

Rede  
Kiel, 17.12.2015

Pressesprecher Per Dittrich, Tel. (04 31) 988 13 83

Düsternbrooker Weg 70  
24105 Kiel

Tel. (04 31) 988 13 80  
Fax (04 31) 988 13 82

Norderstraße 74  
24939 Flensburg

Tel. (04 61) 144 08 300  
Fax (04 61) 155 08 305

E-Mail: [info@ssw.de](mailto:info@ssw.de)

## **Wir wollen für Brunsbüttel als LNG Standort werben**

*Flemming Meyer zu TOP 13 - Berichts Antrag Schadstoffemissionen im Schiffsverkehr und LNG-Terminal Brunsbüttel*

Der Ausstoß von Kohlen- und Schwefeldioxid, Stickoxide und Rußpartikel bei Schiffen stellt ein großes Umweltproblem dar. Der hauptsächlich verwendete Treibstoff im Schiffsverkehr ist Schweröl und das weist hohe Abgaswerte auf. Dies ist seit langem bekannt. Daher ist auch die Notwendigkeit die Emissionen dort zu verringern unbestritten.

Nun ist es nicht so, dass nichts getan wird, um das Problem anzugehen. So schreibt die EU-Schwefelrichtlinie von 2010 vor, dass in den EU-Häfen nur noch Schiffskraftstoffe mit 0,1 % Schwefelgehalt verbrannt werden dürfen. Dies ist zwar ein Schritt in die richtige Richtung, aber bei weitem noch nicht genug.

Angesichts der jüngsten Klimabeschlüsse von Paris, gewinnt das Thema damit politisch weiter an Fahrt. Aus diesem Grund ist es wichtig, Alternativen zu den bisherigen Dieselgeneratoren und zum Schweröl zu finden. LNG, also verflüssigtes Erdgas, wird als eine solche Alternative zum bisherigen Schiffstreibstoff angesehen. Die Vorteile von LNG liegen auf der Hand: Der Energieträger LNG verursacht keine Schwefeldioxide oder Rußpartikel und der Ausstoß von Stickoxiden und Kohlendioxid wird deutlich verringert. Die

Möglichkeiten, die LNG für die Schifffahrt bietet, klingen durchaus vielversprechend. Die energetische Versorgung von Schiffen mit LNG ist durchaus als praktikabel und umweltschonend einzustufen – es befindet sich aber immer noch in der Anlaufphase. Und wir müssen erkennen, dass LNG in Deutschland bisher kaum Anwendung findet. Das Problem liegt unter anderem darin, dass viele Häfen noch keine praxistaugliche Infrastruktur haben und entsprechend zurückhaltend sind die Reeder, mit der Umrüstung ihrer Schiffe.

Aber auch über die Schifffahrt hinaus, bietet LNG Möglichkeiten zur energetischen Versorgung. Dies geht deutlich aus der Fraunhofer CML-Studie hervor. In der Studie wurden verschiedene in Frage kommende Nachfragemärkte für LNG untersucht. Es wird davon ausgegangen, dass es einen steigenden LNG-Bedarf für Schifffahrt, Infrastruktur und Landverkehr in Zukunft geben wird. Aber auch als Brenn- und Rohstoff für die Industrie weist LNG – laut der Studie – großes Potential auf. So weit, so gut.

Die Studie kommt aber auch zu dem Ergebnis, dass der europaweite Trend zum Aufbau von LNG-Terminals und der Infrastruktur zurzeit an Deutschland vorbei geht. Die Belieferung mit LNG hier in Deutschland erfolgt derzeit ausschließlich über das benachbarte Ausland. Und hier kommt nun Brunsbüttel ins Spiel.

Laut Studie könnte der Standort Brunsbüttel diese Lücke schließen. Brunsbüttel qualifiziert sich als LNG-Standort mit einem Importterminal für flüssiges Erdgas durch viele verschiedene Vorteile: Die geografische Lage mit dem Hafen in der Einfahrt zum Nord-Ostsee-Kanal sowie die Elb-Nähe, die vorhandene Schieneninfrastruktur oder die Anbindung an das europäische Pipeline-Netz. All dies spricht für den Standort Brunsbüttel. Damit könnte Brunsbüttel nicht nur den regionalen Markt versorgen, sondern hätte auch die Möglichkeit, bundesweit und darüber hinaus, Märkte zu bedienen.

Die Studie macht auch deutlich, dass das weltweite Angebot an LNG, das schon in den vergangenen Jahren überdurchschnittlich mit rund 7% pro Jahr gewachsen ist, weiter deutlich zunehmen wird.

So gut dies alles auch klingt, man kann sich aber nicht dem Eindruck erwehren, dass das Thema LNG, in der politischen Bewertung in Berlin nicht so richtig verfolgt wird. Daher halte ich die Studie für ein brauchbares Instrument, um in Berlin für LNG und insbesondere für den Standort Brunsbüttel zu werben.