

**Kleine Anfrage zur schriftlichen Beantwortung
gemäß § 46 Abs. 1 GO LT**

Abgeordnete Imke Byl, Meta Janssen-Kucz, Susanne Menge und Detlev Schulz-Hendel (Bündnis 90/Die Grünen)

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 (Bündnis 90/Die Grünen) an die Landesregierung, eingegangen am

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 zwanzig 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 (Biotoptyp „Flachwasserzone des Küstenmeeres mit artenreichen Kies-, Grobsand- und Schillgründen (KMFk)“). Laut Antwort der Landesregierung auf eine Kleine Anfrage (Drs. 18/6369) steht ein zweites Fachgutachten über die weiteren Schritte im Umgang mit dem Biotop aus.

Vor diesem Hintergrund fragen wir die Landesregierung:

1. Was ist der aktuelle Stand des Genehmigungsverfahrens des LNG-Terminals in Wilhelmshaven?
2. Wie lautet der aktuelle Stand der Umweltverträglichkeitsprüfung?

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).

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?
7. Liegt das vom Vorhabenträger in Auftrag gegebene zweite Fachgutachten bzgl. des gefundenen Unterwasserbiotops mittlerweile vor?
8. Hat die LTW mittlerweile einen Antrag auf naturschutzfachliche Ausnahme oder zur Befreiung gem. §67 BNatSchG gestellt?
9. Wurde die am 26. Mai 2020 bekannt gegebene Vertragsunterzeichnung zum Bau und Charter der FSRU durch eine Zusage seitens der Landesregierung begünstigt?
10. Wird das für Wilhelmshaven geplante LNG-Terminal für die Anlandung sowie den Weitertransport von grünem Wasserstoff technisch geeignet sein?
11. Hat die Landesregierung Kenntnis über die Herkunft des in der Pressemeldung erwähnten Bio-LNG?
12. Hat die Landesregierung Kenntnis darüber, in welchem Umfang Bio-LNG zur Verfügung steht und welche Erzeugungs- und Export-Kapazitäten zu erwarten sind?
13. Kann die Landesregierung ausschließen, dass das Unternehmen Uniper im Falle einer Nicht-Genehmigung des Vorhabens am Standort Wilhelmshaven Schadenersatzklagen zur Begleichung schon getroffener Investitionszusagen einreicht?
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.
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 gefracctem Erdgas?
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?