

**Kleine Anfrage zur schriftlichen Beantwortung
gemäß § 46 Abs. 1 GO LT
mit Antwort der Landesregierung**

Anfrage der Abgeordneten Imke Byl, Meta Janssen-Kucz, Susanne Menge und Detlev Schulz-Hendel (GRÜNE)

Antwort des Niedersächsischen Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Digitalisierung namens der Landesregierung

Uniper bestellt LNG-Terminal-Schiff: Ist das Genehmigungsverfahren für den Standort Wilhelmshaven abgeschlossen?

Anfrage der Abgeordneten Imke Byl, Meta Janssen-Kucz, Susanne Menge und Detlev Schulz-Hendel (GRÜNE), eingegangen am 27.05.2020 - Drs. 18/6658
an die Staatskanzlei übersandt am 09.06.2020

Antwort des Niedersächsischen Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Digitalisierung namens der Landesregierung vom 08.07.2020

Vorbemerkung der Abgeordneten

Das Unternehmen Uniper informierte am 26. Mai per Pressemitteilung über die Vertragsunterzeichnung zwischen der Uniper-Tochter LTW (LNG Terminal Wilhelmshaven) mit dem Unternehmen MOL (Mitsui O.S.K. Lines Ltd., Tokio, Japan) zum Bau eines LNG-Terminal-Schiffs (FSRU) für Wilhelmshaven.¹ Unter anderem heißt es in der Mitteilung:

„MOL (Mitsui O.S.K. Lines Ltd., Tokio, Japan) und LTW (LNG Terminal Wilhelmshaven) haben einen Vertrag zum Bau und Charter des LNG-Terminalschiffs (in der Fachsprache Floating Storage and Regasification Unit, FSRU) für das geplante LNG-Anlandungsterminal in Wilhelmshaven an der Nordsee unterzeichnet. LTW ist die Projektentwicklungs- und Betreibergesellschaft des künftigen LNG-Terminals in Wilhelmshaven und eine 100-prozentige Tochtergesellschaft der Uniper SE. Die FSRU wird in einer Werft des südkoreanischen Unternehmens DSME (Daewoo Shipbuilding Marine Engineering Co., Ltd., Geoje, Korea) gebaut und anschließend für 20 Jahre von LTW gechartert. Sie wurde gemeinsam von den beiden Vertragspartnern gemäß den lokalen und umweltrechtlichen Anforderungen für den deutschen Markt und den Standort Wilhelmshaven geplant und maßgeschneidert konzipiert.

Die FSRU stellt die Kernanlage des künftigen Terminals dar und ermöglicht die Anlandung, Speicherung und Wiederverdampfung von LNG für den deutschen Markt. Sie wird unweit von Wilhelmshaven vor der Küste festgemacht werden und ankommende LNG-Tanker dort abfertigen. Das wiederverdampfte Gas wird dann aus der FSRU über eine kurze Verbindungsleitung in die Hafenanlagen gepumpt und von dort ins deutsche Gasfernleitungsnetz eingespeist. Die Errichtung aufwändiger Wiederverdampfungs-Anlagen an Land ist dadurch entbehrlich. Durch diese optimierte Planung wird die Umwelteinwirkung sowohl an Land als auch auf dem Meeresgrund minimiert und ein bei den Umweltuntersuchungen identifiziertes Biotop umgangen. (...)“

Im Jahr 2019 wurden Hinweise auf ein Unterwasserbiotop gefunden, das durch ein erstes Fachgutachten mittlerweile klassifiziert und dessen Schutzwürdigkeit festgestellt wurde (Biototyp „Flachwasserzone des Küstenmeeres mit artenreichen Kies-, Grobsand- und Schillgründen (KMFk)“). Laut Antwort der Landesregierung auf eine Kleine schriftliche Anfrage (Drucksache 18/6369) steht ein zweites Fachgutachten über die weiteren Schritte im Umgang mit dem Biotop aus.

¹ Vgl. PM Uniper (26. Mai 2020): <https://www.uniper.energy/news/mitsui-osk-lines-und-lng-terminal-wilhelmshaven-unterzeichnen-vertrag-zum-bau-und-charter-eines-lng-terminalschiffs/> (zuletzt abgerufen am 26. Mai 2020).

1. Was ist der aktuelle Stand des Genehmigungsverfahrens des LNG-Terminals in Wilhelmshaven?

Dem Niedersächsischen Landesbetrieb für Wasserwirtschaft, Küsten- und Naturschutz (NLWKN) als zuständiger wasserrechtlicher Zulassungsbehörde und zuständiger Naturschutzbehörde liegt noch kein konkreter Antrag seitens des Unternehmens UNIPER SE bzw. der UNIPER-Tochter LNG Terminal Wilhelmshaven GmbH (LTW) für den Bau und Betrieb eines LNG-Terminals in Wilhelmshaven vor. Auch dem Staatlichen Gewerbeaufsichtsamt (GAA) Oldenburg als zuständiger immissionsschutzrechtlicher Genehmigungsbehörde liegt bislang kein Antrag nach dem Bundesimmissionsschutzgesetz (BImSchG) für das schwimmende LNG-Terminal mit Regasifizierungsanlage (Floating Storage and Regasification Unit - FSRU) und dessen Nebenanlagen vor.

Das vorgenannte Unternehmen hat nach den ursprünglichen Planungsabsichten u. a. aufgrund des naturschutzfachlich festgestellten § 30 Bundesnaturschutzgesetz(BNatSchG)-Biotops im Rahmen von Alternativüberlegungen bisher lediglich die Umsetzung einer Planungsvariante erkennen lassen. Eine Beteiligung der wasserrechtlichen Planfeststellungsbehörde findet derzeit nur im Rahmen der von der Antragstellerin gewünschten Beratung statt; dies gilt auch für Gespräche und die Beteiligung des GAA sowie des Landesamtes für Bergbau, Energie und Geologie (LBEG). Für die Umsetzung einer Planungsvariante werden derzeit die dafür maßgeblichen rechtlichen, fachlichen sowie naturschutzrelevanten Aspekte vom Unternehmen UNIPER und den beauftragten Fachbüros zusammengestellt.

Aufgrund der Problematik des Vorhandenseins eines Biotopes nach § 30 BNatSchG im Bereich des bisherigen Standortes der Anlegerplattform und der Liegewanne laufen die derzeit hier bekannten Planungen der Uniper darauf hinaus, den Anleger weiter Richtung Fahrwasser nach Osten zu verlagern. Diesbezüglich werden derzeit weitere naturschutzfachliche Untersuchungen durchgeführt. Durch eine unterirdische Leitungsanbindung wird nun eine Lösung als Inselanleger favorisiert.

Voraussichtlich werden die Ergebnisse der Überlegungen zur Planungsvariante dann in einer Projekt-Info zusammengetragen und anschließend im Wege einer Online-Konsultation nach dem Planungssicherstellungsgesetz im Sinne eines Scoping-Termins bzw. einer Antragskonferenz unter Federführung der zuständigen Planfeststellungsbehörde mit den maßgeblichen Stellen beraten werden.

2. Wie lautet der aktuelle Stand der Umweltverträglichkeitsprüfung?

Nach Durchführung des Scoping-Termins für das wasserrechtliche und das immissionsschutzrechtliche Vorhaben am 09.05.2019 erfolgte mit gemeinsamen Schreiben des GAA und des NLWKN am 21.08.2019 die Unterrichtung über die voraussichtlich beizubringenden Unterlagen zum UVP-pflichtigen Vorhaben nach § 15 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) und § 2 a der 9. Bundesimmissionsschutzverordnung (BImSchV).

Seitdem haben zu unterschiedlichen Fachthemen Beratungsgespräche u. a. mit dem GAA und dem NLWKN stattgefunden. Im Rahmen der Bearbeitung der naturschutzfachlichen Thematiken insbesondere für das wasserrechtliche Planfeststellungsverfahren wurde festgestellt, dass für einen Bereich der Vorhabenfläche der gesetzliche Schutz für Biotope in Küstengewässern gemäß § 30 BNatSchG besteht.

Die eigentliche Umweltverträglichkeitsprüfung wird dann im Rahmen des maßgeblichen Zulassungsverfahrens durchgeführt werden.

- 3. Worauf stützt sich die Aussage der Unternehmen Uniper und MOL, dass die schwimmende Anlandeplattform „maßgeschneidert konzipiert“ sei, um „alle deutschen Umweltvorschriften“ zu erfüllen?**
- 4. Welche konkreten Umweltvorschriften sind damit nach Meinung bzw. Kenntnisstand der Landesregierung gemeint?**
- 5. Schließt dies auch etwaige Auflagen aus der Umweltverträglichkeitsprüfung ein?**

6. Teilt die Landesregierung die in Frage 3 angeführte Einschätzung?

Die Fragen 3 bis 6 werden aufgrund ihres Sachzusammenhanges gemeinsam beantwortet.

Der Landesregierung liegen keine Erkenntnisse vor, worauf das Unternehmen Uniper seine Aussage stützt, dass das schwimmende LNG-Terminal mit Regasifizierungsanlage „maßgeschneidert konzipiert“ sei, um „alle deutschen Umweltvorschriften“ zu erfüllen. Insofern kann hierzu auch keine Einschätzung der Landesregierung erfolgen.

7. Liegt das vom Vorhabenträger in Auftrag gegebene zweite Fachgutachten bezüglich des gefundenen Unterwasserbiotops mittlerweile vor?

Nein.

8. Hat die LTW mittlerweile einen Antrag auf naturschutzfachliche Ausnahme oder zur Befreiung gemäß § 67 BNatSchG gestellt?

Nein.

9. Wurde die am 26. Mai 2020 bekannt gegebene Vertragsunterzeichnung zum Bau und Charter der FSRU durch eine Zusage seitens der Landesregierung begünstigt?

Nein. Im Übrigen hat die Landesregierung keinen Einfluss auf die Vertragsverhandlungen zwischen Uniper und der japanischen Reederei MOL Mitsui O.S.K. Lines genommen.

10. Wird das für Wilhelmshaven geplante LNG-Terminal für die Anlandung sowie den Weitertransport von grünem Wasserstoff technisch geeignet sein?

Der Landesregierung sind bisher keine detaillierten Informationen zur technischen Ausrüstung des FSRU und dessen Nebenanlagen bekannt.

Grundsätzlich ist jedoch auszuführen, dass beim Import von verflüssigtem Wasserstoff (LH₂) eine Technologie zum Einsatz kommt, die die Handhabung des Wasserstoffs bei Temperaturen von ca. -250 °C erfordert, während beim LNG-Import die Handhabung des Erdgases bei etwa -160 °C erfolgt. So entspricht das von Uniper konzipierte FSRU einem Schiffstyp, der mit 37 Einheiten weltweit für LNG ausgelegt und im Einsatz ist (Stand: Ende 2019). Diese Schiffe unterliegen technischen Richtlinien (Bauvorschriften) der Klassifizierungsgesellschaften. Damit werden FSRU Schiffe weltweit unter einheitlichen Standards entwickelt.

Während der weltweite Transport von LNG seit vielen Jahren Industriestandard ist, wird Wasserstoff heute erst über mittlere Strecken per Wasserstoffleitungen transportiert. Ein Transport im großen Stil und über große Entfernungen existiert noch nicht. Zum einen sind noch technologische Entwicklungen erforderlich, zum anderen fehlen die Transportinfrastruktur und die entsprechenden Standards.

Gleichwohl geht die Landesregierung davon aus, dass der Anteil von Energieträgern auf Basis erneuerbarer Energien, wie beispielsweise grünem Wasserstoff, in den nächsten Jahren an Bedeutung gewinnen wird. Beim Import von grünem Wasserstoff werden die deutschen Seehäfen mit ihren Importterminals und den vorhandenen Ausbaupotenzialen eine Schlüsselrolle übernehmen, weswegen auch Parallel- bzw. Folgenutzungskonzepte für bestehende (bzw. geplante) Hafeninfrastukturanlagen (Kaianlagen) grundsätzlich vorstellbar sind.

11. Hat die Landesregierung Kenntnis über die Herkunft des in der Pressemeldung erwähnten Bio-LNG?

Nein.

12. Hat die Landesregierung Kenntnis darüber, in welchem Umfang Bio-LNG zur Verfügung steht, und welche Erzeugungs- und Exportkapazitäten zu erwarten sind?

Die Landesregierung misst Biokraftstoffen, Biomethan, Bioethanol und synthetischen Kraftstoffen bzw. Energieträgern auf Basis erneuerbarer Energien eine wichtige Bedeutung für eine nachhaltige Transformation der Energieversorgung zu. Der Import dieser auf erneuerbaren Energien basierenden Energieträger kann und muss die heimische Erzeugung von Strom aus erneuerbaren Energien und grünem Wasserstoff sinnvoll ergänzen und damit die Energiewende in Deutschland und Niedersachsen zielorientiert unterstützen. Dabei wird auch ein Beitrag zur Defossilisierung des Verkehrssektors durch den Einsatz von importierten nachhaltigen Kraftstoffen und Gasen erwartet.

Flotten neuer schwerer Nutzfahrzeuge müssen beginnend mit dem Jahr 2025 ihre CO₂-Emissionen gegenüber dem Referenzzeitraum 2019/2020 um 15 % mindern. Ab dem Jahr 2030 steigt diese Anforderung auf 30 %. Werden die Ziele nicht erreicht, müssen Lkw-Hersteller Strafzahlungen je verfehltes Gramm CO₂ leisten. Aufbereitetes Biogas in verflüssigter Form als Bio-LNG kann als eine Alternative zu fossilem Diesel eingesetzt werden. Für Langstrecken- und Schwerlasttransporte im Lkw-Sektor kann Bio-LNG damit künftig vermehrt eine wichtige Rolle spielen. LNG trägt zur Luftreinhaltung bei, Stickoxide und Feinstaub werden reduziert. Hinsichtlich der Klimawirkung kommt es auf die LNG-Gewinnung und den Methanschlupf an. Biomethan ist hier gegenüber Erdgas der Vorzug zu geben.

Auch um Einschätzungen zum Bedarf an nachhaltigen Kraftstoffen zu ermöglichen, hat das Ministerium für Umwelt, Energie, Bauen und Klimaschutz das Gutachten „Wege zur Nachhaltigen Mobilität in Niedersachsen“ vergeben. Ergebnisse sollen Mitte 2021 vorliegen. Zudem fördert das Land Niedersachsen ein Vorhaben zur Nutzung von Bio-LNG im Transportsektor. Dabei soll ermittelt werden, ob so Biogasanlagen sinnvoll (weiter-)genutzt werden können.

Überdies setzt sich die Landesregierung dafür ein, dass die nationalen Spielräume für den Einsatz von erneuerbaren Kraftstoffen und Bio-LNG im Rahmen der Renewable Energy Directive (RED II) ausgeschöpft werden.

Bislang sind die weltweiten Exportkapazitäten für LNG auf Basis von Biomethan oder synthetisch erzeugtem grünen Wasserstoff sehr begrenzt. Vor diesem Hintergrund begrüßt die Landesregierung, dass die Intensivierung internationaler Energiepartnerschaften ein Schwerpunkt der nationalen Wasserstoffstrategie der Bundesregierung ist. Die Landesregierung erwartet, dass dies effektiv zum Aufbau großflächiger Erzeugungs- und Exportkapazitäten für grünen Wasserstoff und daraus erzeugter synthetischer Energieträger und Kraftstoffe beiträgt. Dies unterstreicht aus Sicht der Landesregierung zugleich die strategische Bedeutung eines LNG-Terminals für Niedersachsen, da der Energie- und Wirtschaftsstandort Niedersachsen in der Folge unmittelbar an diesen potenziellen Zukunftsmarkt angebunden wäre.

13. Kann die Landesregierung ausschließen, dass das Unternehmen Uniper im Falle einer Nichtgenehmigung des Vorhabens am Standort Wilhelmshaven Schadenersatzklagen zur Begleichung schon getroffener Investitionszusagen einreicht?

Hierzu liegen der Landesregierung keine Informationen oder Ankündigungen des Unternehmens Uniper vor. Im Übrigen wurden von der Landesregierung bisher keine verbindlichen Förderzusagen getroffen.

Bezüglich der Genehmigungsfähigkeit des Vorhabens ist grundsätzlich darauf hinzuweisen, dass es sich bei einer immissionsschutzrechtlichen Genehmigung um eine gebundene Entscheidung handelt: Werden gemäß § 6 BImSchG die Genehmigungsvoraussetzungen erfüllt, ist die Genehmigung zu erteilen.

14. Teilt die Landesregierung die Auffassung des Unternehmens Uniper, dass der Bau weiterer LNG-Terminals trotz bereits bestehender und bereits jetzt nicht ausgelasteter Terminals in Europa und trotz der Notwendigkeit, den europäischen und deutschen Gasverbrauch in den nächsten Jahren und Jahrzehnten gemäß dem Klimavertrag von Paris und den europäischen Klimazielen deutlich zu senken, „gaswirtschaftlich sinnvoll und notwendig“ ist? Wenn ja, bitte begründen.

Das Investment für den Uniper LNG Terminal ist in erster Linie eine private Investition. Das Investment tragen wirtschaftlich vorrangig diejenigen Gesellschaften, die die Terminalkapazitäten unter langfristigen Verträgen buchen und regelmäßige Zahlungen für ihre Durchsatzrechte unabhängig von der aktuellen Nutzung entrichten müssen. Die dafür maßgeblichen Regeln ergeben sich aus den einschlägigen Open Season Vorschriften der europäischen Kommission.

Der Landesregierung liegen keine Informationen über den Stand der Kapazitätsbuchungen vor, die über die Pressemeldungen der Unternehmen hinausgehen. Insbesondere liegen der Landesregierung auch keine Informationen über die Wirtschaftlichkeit der Importprojekte der Marktteilnehmer vor. Seitens der Marktteilnehmer scheint es jedoch ein großes Interesse an LNG-Importkapazität in Deutschland zu geben.

Nach Einschätzung der Landesregierung sind als wichtige Gründe für das Interesse am deutschen Markt und einem LNG-Importterminal anzuführen:

- Deutschland ist in Europa der größte Energie- und Erdgasmarkt. Dieser wird trotz künftig zurückgehendem Volumen durch die Klimapolitik übergangsweise weiterhin eine bedeutende Rolle spielen.
- Deutschland ist eine Erdgasdrehscheibe in Europa.
- Deutschland ist der wichtigste Speicherstandort in Europa.
- Erdgas als Brückenenergie ermöglicht den kontinuierlichen Ausbau der erneuerbaren Energien und garantiert die Versorgungssicherheit.
- Die Erdgaslieferungen nach Deutschland gehen in den nächsten Jahren drastisch zurück, weil das niederländische L-Gas und große Teile der norwegischen Lieferungen in den nächsten Jahren wegfallen werden. Es besteht die Wahrscheinlichkeit, dass die Abhängigkeit von russischem Erdgas zu groß wird und damit verbundene Risiken für die Versorgungssicherheit und Preisstabilität (Gefahr der Monopolisierung) steigen.

LNG eröffnet die leitungsungebundene globale Erdgas-Versorgung und somit den Eintritt neuer globaler Player wie Katar, Algerien oder Australien in den europäischen Markt. Bereits heute ist festzustellen, dass die Auslastung der für Deutschland relevanten europäischen LNG-Terminalkapazitäten im Jahr 2019 hoch war, mit steigender Tendenz, sodass die kommerzielle Bedeutung europäischer LNG-Terminals für Deutschland zunehmend schrumpfen wird.

Des Weiteren drängt die EU-Kommission seit Jahren auf die Diversifizierung der Erdgasversorgung der Mitgliedsländer durch die Schaffung eines Zuganges zum weltweiten LNG-Markt. Deutschland nimmt hier eine atypische Rolle ein, als größter europäischer Erdgasmarkt mit Meereszugang, der über kein LNG-Importterminal verfügt.

15. Von welcher Treibhausgasbilanz über die gesamte Prozesskette hinweg geht die Landesregierung für das LNG jeweils aus den fünf größten LNG-Exportländern aus, insbesondere bei LNG aus amerikanischem gefracktem Erdgas?

Eine konsistente und transparente Treibhausgasbilanz über die gesamte Prozesskette, wie sie im Bereich Bio-Methan durch Herkunftsnachweise durchgeführt wird, gibt es weder für Erdgas noch für andere importierte Energieträger oder Kraftstoffe und steht der Landesregierung damit nicht zur Verfügung. Vor diesem Hintergrund ist eine belastbare Analyse der Treibhausgas-Emissionen der fünf größten LNG-Exportländer über die gesamte Lieferkette nicht möglich. Eine solche Analyse dürfte im Übrigen nur bedingt hilfreich sein, weil die zukünftigen LNG-Importe Deutschlands von einzelnen dezidierten Lieferländern und bilateralen Lieferbeziehungen mit den Importeuren geprägt

sein dürften. Nach aktuellem Kenntnisstand der Landesregierung wurden von Uniper noch keine verbindlichen Lieferverträge mit Produzenten von LNG-Exportländern geschlossen.

Gleichwohl gibt es Gutachten und Stellungnahmen von unterschiedlichen Interessengruppen, die zum Teil erheblich widersprechenden Aussagen beinhalten. Anhand der verfügbaren Publikationen ist tendenziell festzustellen, dass LNG basierend auf unkonventionellen Erdgasvorkommen aus den USA, Kanada oder Australien, welches mittels Fracking gewonnen wird, höhere Treibhausgas-Emissionen aufweist als LNG aus anderen Quellen.

16. Was bedeutet nach Einschätzung der Landesregierung die Beschaffung des LNG-Terminalschiffs für den möglichen LNG-Standort Stade? Ist die Realisierung eines zweiten LNG-Terminals neben Wilhelmshaven aus Sicht der Landesregierung realistisch?

An dieser Stelle wird auf die von der Landesregierung zur Frage 5 der Anfrage vom 04.05.2020 (Drs. 18/6369) bereits abgegebene Einschätzung verwiesen.

(Verteilt am 16.07.2020)