

Vorfahrt für den Klimaschutz, auch beim LNG-Terminal Brunsbüttel

Zum Umgang mit den Planungen für ein LNG-Terminal in Brunsbüttel stellen wir fest:

1. Bei der Beurteilung eines möglichen LNG-Terminals müssen die Einhaltung der Klimaschutzziele der Bundesregierung und des Pariser Klimaabkommens und dessen fristgerechte Umsetzung Priorität haben. Dabei sind die unmittelbaren und mittelbaren Auswirkungen des LNG-Terminals auf das Klima zu berücksichtigen, auch im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung.
2. Ein LNG Terminal und die LNG- Infrastruktur müssen geeignet und vollwertiger Baustein für eine Energieinfrastruktur der Erneuerbarer Energien sein. Es muss eine sukzessive aber fristgerechte Umstellung auf Erneuerbaren Energien durch einen entsprechenden Ordnungsrahmen sichergestellt werden.
3. Das Terminal sollte den Planungen bei der Abfassung des Koalitionsvertrags entsprechend ursprünglich der Versorgung des Schiffverkehrs und Schwerlastverkehrs dienen. Nun wird mit der Planung einer erheblich größeren Anlage eine darüber hinausgehende Nutzung geplant, mit dem Schwerpunkt einer Einspeisung des importierten Gases in das deutsche Gasnetz. Diese Entwicklung sehen wir kritisch – auch weil sich bisher nicht zu erkennen ist, wie sie unter den derzeitigen Rahmenbedingungen mit der Erreichung der Klimaschutzziele in Einklang zu bringen ist.
4. Der Bau des LNG Terminals darf durch seine Lage und Größe nicht dazu führen, dass der ebenfalls im Koalitionsvertrag vorgesehene und bereits über Baurecht verfügende Vielzweckhafen Brunsbüttel nicht mehr gebaut werden kann und freie Gewerbeflächen in Hafennähe nicht mehr zur Verfügung stehen. Nach den derzeitigen Planungen wäre dies der Fall.
5. Eine finanzielle Förderung des LNG-Terminals durch das Land lehnen wir ab. Das finanzielle Risiko muss bei den Investoren liegen.
6. Wir verweisen darauf, dass ein erheblicher Teil des in Deutschland angelandeten LNG-Gases zukünftig durch Fracking in den USA gewonnen werden könnte. Wir lehnen Fracking ab. Wir haben also zurzeit weder eine gesetzliche Handhabe, den Import von gefracktem Gas durch das geplante Terminal zu verhindern, noch kurzfristig die Lieferwege auf dem internationalen Gasmarkt zu steuern. Wir fordern Land- und Bund und EU auf durch Maßnahmen wie die Besteuerung von sämtlichen Treibhausgasen dem entgegen zu wirken und begrüßen die Bundesratsinitiative der Landesregierung zur Besteuerung von CO₂ als einen ersten Schritt in die richtige Richtung.
7. LNG hat bei der Verwertung in Verbrennungsmotoren sehr geringe Feinstaub- SOX und NOX Emissionswerte. LNG hat aber keine positive Klimabilanz im Vergleich zu Diesel und kann je nach Herkunft sogar deutlich schädlicher sein. Ursache sind die Verluste durch technische Defizite, der Methanschleupf. Er kann entlang der Kette von der Förderung bis zur Verbrennung auftreten. Das gilt sowohl für LNG, als auch für Pipelinegas, z.B. aus Russland. Wir fordern daher eine exaktere Ermittlung des Methanschleupf nach unabhängigen Messungen, und mit dem Global Warming Potential von Methan nach den aktuellsten Erkenntnissen und einem Wert für das Global Warming Potential von Methan, dessen Zeitperspektive der von Schleswig-Holsteins Klimazielen entspricht, statt wie zurzeit 100 Jahren. Dazu gehört auch, dass die Landesregierung bei der Bundesregierung, der EU und internationalen Gremien darauf hin wirkt, dass der Methanschleupf durch strenge Standards über die gesamte Kette auch in den Importländern drastisch, und perspektivisch auf nahe null verringert wird. Wir halten es für unerlässlich, dass das geplante LNG Terminal methanschleupffrei errichtet wird.