geehrte Frau Denker, Herr Jörgensen,
sehr geehrte Damen und Herren,

im Zuge der erneuten öffentlichen Auslegung der Gutachten und Stellungnahmen zur Planung und möglichen Durchführung des Bauvorhabens "Batteriefabrik" westlich der Stadt Heide, möchte ich wie folgt Stellung nehmen.

Dazu wird die Zusammenfassung der AC-Planergruppe (2C_LR_VBP19_Begr_UB-Anhang_neu, 2C_NW_VBP1_Begr_UB-Anhang_neu) genutzt.

Folgende Bedenken zum Bauvorhaben werden aufgeführt:

A. Standort

Die Standortwahl bzw. Standortalternativenprüfung scheint rein subjektiv erfolgt zu sein. Im Stadt-Umland- Konzept 2020 der Region Heide ist die vorgesehene Fläche nicht als zukünftiges **Industriegebiet** ausgewiesen. Der Raum Brunsbüttel dagegen schon und erfüllt gleichermaßen die Kriterien für eine Ansiedlung in dieser Größenordnung. Die Abstandsregelungen könnten dort auch besser eingehalten werden. Die Anbindung an den Nord-Ostseekanal und die Elbe sind vorteilhaft.

Im Hinblick auf die **Störfallvorsorge** ist die Inbetriebnahme der Batteriefabrik, die hochgefährliche Stoffe lagert, verarbeitet (= chemische Fabrik) direkt vor den Toren der Stadt Heide und den Gemeinden Wesseln, Lohe-Rickelshof und Norderwöhrden problematisch (KAS-18, Seveso-Richtlinie II und III). Um die gesetzlichen Abstandsregelungen einzuhalten, wurden ja, neben der benötigten Fläche, bereits umliegende Wohn- und Betriebsgebäude aufgekauft (deutlich über Wert) und z.T. abgerissen.

Die Luftschadstoffprognose ergab keine bei ordnungsgemäßigem Betrieb der Anlage ausgehenden Luftschadstoffemissionen, die schädliche Umwelteinwirkungen für die Allgemeinheit und die Nachbarschaft hervorrufen können. Nicht berücksichtigt wurde die Umströmung der hohen Gebäude. Bei Sturmlagen kann es zur starken Verwirbelungen, Düseneffekten und weiterreichende Expositionen von Schadstoffen kommen.

Daher sollte hier ein weitreichendes Monitoringssystem errichtet werden, welches auch den derzeitigen Gesundheitszustand der Bevölkerung einbezieht (Beispiel Krebsrate, Lungenkrankheiten).

Weiterhin liegen keine Informationen über die Bezugswege von Rohmaterialien und Entsorgungswege von Abfallprodukten vor.

Auf ein absolutes "Worst-Case-Szenario, GAU, Totalverlust" wird nicht eingegangen (Evakuierung Stadt und Gemeinden, Umweltbelastung durch Löschwasser, Feinstaub, Rauch, Gase).

A.1 3E_Geotechnisches_Gutachten_IGB, 3F_Entwaesserungskonzept_Sellhorn

Im Übergangsbereich Geest - Marsch ist eine verschiedenartige Bodenschichtung vorhanden, die auch unterschiedliche Grundwasserleiter bedingen.

Ein Eingriff in diese vorhandenen Strukturen durch geplante Nivellierung durch Abtrag der Oberfläche und Auffüllung kann auch die Situation weiter entfernt liegender Bereiche beeinflussen. So ist bereits das Grundwasser durch Anschnitt eines Grundwasserleiters im Rahmen der Grabenziehung in der Straße Alte Gärtnerei und im Bereich Blauer Lappen (Lohe-Rickelsfof) abgesenkt worden. Dadurch können in der Zukunft auch Bodensetzungen in diesem Bereich mit Auswirkungen auf vorhandene Bausubstanz nicht ausgeschlossen werden.

Die Auffüllung des geplanten Fabrikgeländes auf 3m NHN wird eine Setzungsphase bedingen, besonders über torfhaltigen Schichten. Der Abraum, sulfatreiches Erdmaterial, muss gelagert und sollte nicht im Umfeld wieder genutzt werden. Die Sondierung, Prüfung und das Neuverschließen der vorhandenen Ölbohrungen ist aufwändig und nicht unproblematisch (geplante Pfahl- sowie Gründungssysteme, Rammung, -bohrung). Der Sand- bzw. Kiesbedarf für die Aufschüttung und den benötigten Zeitaufwand darf nicht unterschätzt werden. Auch ist die Befahrbarkeit des Geländes mit schweren Baumaschinen aufgrund der Bodenstruktur (Knickmarsch) und des hohen und bleibenden Grundwasserstandes (Entwässerung der Geest) sehr problematisch. Es gibt bisher keine belastbare Zuwegung zum Gelände; das betrifft auch den Zustand der B203.

Es muss bemängelt werden, dass über Monitoring während der Bauphase und der späteren Betriebsphase wenig Informationen vorliegen. Wie werden Veränderungen erfasst?

Gibt es Messstationen auf und außerhalb des Betriebsgeländes? Gibt es ein Frühwarnsystem? Wer kontrolliert und informiert?

A. 2 Verkehrsgutachten

Im Verkehrsgutachten fehlt die Analyse während der Bauphase.

Auch andere Gutachten beziehen sich nur auf die Betriebsphase.

Hier bedarf es einer Nachbesserung in Bezug der Auswirkungen aller Faktoren während der Bauphase.

Die Pendlerströme im Stadtgebiet Heide sind nicht oder unzureichend beschrieben. Neuralgische Punkte sind, besonders zu Zeiten des Berufsverkehrs, Marschstraße - Kaufland, B5 - Meldorfer Straße und Hamburger Straße.

Freihaltezone entlang der Bundesfernstraßen

Gemäß § 9 Abs. 1 FStrG dürfen in einer Entfernung bis zu 40 m von der BAB 23 sowie außerhalb der zur Erschließung der anliegenden Grundstücke bestimmten Teile der Ortsdurchfahrt in einer Entfernung bis zu 20 m von der B 203 bzw. der B 5, gemessen vom äußeren Rand der befestigten Fahrbahn, Hochbauten jeder Art sowie *Aufschüttungen und Abgrabungen größeren Umfangs* nicht errichtet bzw. vorgenommen werden.

Im Abstand von bis zu 40 m bei Bundesstraßen, gemessen vom Rand der befestigten Fahrbahn (Anbaubeschränkungszone), bedürfen bauliche Anlagen jeglicher Art der Zustimmung des Fernstraßen-Bundesamtes.

Werden diese Freihaltezonen eingehalten? Laut Bauzeichnung nicht erkennbar.

A. 3 Eingriff in die Landschaft und Umweltauswirkungen.

In den Gutachten und den Stellungnahmen sind die Auswirkungen beschrieben.

Die Umweltauswirkungen sind gravierend.

Die Ausgleichsmaßnahmen sind unzureichend und werden nicht in der näheren Umgebung realisiert.

Der Übergang von der Marsch und der Geest ist aufgrund der Bodenstruktur (Knickmarsch) und der hohen Grundwasserstände (Entwässerung der Geest und Stauhohizonte in der Marsch) charakterisiert durch Feuchtwiesen, anmoorige Bereiche und Niedermoorbildung.

Im Zuge der Klimadiskussion sind diese Bereiche nicht nur als Flora-Fauna-Habitat schützenswert, sondern fungieren auch als bedeutende CO₂-Senke.

Weiterhin ist dieser Bereich kultur-historisch von großem Wert wie die archäologischen Befunde belegen. Es ist davon auszugehen, dass im gesamten Bereich Besiedlungen von der Nacheiszeit (Brandungsküste mit Flintsteinvorkommen) bis über die Bronze-, Eisenzeit, ... stattgefunden haben. **Daher ist dieser ehemalige Küstenbereich als wertvolles Kulturgut zu bewerten und unter Schutz zu stellen.**

Schutzgut Wasser

Wasserverbrauch

Der Wasserverbrauch für Kühlprozesse, Batterieherstellung ist sehr hoch.

Trotz Kreislaufsystem wird ein Teil des Gesamtbedarfes aus dem Grundwasser gedeckt.

In Trockenzeiten kann es zukünftig zur Engpässen führen.

Das auf dem Betriebsgelände anfallende Niederschlagswasser und bei der Herstellung überschüssige Brauchwasser ist gereinigt so abzuleiten, dass es zur Grundwasserneubildung beitragen kann.

Dazu sind im Umfeld naturnahe Kleingewässer zu errichten. Eine direkte Ableitung in die Nordsee ist nicht empfehlenswert, da durch Meeresspiegelanstieg ein Eindringen von Salzwasser unterhalb der Deiche erfolgen kann, und eine raschere Entwässerung, insbesondere in Trockenzeiten, eine geringere bodennahe Süßwasserschicht bedingt.

Das im Schriftstück "Gemeinsame Begründung zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan und zum Vorhaben- und Erschließungsplan 2. Entwurf 15.09.2023

(2C_NW_VBP1_Begr_UB-Anhang_neu) der AC-Planergruppe dargestellte

Gewässerkonzept, die Wasserflüsse und Wasserbilanz beinhalten Hinweise auf Verunreinigungen der Vorfluter bis in den Wöhrdener Hafenstrom (Eintrag von Nähr- und Schadstoffen sowie Chlorverbindungen). **Verunreinigungen in bereits stark belastete Gewässer sind zu vermeiden. Entsprechendes Monitoring ist zu installieren!**

B. Energie

Die Herstellung und das Recycling von Lithium-Autobatterien ist sehr energieintensiv. Laut Auskunft von Northvolt werden ca. 2 Terrawatt (2000 Megawatt)/Jahr benötigt. Der Standort Dithmarschen verfügt zwar Windenergieparks mit einer Jahresleistung im Mittel von ca. 2400 Megawatt, die aber auch weitergeleitet werden sollen.

Weiterhin ist zu berücksichtigen, dass für das Projekt "Wasserstoffgewinnung" enorme Energiemengen benötigt werden.

Die Leistungen von Offshore-Windparks und die Stromtrasse von und nach Norwegen könnten eingerechnet werden.

Dennoch schluckt die Batteriefabrik einen Großteil der gewonnenen Energie in Dithmarschen. Eine Auswirkung auf zukünftige Strompreise in Dithmarschen ist bisher nicht berücksichtigt.

Ein weiteres Problem stellt der wachsende Energiebedarf der Elektromobilität, der Wärmepumpen, der Digitalisierung, ... dar. Bisher werden ca. 40% des Energiebedarfs über regenerative Energie gedeckt.

C. Infrastruktur

Eine Ansiedlung einer Batteriefabrik (Herstellung und Recycling) und möglicher Zulieferfirmen setzt eine Verbesserung der vorhandenen Infrastruktur voraus.

Ein möglicher Zuzug von 3000 Arbeitern bis zu 15000 neuen Bürgern stellt eine gewaltige Herausforderung dar.

Vorhandene Einschränkungen:

1. Unzureichende Planungskapazitäten
2. Fehlende Wohnflächen
3. Fehlende Schul- und Kindergartenkapazitäten
4. Fachkräftemangel
5. Integrationsprobleme
6. Geringe Belastbarkeit vorhandener Verkehrsinfrastruktur (Bahn, ÖPNV, Straße)
7. Negative Einflüsse auf die Lebensqualität (Erholung, Lebensraum, Biodiversität, ...)

Im Zuge einer Verbesserung der Punkte 2, 3 und 6 wird es zu einem erhöhten Flächenverbrauch kommen.

Dieses hat wiederum Auswirkungen auf Punkt 7 neben des Verlustes von wertvollem Lebensraum.

D. Finanzierung:

Die Finanzierung der "Verbesserung" der Infrastruktur ist eine gewaltige Kommunale Aufgabe, die allein nicht zu bewältigen ist.

Allein die Stadt Heide wird einen Großteil der Belastungen tragen. Ein Teil davon wird sicher der Bürger über Abgaben finanzieren müssen.

Gewerbesteuern sind für Heide aber auch für die betroffenen Gemeinden in den nächsten Jahren nicht zu erwarten (Kredite, Abschreibungen, ...).

Der Investor "Northvolt" arbeitet hauptsächlich mit Krediten. Der Eigenanteil ist relativ gering. Die Produktion von Autobatterien wurde erst 2022 in Schweden aufgenommen.

(<https://insideevs.de/news/557813/northvolt-erste-batteriezelle-produziert-skelleftea/>)

Weitere Batteriefabriken sind geplant bzw. im Bau (Schweden 2022,

<https://www.electrive.net/2022/02/25/northvolt-plant-zweite-fabrik-in-schweden/>, Kanada

2023, <https://www.electrive.net/2023/09/29/northvolt-baut-kanada-batteriefabrik-in-der-provinz-quebec/>)

Siehe auch <https://northvolt.com/environment/report2022/>

Für Deutschland wurde eine Northvolt Germany **GmbH** gegründet. Sitz Hamburg.

Angaben über Kapital und Gesellschafter sind nicht bekannt.

Die GmbH muss sich auch dem Druck vieler neuer Mitbewerber stellen.

Inzwischen liegt ein Angebot aus Amerika über die Übernahme von Northvolt AB vor

(<https://www.eqs-news.com/de/news-details/?eqsNewsID=2434731>).

Finanzielle Risiken aufgrund der Kapitalbeschaffung und Unternehmensstruktur sind möglich.

Hierzu Fragen:

Wer zahlt bei einem Rückzug von der Absichtserklärung einer Errichtung einer Batteriefabrik? Wer zahlt bei Pleite der GmbH ? Wer zahlt den Rückbau?

Fazit:

Die Transformierung einer Natur- und Kulturlandschaft Dithmarschen in ein Industriegebiet im Bereich Heide ist zu überdenken.

Mit freundlichem Gruß



Andreas Münch

Dipl. Agraringenieur