

## Landtagsfraktion Schleswig-Holstein

Pressesprecherin  
**Claudia Jacob**

Landeshaus  
Düsternbrooker Weg 70  
24105 Kiel

Zentrale: 0431 / 988 – 1500  
Durchwahl: 0431 / 988 - 1503  
Mobil: 0172 / 541 83 53

presse@gruene.ltsh.de  
www.sh.gruene-fraktion.de

**Nr. 510.15 / 17.12.2015**

Es gilt das gesprochene Wort!

### TOP 13 – Schadstoffemissionen im Schiffsverkehr und LNG-Terminal Brunsbüttel

Dazu sagt der Abgeordnete des Kreises Dithmarschen  
der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen,

**Bernd Voss:**

## **Brunsbüttel als LNG-Standort entwickeln – Chance nicht verpassen**

Meine Damen und Herren,

Vorweg vielen Dank an den Minister für den Bericht. Der Ausbau einer LNG(Liquified Natural Gas)-Struktur kann für den Energiestandort Brunsbüttel von erheblicher Bedeutung sein.

Rund zwei Dutzend LNG-Hafenstandorte in Europa kommen in der Entwicklung bisher nicht so richtig voran. Am Hafenstandort Wilhelmshafen gibt es bei hervorragender multimodaler Anbindung des Standortes und einer leistungsfähigen Gasleitung seit Jahrzehnten Planungen für LNG, die bisher nicht umgesetzt wurden.

Doch es gibt viele Gründe, warum LNG am Standort Brunsbüttel jetzt erfolgreich sein kann:

- Die neue Ausrichtung der EU-Energieaußenpolitik: Die EU und auch Deutschland sind in hohem Maß abhängig von Energieimporten. Bei Öl und Gas sind es in Europa zirka 70 Prozent. Das meiste Gas kommt per Pipeline aus Russland. Im Zuge der Ukraine Krise ist nochmal sehr deutlich geworden, wie wichtig eine Diversifizierung in der Zulieferung ist. Über LNG wäre ein weltweiter Bezug von Flüssiggas z.B. aus Vorderasien und Nordafrika auf dem Seeweg über den Brunsbütteler Hafen möglich.
- Am Standort Brunsbüttel wären neben einer Tanklagerung und dem Ausbau der Lagerung auch ein Terminal und eine Bunkerstation sowie eine überregionale maritime Verteilungsstruktur möglich.

- Die Lage am Schifffahrtsknotenpunkt in der Elbmündung und am Kanal würden die verschiedenen Optionen einer sich entwickelnden Infrastruktur für den Einsatz von LNG als Schiffstreibstoff eröffnen.
- Die Schifffahrt in Nord- und Ostsee hat seit 2015 die niedrigen Schadstoffgrenzwerte des IMO Marpol Abkommen einzuhalten. LNG-Gas als Schiffstreibstoff heißt 100 Prozent weniger Partikelemission, 100 Prozent Schwefeldioxid-Reduktion, 70 Prozent weniger Stickoxyde und schon mindestens 30 Prozent weniger Klimagase im Vergleich zu maritimen Schiffsdiesel.

Die Schifffahrt ist einer der Hauptverursacher von Schwefel- und Stickoxyden sowie der Feinstaubproblematik bei uns:

NO<sub>x</sub>, SO<sub>x</sub> und Co sind die Ursache für einen früheren Tod von 50.000 Menschen in der EU und 350.000 chronisch Kranken. Schweröl als Schiffstreibstoff hat eigentlich schon lange ausgedient, und „alternativlos“ gibt es nicht.

Aber- Es gibt auch gute Gründe, die Energie - und Umweltwirkung und die Herausforderungen der fossilen LNG Kette genauer zu betrachten.

Die Treibhausgasbilanz ist ca 30 % besser als beim marinen Schiffsdiesel: ca 20 % davon gehen aber in der Energiebilanz durch den Verflüssigungsprozess und die Kühlung verloren. Besonders kritisch wird es aber, wenn durch eine nicht ausgereifte Technik in der Verbrennungskette Methan entweicht. Die 28-fache Klimawirkung von Methan gegenüber CO<sub>2</sub> kann hier jede Bilanz zerstören.

Aber es bleibt festzuhalten:

- Der Raum Brunsbüttel ist ein Knotenpunkt für Offshore- und Onshore-Windstrom. Langfristig ergibt sich unter anderen Preis-Kostenstrukturen und bei weiterer Entwicklung sowie höherer technologischer Effizienz an diesem Standort die Perspektive, LNG aus Windstrom erneuerbar herzustellen. Das wäre die Vision:

Mit der jetzt investierten Technik würde aus einem Importstandort für fossile LNG ein Exportstandort von regenerativ erzeugtem LNG.

- Eine Entwicklung der LNG-Struktur würde Reedereien den Impuls zur Umstellung auf diesen Treibstoff geben. Das wäre ein entscheidender Schritt raus aus Diskussion um Henne und Ei.
- Das über 10 Jahre währende „Herumgeeiere“ um die Umsetzung der Vorgaben für saubere Treibstoffe in der Schifffahrt in Nord- und Ostsee und deren Häfen darf nicht immer mit „geht nicht“ befeuert werden. Das verhindert schon seit Jahren die Entwicklung und Investition in neue Techniken und Treibstoffe bei Schiffsantrieben.
- Brunsbüttel verfügt über multimodale Verkehrsanbindung: Die B5 sichert den Transport und die Verteilung von Flüssiggas über LKW. Hinzu kommt für den LKW-

Verkehr eine neue Fährverbindung im Elbmündungsbereich von Brunsbüttel nach Cuxhaven. Von dort geht es staufrei Richtung Bremen und weiter Richtung Ruhrgebiet, Süddeutschland und Niederlande, hinzu kommt der Gleisanschluss direkt Richtung Hamburg.

- Die in Brunsbüttel ansässige Industrie hat einen hohen Bedarf an Gas für die Energie und die Verarbeitung in chemischen Prozessen. Hier würde nicht nur den Engpässen im jetzigen Erdgasleitungssystem in Brunsbüttel begegnet.
- Der Umgang mit Chemie und Gas ist vor Ort seit Jahrzehnten geübte Praxis. Entscheidend aber ist: Es gibt UnternehmerInnen und Unternehmensabsprachen, die diese Entwicklung voran bringen können und wollen. Örtliche Kommunen, die diese Entwicklung voll tragen und über 12.000 Arbeitsplätze, die direkt oder indirekt am Standort hängen.

Daraus ergeben sich die Herausforderungen, die zügig abgearbeitet werden müssen:

1. Die Bundesregierung muss sich stärker für eine LNG-Struktur in den Häfen der Nord- und Ostsee einsetzen und die dafür notwendigen politischen Beschlüsse fassen. Es muss mehr Planungssicherheit her.
2. Es müssen zügig verbindliche Vorgaben für Genehmigungen und Sicherheitsstandards für Errichtung und Betrieb der LNG-Anlagen erarbeitet und umgesetzt werden. Uns war wichtig, dass der Bericht des Ministeriums auch diesen Punkt intensiv abarbeitet und die notwendigen Schritte mit anderen Ländern, dem Bund und den zuständigen EU-Stellen abstimmt. Der Irrgarten beim Genehmigungsverfahren der LNG Barge für den Landstromanschluss der AIDA in Hamburg verdeutlicht den Handlungsbedarf beispielhaft.
3. Der Bahnanschluss erinnert eher an die Kaiserzeit. Wir haben auf unserem Grünen Landesparteitag am 09./10. Mai in Lübeck den einstimmigen Beschluss gefasst, dass für eine zügige Umsetzung einer besseren Anbindung von Brunsbüttel auch eine Infrastrukturgesellschaft für die Herrichtung und den Betrieb der Bahnstrecke nach Brunsbüttel unter Beteiligung des Landes geprüft werden muss.

Es darf nicht sein, dass hier Entwicklungschancen für den Standort auf der Strecke bleiben. Und die Herausforderungen aus dem Klimagipfel in Paris geben uns hier Rückenwind.

\*\*\*