



Kleine Anfrage

des Abgeordneten Christian Dirschauer, SSW

und

Antwort

der Landesregierung – Minister für Energiewende, Klimaschutz, Umwelt und Natur

Bedarfsnachweis und Sicherheitslage am geplanten festen LNG-Terminal Brunsbüttel

Der russische Angriffskrieg auf die Ukraine hat die Bundesrepublik Deutschland vor große Herausforderungen in der Gasversorgung gestellt. Mehrere schwimmende LNG-Terminals schaffen hier nun seit einigen Monaten Abhilfe. Aber Schleswig-Holstein will auch die Energiewende ambitioniert vorantreiben. Wie das mit der für mindestens 30 Jahre geplanten festen LNG-Infrastruktur zusammenpasst, ist bislang offen.

1. Wie ist der Zeitplan für das geplante feste LNG-Terminal in Brunsbüttel?

Für das landbasierte feste LNG-Terminal werden im Wesentlichen zwei Zulassungsverfahren durchgeführt: ein Planfeststellungsverfahren für eine neue Jetty (Anlandesteg) östlich des Elbehafens und ein immissionsschutzrechtliches Genehmigungsverfahren für die Tankanlagen und die Regasifizierungsanlage. Ob die nachfolgend genannten Daten gehalten werden können hängt von der Qualität der Antragsunterlagen und dem Verlauf der Genehmigungsverfahren ab.

- a. Wann soll Baubeginn sein?

Vorbereitende Arbeiten für die Errichtung der Jetty sind im Rahmen des vorzeitigen Maßnahmenbeginns ab August 2023 geplant, substantielle Maßnahmen sollen nach Erlass des Planfeststellungsbeschlusses ab Frühjahr 2024 erfolgen.

- b. Wann soll die Inbetriebnahme erfolgen?

Die Inbetriebnahme ist für das Frühjahr 2027 geplant (nach Fertigstellung Ende 2026).

- c. Wie viele Jahre soll das Terminal in Betrieb sein?

Der LNG-Betrieb ist gem. LNG-Beschleunigungsgesetz (LNGG) des Bundes bis maximal Ende 2043 zulässig. Ab den frühen 2040er Jahren muss die technische Umstellung des Betriebs auf grüne Gase, z.B. grünes Ammoniak vorbereitet werden.

2. Welche zwingenden Gründe werden für die kostenintensive Errichtung eines festen LNG-Terminals in Brunsbüttel gesehen und warum kann ein schwimmendes Terminal nicht auch auf längere Sicht die gleiche Funktion erfüllen?

Vor dem Hintergrund des Ukrainekrieges hat der Deutsche Bundestag die energiepolitische Notwendigkeit, den Bedarf für einen unverzüglichen und schnellstmöglichen Aufbau einer unabhängigeren nationalen Gasversorgung und die besondere Dringlichkeit festgestellt (§ 3 LNG-Beschleunigungsgesetz, LNGG). Für die sichere Gasversorgung in Deutschland und den angrenzenden europäischen Nachbarstaaten ist in kürzester Zeit eine LNG-Importinfrastruktur aufzubauen. Zur Ermöglichung von schnellen Zulassungsverfahren wurde das LNGG erlassen, in dem die benötigten Anlagen einzeln aufgeführt sind. Darunter sind stationäre schwimmende (FSRUs) und stationäre landgebundene Anlagen. Beide Anlagentypen ergänzen einander, wobei jedoch die landgebundenen Anlagen eine höhere Flexibilität aufweisen und so auch Lastspitzen ohne gleichzeitige Lieferungen bedienen können.

3. Mit welchen Kosten ist für ein festes LNG-Terminal zu rechnen und wie viel niedriger wären die Kosten, wenn das schwimmende Terminal stattdessen weiter betrieben werden würde?

Das Land Schleswig-Holstein beteiligt sich nicht an den Kosten zur Realisierung der LNG-Projekte in Brunsbüttel.

Die Bundesregierung geht für die 50-prozentige Beteiligung der KfW am festen LNG-Terminal in Brunsbüttel von Gesamtkosten der Bundesbeteiligung in Höhe von 744.200.000 Euro aus. Diese sind im Bundeshaushalt hinterlegt. Hinzu treten Kosten der privat an dem Terminal beteiligten Unternehmen Gasunie und RWE gemäß ihrer Anteile in Höhe von 40 bzw. 10 Prozent (siehe [Drs. 20/5170](#)).

Nach Auskunft des BMWK wäre der Weiterbetrieb des schwimmenden Terminals – allein über 15 Jahre gerechnet – teurer als die oben genannte Summe. Zudem hat es eine geringere Regasifizierungskapazität als das landseitige

Terminal. Eine Umstellung auf „grüne“ Gase ist bei schwimmenden Terminals nicht möglich. Insgesamt ist das landseitige Terminal auf lange Sicht kostengünstiger für den Bund als das schwimmende.

4. Hat das Bundeswirtschaftsministerium der Landesregierung einen Bedarfsnachweis für die Errichtung eines festen LNG-Terminals in Brunsbüttel vorgelegt? Falls nicht, warum wird dieser nicht von Seiten der Landesregierung eingefordert?

Das LGG wurde vor dem Hintergrund der Gasmangellage erlassen. Mit § 3 „Besonderes Interesse“ wurde gesetzlich festgestellt, dass die in der Anlage zum Gesetz bezeichneten Vorhaben für die sichere Gasversorgung Deutschlands besonders dringlich sind. Für die Vorhaben wurde per Gesetz die energiewirtschaftliche Notwendigkeit und der Bedarf zur Gewährleistung der Versorgung der Allgemeinheit mit Gas festgestellt. Das feste Terminal in Brunsbüttel ist in der Anlage zum LGG genannt.

5. Fachverbände warnen vor massiven Überkapazitäten in der LNG-Infrastruktur. Wie ist die geplante Schaffung einer dauerhaften Infrastruktur mit den Schleswig-Holsteinischen Klimazielen vereinbar?

Das LNG-Beschleunigungsgesetz verpflichtet die Betreiber zur Umrüstung der landbasierten Terminals auf klimaneutralen Wasserstoff und entsprechende Derivate bis spätestens 2043. Für die Einhaltung der Frist muss die Anlage frühzeitig außer Betrieb gehen und umgerüstet werden.

Die Klimaziele der Landesregierung zielen darauf ab, die THG-Emissionen in Schleswig-Holstein bis 2030 gemäß dem Energiewende- und Klimaschutzgesetz 2021 analog zu den Sektorzielen des Bundes deutlich zu reduzieren und bis 2040 das erste klimaneutrale Industrieland zu werden. Dem steht eine reine Durchleitung von LNG nicht entgegen. Nur ein Bruchteil der LNG-Importe über Brunsbüttel wird in Schleswig-Holstein verbraucht werden, auch als Ersatz vormaliger Importe aus Russland.

6. Das feste LNG-Terminal soll in direkter Nachbarschaft zu Störfallbetrieben und kritischer Infrastruktur errichtet werden. Darunter ein stillgelegtes Atomkraftwerk, eine Sondermüllverbrennungsanlage, ein Südlink-Netzverknüpfungspunkt, ein Kohlelager und ein ebenfalls geplantes Ammoniak-Terminal. Welche Risiken für Mensch und Umwelt sind mit dieser Standortwahl verbunden (bis hin zum größten anzunehmenden Unfall), und welche konkreten Maßnahmen sind geplant, um das Risikopotential einzugrenzen?

Die Gefahren, die sich aus der Nähe zu den genannten Anlagen ergeben, hat der Betreiber im Sicherheitsbericht zu betrachten und die erforderlichen Maßnahmen zu treffen und umzusetzen. Zudem ist nach § 15 der 12. BImSchV bei Störfallanlagen ein möglicher Domino-Effekt der Anlagen untereinander zu betrachten. Beides wird im Genehmigungsverfahren geprüft.

Zu den benachbarten Schutzobjekten wie ausschließlich oder überwiegend dem Wohnen dienende Gebiete, öffentlich genutzte Gebäude und Gebiete, Freizeitgebiete und wichtige Verkehrswege soll ein angemessener Sicherheitsabstand eingehalten werden. Dieser Abstand wird in den Genehmigungsverfahren gutachterlich überprüft.

Auch die Gefahren, die sich aus der Nähe zu den kerntechnischen Anlagen ergeben, werden im Rahmen des Zulassungsverfahrens geprüft.

Die Unterlagen des derzeit laufenden hafenrechtlichen Planfeststellungsverfahrens befassen sich mit dieser Thematik. Die Antragsunterlagen lagen im Zeitraum 10.05.2023 - 09.06.2023 öffentlich aus. Die Antragsunterlagen – einschließlich detaillierter Fachgutachten – sind bis auf Weiteres online abrufbar: <https://planfeststellung.bob-sh.de/verfahren/hafen-g-Ing/public/detail>
Eine fachliche Würdigung der zuständigen Planfeststellungsbehörde (Amt für Planfeststellung Verkehr) kann an dieser Stelle nicht vorweggenommen werden, weil diese erst in einer Zulassungsentscheidung erfolgen kann.

7. Mit welchen Argumenten kann an diesem Standort nun ein weiterer Betrieb errichtet werden, der unter die Störfallverordnung fällt, nachdem dies bisher in der Bauleitplanung kategorisch ausgeschlossen worden war?

Es trifft zu, dass der bestehende B-Plan 75 die Realisierung von Störfallanlagen an dem geplanten Standort ausschließt. Hintergrund war, dass es zum Zeitpunkt der Aufstellung keine entsprechenden Vorhaben gab und man das Verfahren damit nicht belasten wollte. Die bauplanungsrechtlichen Voraussetzungen sollen jedoch im Planfeststellungsverfahren des Amtes für Planfeststellung und Verkehr (APV) geschaffen werden.