

25.04.2021

Antrag zur nächsten KMV am 19.05.2021

"Ausbau Alternativer Energien forcieren statt LNG-Terminal in Stade"

Beschlussvorschlag:

Die KMV schließt sich der Position des OV Oldendorf-Himmelpforten an, nimmt diese Forderung in das Kreistagswahlprogramm mit auf und beauftragt den Kreisvorstand weitere Schritte in die Wege zu leiten.

Postionspapier des OV Oldendorf-Himmelpforten:

Der OV Oldendorf-Himmelpforten hat auf seiner letzten Sitzung folgendes Postionspapier zum geplanten LNG-Terminal in Stade verabschiedet.

Der OV-Oldendorf-Himmelpforten von Bündnis 90/Die Grünen fordert den weiteren Ausbau der Erneuerbaren Energien zu forcieren und lehnt den beabsichtigten LNG-Terminal am Standort Stade ab.

Gegen ein solches LNG-Terminal sprechen sowohl grundsätzliche Erwägungen der Energiewende und des Klimaschutzes als auch die örtlichen Besonderheiten am Standort des Industriehafengeländes in Stade-Bützfleth.

Wir fordern deshalb den Rat der Stadt Stade auf, den für das Industriehafengelände in Stade-Bützfleth zur Zeit geltenden Bebauungsplan so zu ändern, dass dort die Ansiedlung von weiteren Störfallbetrieben ausgeschlossen wird, damit ein LNG-Terminal nicht mehr realisiert werden kann.

Gleichzeitig fordern wir die Bundesregierung und die niedersächsische Landesregierung auf, den potenziellen Investoren unverzüglich zu signalisieren, dass eine Förderung des geplanten LNG-Terminals aus Haushaltsmitteln nicht in Betracht kommt.

Um die Ziele des Pariser Klimaschutzabkommens – globale Erwärmung unter 2 Grad halten - und die Ziele der Bundesregierung – klimaneutral bis 2050 – überhaupt erreichen zu können, müssen wir schrittweise auch die Verstromung aus Erdgas reduzieren und spätestens 2050 aus Erdgas ganz aussteigen. Denn auch Erdgas verursacht bei seiner Verbrennung klimaschädliche CO₂-Emissionen. Darüber hinaus sind die Förderung, der Transport und die Nutzung von Erdgas mit Leckagen von Methangas (CH₄) verbunden, das noch klimaschädlicher ist als CO₂.

Insbesondere flexibel und schnell regelbare Gaskraftwerke haben zwar bisher den Ausbau der Erneuerbaren Energien im Interesse einer sicheren Stromversorgung und Netzstabilität flankiert – anders als schwerfällig regelbare Kohle- und Atomkraftwerke. Diese Aufgabe muss aber im Interesse des Klimaschutzes künftig von intelligenten Speichertechnologien übernommen werden, wie z.B. durch „power-to-gas“ (grüner Wasserstoff), Batteriespeicher („grid-booster“ und „vehicle-to-grid“) und Pumpspeicher. Darüber hinaus gilt es, die Energieeffizienz auf nachhaltige Weise zu steigern. Dazu zählen ein starker Ausbau der Photovoltaik, die Förderung natürlicher Senken (z.B. Moore) und Wälder und der Ressourcenschutz. Insbesondere durch Anreize für eine effektive Wärmedämmung im Altbaubereich könnte der Energieverbrauch deutlich reduziert werden. Eine wirksame CO₂-Bepreisung würde darüber hinaus zur Entwicklung von energieeffizienten Technologien führen. Nur auf diese Weise ist aus unserer Sicht eine klima- und naturverträgliche Energiewende möglich. Dieser Weg würde durch den Aufbau einer neuen technologischen Infrastruktur mit LNG-Terminals stark erschwert wenn nicht sogar auf Jahrzehnte versperrt werden. Um diese Anlagen angesichts der notwendigen hohen Investitionen wirtschaftlich betreiben zu können, ist eine Nutzung von mehreren Jahrzehnten erforderlich. Dafür müssten dann auch die gesetzlichen Regularien angepasst werden, die wiederum zu Lasten des Ausbaus der Erneuerbaren Energien gingen. Denn je schneller und stärker die Energiewende gelingt, umso preiswerter werden die Erneuerbaren Energien und würden ohne eine regulatorische Anpassung LNG aus dem Markt drängen. Hinzu kommt, dass nicht von vornherein ausgeschlossen ist, dass LNG-Terminals mit Fracking-Gas betrieben werden, das seinerseits wiederum zu hohen Natur- und Umweltschäden führt. Wenn dies heute noch nicht weltweit geschieht und von den potenziellen Investoren vor Ort auch beteuert wird, kein Fracking-Gas einsetzen zu wollen, dann liegt das einzig und allein daran, dass Fracking-Gas wegen des sehr niedrigen Weltmarktpreises für Erdgas gegenwärtig nicht wettbewerbsfähig ist. Das könnte sich aber jeder Zeit umdrehen.

Befürworter der LNG-Terminals argumentieren, die Infrastruktur für Flüssigerdgas könnte später für den Import von Wasserstoff **umfunktioniert** werden. Bis Wasserstoff im großen Stil eingesetzt werden kann, soll LNG eine sog. Brückentechnologie sein.

Ob und wie dieser Umbau der LNG-Terminals stattfinden kann und was er kostet, ist bisher von Investorensseite nicht offengelegt worden. Nachvollziehbare Zahlen dazu existieren bis heute nicht. U.a. deshalb hält auch die energiepolitische Sprecherin der Bundestagsfraktion von Bündnis 90/Die Grünen, Ingrid Nestle, nichts von diesen Überlegungen.

Die Nutzung eines LNG-Terminals für die Einlagerung von Wasserstoff führt je nach Vorgehensweise zu unterschiedlichen Problemen.

Wird der Wasserstoff vor Anlandung methanisiert, könnte er zwar relativ unproblematisch im LNG-Terminal eingelagert werden, weil das synthetische Methan weitgehend dieselben Eigenschaften wie fossiles Erdgas hat, dessen Hauptbestandteil Methan ist. Das Problem dabei ist nur, dass bei einer Methanisierung bis zu 25 Prozent der Energie des Wasserstoffs verloren gehen. Außerdem lassen sich damit effiziente Wasserstofftechnologien wie **Brennstoffzellen** nicht betreiben (so **Sebastian Timmerberg**, Energieexperte der **TU Hamburg (TUHH)**).

Eine andere Möglichkeit wäre es, **verflüssigten Wasserstoff** zu liefern. Aber der müsste bei rund **minus 253 Grad Celsius** transportiert werden, also etwa 100 Grad kälter als Flüssigerdgas. Für diese Lösung müsste die LNG-Infrastruktur entweder kostenintensiv umgebaut oder von vornherein H₂-ready mit deutlich stärkerer Isolierung gebaut werden. Ob sich diese Mehrkosten am Ende wirklich rechnen, hängt davon ab wie groß das Zeitfenster bis zum Einstieg in die Wasserstoffwirtschaft wirklich sein wird – aber das ist reine Spekulation. Unabhängig davon bleibt die Investition in LNG-Terminals im Hinblick auf eine schnelle Energiewende kontraproduktiv.

Umweltorganisationen nennen sie einen Schritt in eine völlig falsche Richtung – eine „Lebensversicherung für Erdgas“, wie es **Constantin Zerger** von der **Deutschen Umwelthilfe** formuliert. (Quelle: TAGESSPIEGEL BACKGROUND vom 17.06.2020 „LNG-Terminals für den Wasserstoffimport“)

Zum geplanten LNG-Terminal Stade teilen wir die Bedenken aus dem Rechtsgutachten vom 30. November 2020, das Frau Dr. Ziehm im Auftrag der DUH erarbeitet hat. Es kommt zu folgenden Schlussfolgerungen:

1. Die Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs auf der Unterelbe wäre wegen der zahlreichen (110 pro Jahr) mit Schlepperhilfe durchzuführenden Wendemanöver der 350 Meter langen, 55 Meter breiten LNG-Tanker mit einem Tiefgang von 13 Metern in der Fahrrinne der Elbe nicht mehr gewährleistet.
2. Bei dem LNG-Terminal handelt es sich um einen so genannten Störfallbetrieb, also um eine Anlage mit besonderem Störfallpotential nach der 12. BImSchV. Bei LNG besteht nämlich die Gefahr einer Entzündung des Gases bei der Verflüssigung oder der Vergasung im LNG-Terminal sowie bei Austritt der tiefkalten Flüssigkeit aus ihrem Transport- oder Lagerbehälter. Ein größerer Austritt von LNG über Wasser führt zur Verdampfung, in der Folge bildet sich eine entzündbare Wolke. Das Gas nach Regasifizierung des LNG ist darüber hinaus explosiv. Durch das beabsichtigte Vorhaben in unmittelbarer Nachbarschaft der Firma Dow mit Chemieanlagen würde eine brisante Gemengelage geschaffen werden, die den Zielen des Störfallrechts widerspricht. Hinzu kommen mögliche, aber offensichtlich bislang nicht betrachtete Auswirkungen auf das vorhandene, südlich des geplanten Standortes gelegene und bis 2046 genehmigte Lager für schwach- und mittelradioaktive Abfälle sowie auf nahezu unmittelbar angrenzende naturschutzfachlich wertvolle Gebiete wie beispielsweise das Naturschutzgebiet „Haseldorfer Binnenelbe mit Elbvorland“ und das FFH- Gebiet „Unterelbe“.

Aus diesen Gründen halten wir das geplante LNG-Terminal in Stade-Bützfleth für nicht genehmigungsfähig. Sollte wider Erwarten dennoch eine immissionschutzrechtliche Genehmigung erteilt werden, werden wir uns dafür einsetzen, gemeinsam mit den vor Ort ansässigen anerkannten Umweltverbänden hiergegen im Klageweg vorzugehen.

Der Vorstand (OV Oldendorf-Himmelpforten)

Ursula Männich-Polenz, Peter Wortmann, Rainer Hawmann