

Position zum geplanten Flüssigerdgasterminal (LNG) in Brunsbüttel

Der geplante LNG-Terminal in Brunsbüttel steht konträr zu Energiewende- und Klimaschutzgesetz. Es droht eine Investitionsruine.

1. Fossiles Gas ist nicht klimafreundlich, sondern trägt maßgeblich zur Klimaerwärmung bei.

Von vielen Seiten wird Erdgas (fossiles Gas) in der Debatte um Klimaschutz und Energiewende als klimafreundlicher und nachhaltiger fossiler Energieträger oder als Brücke zu den erneuerbaren Energien bezeichnet.

Wenn neben den beim Verbrennen entstehenden CO₂-Emissionen auch die bei Förderung und Transport anfallenden Methanleckagen berücksichtigt werden, fällt die Klimabilanz deutlich schlechter aus, als zunächst angenommen. Bereits bei dem sogenannten konventionellen (d.h. ohne dem umweltgefährdenden Fracking gewonnenen) Erdgas entweichen rund 4 Prozent der gesamten Produktion in die Atmosphäre. Dies geschieht durch Leckagen und Druckentlastung an der Förderstelle, während der Lagerung und beim Transport zum Abnehmer. Dies betrifft auch die Herstellung und den Transport von Flüssigerdgas, dem sog. LNG. Bei gefracktem Gas (insbesondere beim Schiefergas) ist die Datenlage unsicherer. Die Methanemissionen sind dort wahrscheinlich drei bis viermal so hoch, das heißt sie können bis zu 12 Prozent der Gesamtleistung einer Bohrstelle betragen.^[1]

Gemäß den Zahlen von 2013 des Intergovernmental Panel on Climate Change (IPCC, Zwischenstaatlicher Ausschuss für Klimaänderungen) ist der Treibhauseffekt von Methanemissionen in den ersten 20 Jahren 84 bis 87 mal stärker und in den ersten 100 Jahren 34 bis 36 mal stärker als der von CO₂.^[2]

Angesichts von Kipppunkten im Klimasystem, die schon in den nächsten 10 bis 20 Jahren zu irreversiblen Klimaänderungen führen können, ist es unerlässlich, die aktuellen IPCC Zahlen für die Erstellung von Klimabilanzen zu verwenden und die extrem schädlichen Klimaeffekte von Methan in den ersten 20 Jahren zu berücksichtigen. Aus diesen Ergebnissen resultierende notwendige Maßnahmen zur Reduktion von Methanemissionen können sehr schnell Erfolge in der Klimapolitik ermöglichen.^[3]

Schließlich hat Deutschland sich auch mit der Ratifizierung des völkerrechtsbindenden Pariser Klimaschutzabkommens verpflichtet, dazu beizutragen. Dort heißt es: „die Erderwärmung im Vergleich zum vorindustriellen Zeitalter auf "deutlich unter" 2°C zu begrenzen (mit Anstrengungen für eine Beschränkung auf 1,5°C)“.

Deutschland hat sich auch verpflichtet bis zum Jahr 2030 die Treibhaus-Emissionen um mindestens 55 Prozent und bis 2020 um mindestens 40 Prozent gegenüber

1990 zu mindern. Allerdings wird prognostiziert, dass mit den derzeitigen politischen Maßnahmen lediglich 33 Prozent bis 2020 erreicht werden, sodass schnellstmöglich wesentlich größere Anstrengungen zur Emissionsreduzierung unternommen werden müssen. Schleswig-Holstein hat sich ebenfalls zu einer Minderung der Treibhausgasemissionen um mindestens 40 Prozent bis 2020 und um 80 bis 95 Prozent bis 2050 verpflichtet. Diese Verpflichtung hat es im Energiewende- und Klimaschutzgesetz rechtlich verankert.

In einer Antwort der Bundesregierung auf eine Kleine Anfrage der Fraktion Bündnis90/Die Grünen zu „Treibhausgasemissionen und Klimaziele in der internationalen Seeschifffahrt“ ist zu lesen, „dass nur mit einer Umstellung auf Energieträger auf Basis erneuerbarer Energien die Klimaziele einzuhalten sein werden.“^[4]

Eine Unterstützung von klimafeindlichem LNG – und dies auch noch mit öffentlichen Fördermitteln – ist als klar rechtswidrig zu bezeichnen.

2. LNG: Teuer und gar nicht umweltfreundlich

Die Klimawirkung und Methanemissionen im gesamten Lebenszyklus von Gas, die Notwendigkeit der schnellen Dekarbonisierung und die Rolle von Gas als schärfstem Widersacher von alternativen Lösungen außer Acht lassend, wird LNG als vermeintlich umweltfreundliche „Alternativlosigkeit“ vermarktet.

Laut den Wissenschaftlichen Diensten des Bundestages verursachen aber sowohl die Gasförderung mithilfe von Hydraulic Fracturing als auch die spätere Umwandlung in Flüssiggas (LNG) jeweils enorm hohen Methan-Schlupf. Demnach liegen die Methan-Emissionen im internationalen Vergleich für Nordamerika „deut-

lich über denen der anderen Herkunftsländer“, was insbesondere an der Fördermethode, dem Fracking liegt (u.a. WD 8-3000-050/18, WD 8-3000-004/18).

Aktuelle Forschungsergebnisse zeigen auch, dass der Umstieg auf LNG bei der Antriebstechnik im Transportsektor nicht nur viel zu teuer ist, sondern damit auch die Klimaziele nicht erreicht werden können. Forscher des United Maritime Advisory Services warnten in ihrer Studie „LNG as a marine fuel in the EU-Market, bunkering infrastructure investments and risks in the context of GHG reductions“ vor Flüssiggas als Schiffsantrieb. Obwohl sie sehr konservativ nur von geringen Methanemissionen (Leckagen oder sog. Methanschlupf) ausgegangen sind, analysierten die Forscher, dass – bei den benötigten 22 Mrd. US-Dollar Investments in LNG-Infrastruktur bis 2050 – lediglich eine Treibhausgas-Reduktion von ca. 6 Prozent erreicht werden kann. Wenn die Methanleckage-Raten höher als angenommen sind, würde der Ausbau der LNG-Infrastruktur sogar einen Anstieg der Treibhausgasemissionen zur Folge haben.^[5]

Die umfangreiche Studie „Globaler Gas Lock-In: Brücke ins Nirgendwo“ von 2016 zeigt auf, dass die Überfahrt eines einzigen LNG-Schiffs mit 150.000 m³ nicht-gefracktem Gas aus Katar bei optimistischer Schätzung den jährlichen Emissionen von über 16.000 Europäern und im Worst-Case-Szenario denen von 50.000 Europäern entspräche. Ein Schiff mit 150.000 m³ durch Fracking gewonnenes Gas aus den USA würde Werte von über 31.000 bis zu 65.000 EuropäerInnen erreichen. Und dies berücksichtigt noch nicht die Emissionen durch den Wiederverdampfungsprozess oder die Verbrennung und nicht das Risiko, die Ladung durch einen Unfall zu verlieren.^[6]

3. Standort Brunsbüttel und das Generieren einer „Investitionsruine“

Der vielleicht momentan aussichtsreichste – weil am weitesten fortgeschrittene – Standort für den ersten LNG-Terminal in Deutschland ist Brunsbüttel.

Das Gas könnte aus den USA oder Katar kommen. Die Landesregierung von Schleswig-Holstein (CDU, FDP und B90/Die Grünen) hat sich – sämtliche ökonomische, ökologische und klimapolitische Notwendigkeiten außer Acht lassend - im Koalitionsvertrag 2017 – 2022 für die Unterstützung des Projektes ausgesprochen.

Dabei wird die Tatsache missachtet, dass

- a) Deutschlands Gasimport-, Transport- und Lagerkapazitäten bereits jetzt das 3 bis 4-fache des tatsächlichen Bedarfs decken,
- b) die Auslastungsquote aller bestehender LNG-Terminals in der EU gerade einmal 22 bis 23 Prozent beträgt und
- c) bereits jetzt eine Anbindung an das deutsche Gasnetz über die LNG-Terminals in Rotterdam, Zeebrügge, Dünkirchen und Swinemünde besteht.

Einer der möglichen Investoren für Brunsbüttel, ist das im Staatsbesitz befindliche niederländische Unternehmen Gasunie, welches den bereits an das deutsche Gasnetz angeschlossenen LNG-Terminal in Rotterdam mit einer geringen Auslastungsquote von nur 4 Prozent betreibt. Dies zeigt auch welches hohe Risiko das Land Schleswig-Holstein und die Bundesregierung mit den finanziellen Zusagen öffentlicher Mittel eingeht. Der Projektierer „German LNG-Terminal“ hat nun für den geplanten LNG-Terminal bei der Bundesnetzagentur eine „Freistellung von der Regulierung“ beantragt. Für eine derartige Freistellung muss das „Investitionsrisiko so hoch sein, dass sie ohne die Ausnahme nicht erfolgen würde“.^[7]

Eine besondere Merkwürdigkeit besteht außerdem darin, dass zusätzliche Gasinfrastruktur und insbesondere der angeordnete LNG-Terminal in Brunsbüttel mit dem Argument der vermeintlichen Diversifizierung von russischem Gas gerechtfertigt wird, aber ausgerechnet Gasunie den bestehenden LNG-Terminal in Rotterdam als Gasknotenpunkt für russisches Gas anbietet und von dort aus auch bereits LNG aus Sibirien nach Kanada verschifft wurde.

Der Business Insider (eine Nachrichten-Website) verweist darauf, dass Millionen Euro an deutsche Fördermittel in LNG-Großprojekte fließen sollen, für das es keinen Bedarf gibt. Die Wirtschaftswoche betitelt die Versuche Deutschlands Steuermittel für LNG-Import- und Export Terminals auszugeben als „Ruine mit Ansage“. Das Handelsblatt Global hebt hervor, dass Deutschland bis 2050 vollständig dekarbonisiert werden möchte und die ganze LNG-Debatte nicht vom eigentlichen Bedarf, sondern von den geopolitischen Spielchen zwischen Trump und Putin getragen wird.^[8]

Diese Sichtweise hat Bundeswirtschaftsminister Peter Altmaier im Zusammenhang mit dem Treffen mit dem Vizepräsidenten der EU-Kommission, Maroš Šefčovič im September 2018 bestätigt. In Brüssel sprach einer der Stellvertreter der Bundesregierung davon, dass die Entscheidung für ein LNG-Terminal in Deutschland vor allem als Geste gegenüber der US Administration zu verstehen sei. Laut Energate Messenger kam er nicht umhin darauf hinzuweisen, dass bestehende Terminals wie jene in Rotterdam oder Swinemünde nicht profitabel sind.^[9] Dennoch ist die Bundesregierung und die Landesregierung in Schleswig-Holstein anscheinend sehenden Auges gewillt, die Klimaschutzverpflichtungen mit dem Import von gefracktem Gas zu torpe-

dieren und „Investitionsruinen“ mit öffentlichen Mitteln zu produzieren.

4. Fehlende frühzeitige öffentliche Beteiligung / Durchführung einer Strategischen Umweltprüfung / Umweltverträglichkeitsprüfung / Sicherheitsrisiko-Analyse

Schleswig-Holstein hat sich eindeutig, auch im aktuell gültigen Koalitionsvertrag, gegen Fracking zur Erdöl- und Erdgasgewinnung ausgesprochen. Es wäre ein fatales Signal, wenn die Landesregierung Fracking im eigenen Bundesland ablehnt, aber willentlich Erdbeben, Verschmutzung von Grund- und Oberflächengewässern, Luftverschmutzung, hohen Wasserverbrauch selbst in teilariden Gebieten, zahlreiche Gesundheitsbeeinträchtigungen bis hin zu Früh- und Fehlgeburten und nicht zuletzt erhöhte Methanausgasungen in die Atmosphäre in anderen Ländern mit Steuermitteln fördern würde.

Darüber hinaus hält der BUND es für fatal und rechtswidrig, dem möglichen Investor öffentliche Fördermittel bzw. Regulierungsfreistellungen in Aussicht zu stellen, ohne dass eine verpflichtende frühzeitige öffentliche Beteiligung bzw. eine strategische Umweltprüfung erfolgt ist.

Der geplante LNG-Terminal soll auch in unmittelbarer Nähe des stillgelegten Atomkraftwerks und nicht sehr weit entfernt von der Stadt Brunsbüttel errichtet werden. In 2014 verletzten eine Explosion an einer LNG-Anlage im Washington State 5 Arbeiter. 400 Menschen der nahe gelegenen Wohnbebauung mussten evakuiert werden. Diese Risikoaspekte sind bislang überhaupt nicht betrachtet worden. Sie müssen ebenfalls bereits jetzt Teil einer eingehenden und umfangreichen Vorprüfung des Vorhabens sein.

5. Unsere Forderungen

Angesichts der enormen Auswirkungen auf Klima- und Umweltschutz, den relevanten lokalen Gesundheitsrisiken und Sicherheitsaspekten sowie der Gefahr der Schaffung von „Investitionsruinen“ fordert der BUND:

- a) eine sofortige Neu-Evaluierung des Projektes unter Einbeziehung aller vorhandenen Klima-, Umwelt-, Gesundheitsschutz- und Sicherheitsaspekte;
- b) die sofortige Rücknahme der Inaus-sichtstellung von öffentlichen Fördergeldern;
- c) die Eröffnung eines öffentlichen Beteiligungsverfahrens;
- d) die Durchführung einer Strategischen Umweltprüfung.

Dabei sind die Klimaschutzziele auf europäischer und nationaler Ebene sowie das Energiewende- und Klimaschutzgesetz Schleswig-Holstein strengstens zu beachten. Zudem muss eine ökonomische Analyse des finanziellen Risikos der Investition öffentlicher Mittel in mögliche „Stranded Assets“ erfolgen.

Die Themen Klimaerwärmung sowie die Verschwendung öffentlicher Mittel sind viel zu essenziell, um als Nebensache abgetan zu werden.

Diese Position wurde vom LAK Energiewende im Januar 2019 erstellt.

- [1] Howarth (2016) „Methan Emissionen – der Treibhausgas-Fußabdruck von Erdgas“. Link: http://www.eeb.cornell.edu/howarth/summaries_CH4_2016_De.php (abgerufen 21.1.2019)
- [2] IPCC 2013, Chapter 8, Anthropogenic and Natural Radiative Forcing Link: https://www.ipcc.ch/site/assets/uploads/2018/02/WG1AR5_Chapter08_FINAL.pdf (abgerufen 21.1.2019)
- [3] Howarth (2016)) „Methan Emissionen – der Treibhausgas-Fußabdruck von Erdgas“. Link: <http://www.eeb.cornell.edu/howarth/images/summary/2030b.jpg> (abgerufen 21.1.2019)
- [4] Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage der Fraktion B90/die Grünen – Drucksache 19/3321. 02.08.18 Link: <http://dipbt.bundestag.de/dip21/btd/19/036/1903662.pdf> (abgerufen 21.1.2019)
- [5] Forscher warnen vor Flüssiggas als Schiffsantrieb, Hamburger Abendblatt, 27.6.18. Link <https://www.abendblatt.de/hamburg/article214701101/Forscher-warnen-vor-Fluessiggas-als-Schiffsantrieb.html>; Umstieg auf LNG teuer und ohne große Wirkung, Energate-Messenger, 27.6.18. Link: <https://www.energate-messenger.de/news/184191/umstieg-auf-lng-teuer-und-ohne-groesse-wirkung>; United Maritime Advisory Services Study „LNG as a marine fuel in the EU, 22.6.18. Link <https://umas.co.uk/LinkClick.aspx?fileticket=yVGOF-ct68s%3D&portalid=0> (abgerufen 21.1.2019)
- [6] Pérez, Alfons. „Globaler Gas Lock-in: Brücke ins Nirgendwo“. Observatori del Deute en la Globalització. 2016 (Deutsche Übersetzung: April 2018). Link: http://www.rosalux.eu/fileadmin/user_upload/Publications/2018/Globaler-gas-lock-in.pdf (abgerufen 21.1.2019)
- [7] Energate Messenger. „German LNG Terminal beantragt Regulierungsfreistellung“. 13.08.18. Link: <https://www.energate-messenger.de/news/185302/german-lng-terminal-beantragt-regulierungsfreistellung> (abgerufen 21.1.19)
- [8] Reay, David. „Germany doesn’t need Trump’s gas“. Handelsblatt Global. 13.09.18. Link: <https://global.handelsblatt.com/opinion/germany-lng-us-natural-gas-trump-pipelines-963019> (abgerufen 21.1.2019)
- [9] Czechanowsky, Thorsten. „Entscheidung über deutsches LNG-Terminal soll dieses Jahr fallen“. Energate Messenger. 19.08.18. Link: <https://www.energate-messenger.de/news/186198/entscheidung-ueber-deutsches-lng-terminal-soll-dieses-jahr-fallen> (abgerufen 21.1.2019)