

An die / den
Ratsmitglieder der Stadt Brunsbüttel
Wirtschaftsminister Buchholz
Umweltminister Albrecht

Offener Brief - Stellungnahme

Oktober 2018

LNG Terminal in Brunsbüttel konträr zu Energiewende- und Klimaschutzgesetz und generiert Investitionsruine

Sehr geehrte Damen und Herren,

Bezug nehmend auf die Planungen zum Bau eines Flüssiggasterminals (englisch Liquefied Natural Gas, abgekürzt LNG) möchten wir Sie – zwecks einer sachgerechten faktenorientierten Debatte – mit dieser Stellungnahme auf die negativen Klima- und Umweltschutzfolgen sowie die hohen finanziellen Risiken hinweisen.

1. *Fossiles Gas ist weder klimafreundlich noch grün, sondern trägt maßgeblich zur Klimaerwärmung bei.*

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

Wenn neben den beim Verbrennen entstehenden CO₂-Emissionen auch die bei der Förderung und dem Transport anfallenden Methanleckagen berücksichtigt werden, fällt die Klimabilanz von Erdgas deutlich schlechter aus als zunächst angenommen. Bereits bei dem sogenannten konventionellen (d.h. ohne Fracking gewonnenen) Erdgas entweichen rund vier 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 Schiefergas) ist die Datenlage unsicherer, doch sind die Methanemissionen dort wahrscheinlich drei bis viermal so hoch, das heißt, sie können bis zu 12 Prozent der Gesamtleistung einer Bohrstelle betragen¹.

Gemäß den 2013er Zahlen des Intergovernmental Panel on Climate Change (**IPCC**, *Zwischenstaatlicher Ausschuss für Klimaänderungen*) ist der Treibhauseffekt von Methanemissionen in den ersten 20 Jahren 84-87 mal stärker und in den ersten 100 Jahren 34-36 mal stärker als der von CO₂².

Angesichts von Kippunkten im Klimasystem, die schon in den nächsten 10 bis 20 Jahren zu abrupten und 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

1 Howarth (2016) „Methan Emissionen – der Treibhausgas-Fußabdruck von Erdgas“. Link: http://www.eeb.cornell.edu/howarth/summaries_CH4_2016_De.php

2 IPCC 2013, Chapter 8, Anthropogenic and Natural Radiative Forcing Link: https://www.ipcc.ch/pdf/assessment-report/ar5/wg1/WG1AR5_Chapter08_FINAL.pdf

3 Howarth (2016) „Methan Emissionen – der Treibhausgas-Fußabdruck von Erdgas“. Link: <http://www.eeb.cornell.edu/howarth/images/summary/2030b.jpg>

Schließlich hat Deutschland sich auch mit der Ratifizierung des völkerrechtsbindenden Pariser Klimaschutzabkommens verpflichtet, dazu beizutragen

„die Erderwärmung im Vergleich zum vorindustriellen Zeitalter auf "deutlich unter" 2°C zu begrenzen (mit Anstrengungen für eine Beschränkung auf 1,5°C)“.⁴

Deutschland hat sich auch verpflichtet, bis zum Jahr 2030 die Treibhausgas-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, so dass schnellstmöglich wesentlich größere Anstrengungen zur Emissionsreduzierung unternommen werden müssen⁵. Schleswig-Holstein hat sich ebenfalls zu einer Minderung der Treibhausgasemissionen um mindestens 40 Prozent bis 2020 und um 80 - 95 Prozent bis 2050 und hat mit dem Energiewende- und Klimaschutzgesetz die rechtlichen Verpflichtungen verankert.⁶

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 Klimaschutzziele einzuhalten sein werden.“⁷

Eine Unterstützung von klimafeindlichen 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 Gas⁸, die Notwendigkeit der schnellen Dekarbonisierung und die Rolle von Gas als schärfster 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 „deutlich 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% erreicht werden könnte. Wenn die Methanleckage-Raten höher

4 BMWI. „Klimaschutz: Abkommen von Paris“. Link: <https://www.bmwi.de/Redaktion/DE/Artikel/Industrie/klimaschutz-abkommen-von-paris.html>

5 <http://www.bmub.bund.de/themen/klima-energie/klimaschutz/nationale-klimapolitik/klimapolitik-der-bundesregierung/>

6 <https://www.schleswig-holstein.de/DE/Fachinhalte/K/klimaschutz/energiewendeKlimaschutzgesetz.html;jsessionid=D755BA0F0F39C4D2E74DE2E847B84F4F>

7 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>

8 Von der Upstream Produktion, über Midstream Transport und Lagerung bis zum Downstream Vertrieb und Verbrauch.

als angenommen wären, würde der Ausbau der LNG-Infrastruktur sogar einen Anstieg der Treibhausgasemissionen zur Folge haben.⁹

Die umfangreiche 2016er Studie „Globaler Gas Lock-In: Brücke ins Nirgendwo“ 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 auch nicht das Risiko, die Ladung durch einen Unfall zu verlieren.¹⁰

3. Standort Brunsbüttel und das Generieren einer „Investitionsruine“

Der geplante Standort Brunsbüttel ist der vielleicht momentan aussichtsreichste – weil am weitesten fortgeschrittene – Kandidat für das erste LNG Terminal in Deutschland.

Das Gas könnte aus den USA oder Katar kommen. Die Landesregierung von Schleswig-Holstein (CDU, FDP und Grüne) hat sich – sämtliche ökonomische, ökologische und klimapolitische Notwendigkeiten außer Acht lassend - im Koalitionsvertrag 2017 – 2022 für die Unterstützung des Projektes ausgesprochen.¹¹ Mindestens 250.000,00 € sollen wohl jährlich vom Land aus für das €450 Mio. Projekt verausgabt werden.¹²

Dabei wird die Tatsache missachtet, dass a) Deutschlands Gas- Import-/Transport-/Lagerkapazitäten bereits jetzt das 3 – 4fache des tatsächlichen Bedarfs decken, b) die Auslastungsquote aller bestehender LNG-Terminals in der EU gerade einmal 22-23 Prozent beträgt¹³ und c) bereits jetzt eine Anbindung an das deutsche Gasnetz über die LNG-Terminals in Rotterdam, Zeebrügge, Dünkirchen und Swinemünde besteht.¹⁴

Einer der möglichen Investoren für Brunsbüttel ist das im Staatsbesitz befindliche niederländische Unternehmen Gasunie, welches das bereits an das deutsche Gasnetz angeschlossene LNG-Terminal in Rotterdam mit einer lausigen Auslastungsquote von nur 4% betreibt. Dies zeigt auch, welches hohe Risiko das Land Schleswig-Holstein und die Bundesregierung mit den finanziellen Zusagen öffentlicher Mittel eingehen. Der Projektierer German LNG Terminal hat nun für das geplante 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“.¹⁵

Ein besonderes Schmankehl besteht darin, dass zusätzliche Gasinfrastruktur und insbesondere das angedachte LNG Terminal in Brunsbüttel mit dem Argument der vermeintlichen Diversifizierung von

9 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-Ing-teuer-und-ohne-grosse-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>

10 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

11 Schleswig-Holstein Koalitionsvertrag 2017 – 2022 von CDU, Grünen, FDP, Seite 44. Link: https://www.schleswig-holstein.de/DE/Landesregierung/_documents/koalitionsvertrag2017_2022.pdf?__blob=publicationFile&v=2

12 NDR. „Landesregierung will LNG-Terminal für Brunsbüttel“. 18.04.18. Link: <https://www.ndr.de/nachrichten/schleswig-holstein/Landesregierung-will-LNG-Terminal-fuer-Brunsbuettel,Ing116.html> ChemCoastPark Brunsbüttel. „Newsletter: LNG-Projekt“. Mai 2018. Link: https://www.chemcoastpark.de/media/djangocms_downloads/NewsletterCCCB_Mai_18_komplett.pdf

13 Eigene Kalkulationen, basierend auf GSIE Daten. Link: <https://alsi.gie.eu/#/> Link: https://www.foodandwatereurope.org/wp-content/uploads/2018/03/FoodandWaterEuropeBlog_LNG-utilization-ratesChart.pdf

14 BMWI. „Schriftliche Anfrage an die Bundesregierung im Monat Juli 2018. Frage Nr. 393“. 03.08.18. Link: https://www.bmwi.de/Redaktion/DE/Parlamentarische-Anfragen/2018/07-393.pdf?__blob=publicationFile&v=4

15 Energate Messenger. „German LNG Terminal beantragt Regulierungsfreistellung“. 13.08.18. Link: <https://www.energate-messenger.de/news/185302/german-Ing-terminal-beantragt-regulierungsfreistellung>

russischem Gas gerechtfertigt werden,¹⁶ aber ausgerechnet Gasunie das bestehende LNG-Terminal in Rotterdam als Gasknotenpunkt für russisches Gas anbietet¹⁷ und von dort aus auch bereits LNG aus Sibirien nach Kanada verschifft wurde.¹⁸

Der Business Insider verweist darauf, dass Millionen deutsche Fördermittel in LNG Großprojekte fließen sollen, für das es kaum Bedarf gibt.¹⁹ 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.²⁰

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 dem Energate Messenger kam er nicht umhin darauf hinzuweisen, dass bestehende Terminals, wie jene in Rotterdam oder Swinemünde, nicht profitabel sind.²¹ Dennoch ist die Bundesregierung und die Landesregierung in Schleswig-Holstein anscheinend sehenden Auges gewillt, die Klimaschutzverpflichtungen mit dem Import von gefracktem Gas zu torpedieren 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 Methanabgasungen in die Atmosphäre in anderen Ländern mit Steuermitteln fördern würde.

Darüber hinaus halten wir 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.

Das geplante LNG Terminal soll auch in unmittelbarer Nähe des stillgelegte Atommeilers und nicht sehr weit entfernt von der Stadt Brunsbüttel errichtet werden. In 2014 verletzte eine Explosion an einer LNG Anlage im Washington State 5 Arbeiter. 400 Menschen der nahe gelegenen

16 Shiryayevskaya, Anna und Parkin, Bryan. „Plan underway to subdue Russian gas with German LNG terminal“. Bloomberg. 27.11.17. Link: <https://www.bloomberg.com/news/articles/2017-11-27/plan-underway-to-subdue-russian-gas-with-german-lng-terminal>

17 Duran, Mirza. „Dutch Gate terminal positions itself as LNG transshipment hub for Russian Yamal volumes.“ LNG World News. 26.02.18. Link: <https://www.lngworldnews.com/dutch-gate-terminal-positions-itself-as-lng-transshipment-hub-for-russian-yamal-volumes/>

18 Duncan, Mirza. „Canada gets first Yamal LNG cargo via Dutch Gate terminal“. LNG World News. 01.08.18. Link:

<https://www.lngworldnews.com/canada-gets-first-yamal-lng-cargo-via-dutch-gate-terminal/>

19 Kemmer, Stefanie. „Deutschland droht neue Investitionsruine: Ein Großprojekt, für das es kaum Bedarf gibt, soll mit Millionen gefördert werden. Business Insider Deutschland. 29.08.18. Link: <https://www.businessinsider.de/deutschland-droht-neue-investitionsruine-ein-grossprojekt-fuer-das-es-kaum-bedarf-gibt-soll-mit-millionen-gefoerdert-werden-2018-8>

20 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>

21 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> De Carbonnel, Alissa. „Germany to build LNG plant in gesture to U.S. drive to sell more“. Reuters. 18.09.18. Link: <https://www.reuters.com/article/us-energy-usa-russia/germany-to-build-lng-plant-in-gesture-to-u-s-drive-to-sell-more-idUSKCN1LY25H>

Wohnbebauung mussten evakuiert werden.²² Diese Risikoaspekte sind bislang weder betrachtet noch besprochen worden und müssen ebenfalls bereits jetzt Teil einer eingehenden und umfangreichen Vorprüfung des Vorhabens sein.

Angesichts der enormen Auswirkungen auf Klima- und Umweltschutz, den relevanten lokalen Gesundheitsrisiken und Sicherheitsaspekte sowie der Gefahr der Schaffung von „Investitionsruinen“ fordern wir:

- a) eine sofortige Neu-Evaluierung des Projektes unter Einbeziehung aller vorhandenen Klima-/Umwelt-/Gesundheitsschutz- und Sicherheitsaspekte;
- b) die sofortige Rücknahme der Inaussichtstellung von öffentlichen Fördermitteln;
- c) die Eröffnung eines öffentlichen Beteiligungsverfahrens sowie die Durchführung einer Strategischen Umweltprüfung.

Dabei sind die Klimaschutzziele auf europäischer, 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. Wir werden nicht zulassen, dass man den Klimaschutz zu Gunsten eines Klimawandelleugners als eine „Geste gegenüber unseren amerikanischen Freunden“ relativiert.

Die Landesregierung fordern wir auf, statt in klimaschädliche alte fossile Energien zu investieren endlich alle Möglichkeiten zu nutzen, die Energiewende zu 100% Erneuerbare Energien konsequent umzusetzen.

Mit freundlichen Grüßen

Gez.

Food & Water Europe

Bi gegen CO2-Endlager

²² Associated Press in Plymouth, Washington. „Five workers hurt after natural gas plant explosion in Washington state.“ The Guardian. 01. April 2014. Link: <https://www.theguardian.com/world/2014/apr/01/five-injured-natural-gas-plant-explosion-washington>