

Norddeutsche Rundschau vom 28.08.2018 , Seite 14

## „Lokale Wirtschaft wird profitieren“

### Konsortium für den Bau eines Flüssigerdgas-Terminals legt sich fest: „Der Fokus liegt auf Brunsbüttel“, sagt Sprecherin Katja Freitag

**Brunsbüttel** Die Chancen auf den Bau des ersten LNG-Terminals (Liquified Natural Gas) in Brunsbüttel sind größer denn je. Der Zeitplan ist seit vergangener Donnerstag klar. Spätestens am Jahresende will der Bund Förderentscheidungen treffen. Auch Schleswig-Holstein hat signalisiert, sich finanziell zu beteiligen. In der zweiten Jahreshälfte 2019 will das Konsortium (Gasunie BV, Vopak LNG Holding BV, Oiltanking GmbH), das den Bau des Terminals realisieren will eine Investitionsentscheidung fällen. Tobias Stegemann sprach mit der Sprecherin Katja Freitag.

**Ende 2019 wollen Sie mit dem Konsortium eine Investitionsentscheidung bezüglich des Standorts für ein LNG-Terminal treffen. Wie hoch sehen Sie die Wahrscheinlichkeit, dass es Brunsbüttel wird?**

**Freitag:** Die German LNG Terminal GmbH hat im April 2017 die Entscheidung getroffen, sich auf Brunsbüttel zu fokussieren. Seither konzentrieren wir unsere Arbeit auf diesen Standort. Gegenwärtig arbeiten wir zusammen mit einem Ingenieurbüro die Genehmigungsplanung aus, wir verhandeln verbindliche Verträge mit Kunden, wir sind in Kontakt mit verschiedenen Akteuren aus Politik und Wirtschaft, gerade auch vor Ort – all das mit Bezug auf Brunsbüttel.

**Welche Rolle spielt bei Ihrer Entscheidung die Politik? Vor wenigen Tagen haben Bundes- und Landwirtschaftsminister sowie Ministerpräsident Daniel Günther ihre volle Unterstützung zugesagt.**

Zunächst einmal freuen wir uns über die politische Unterstützung sowohl auf Landes- als auch auf Bundesebene. Das zeigt doch, dass die politischen

Akteure in Berlin und Kiel wie wir davon überzeugt sind, dass das Projekt regional und national von Bedeutung ist. Die Unterstützung der Politik ist ein wichtiger Faktor bei der Entscheidungsfindung, aber es gibt natürlich auch noch andere, wirtschaftliche Faktoren. Schlussendlich bleibt das Projekt eine privatwirtschaftliche Entscheidung.

**Wie sieht es mit der finanziellen Unterstützung aus? Würde das Projekt auch ohne Fördermittel funktionieren?**

Die Entwicklung und der Bau eines LNG-Terminals ist zunächst einmal sehr kostenintensiv. Demgegenüber stehen positive Effekte. Für die Umwelt bedeutet das – insbesondere für Hafenstädte und Küstenregionen – eine Verbesserung der Luftqualität. Die Region und das Land würde die Attraktivität des Energiestandorts Brunsbüttel steigern durch neue Arbeitsplätze und Industrieansiedlungen. Davon profitieren auch die lokalen und regionalen Zuliefer- und Dienstleistungsunternehmen. Zudem wird der deutsche Energiemarkt diversifiziert. Die Investition wird jedoch eine lange Amortisationszeit haben. Um diese Lücke zu schließen, bemühen wir uns um staatliche Fördermittel.

**LNG gilt bislang als deutlich teurer als herkömmliches Erdgas. Wie wollen Sie einen wirtschaftlichen Betrieb gewährleisten?**

LNG ist in der Tat teurer als Pipelinegas. Analysten gehen davon aus, dass der LNG-Markt aufgrund einer steigenden Nachfrage stark anwachsen wird, gerade in Asien wächst der Markt rasant. Zudem wird die Preisgestaltung auf dem globalen LNG-Markt flexibler werden. Dadurch werden die Preise fallen. Ein LNG-Terminal würde den

Wettbewerb am Gasmarkt in Deutschland weiter beleben. Und mehr Wettbewerb bringt auch Vorteile für die Verbraucher.

**Wer werden die größten Exporteure sein? Wird LNG in erster Linie aus den USA kommen? Welche Länder spielen dabei noch eine Rolle?**

Gegenwärtig ist Katar der größte Exporteur von LNG. Importe aus den USA spielen in Europa zurzeit eine sehr kleine Rolle. Seit 2016 sind nur wenige Lieferungen in Europa gelandet, und diese kamen zum größten Teil in Südeuropa an.

**Welche Rolle fällt Hamburg bei diesem Projekt zu?**

Die Nähe zum Hamburger Hafen ist ein entscheidender Standortvorteil Brunsbüttels und damit wichtig für das Projekt. Neben der Einspeisung des regasifizierten LNG in das Erdgasnetz kann das importierte LNG innerhalb von drei Stunden in den Hamburger Hafen transportiert werden, damit dort LNG gebunkert werden kann. Das macht den Hamburger Hafen wirtschaftlicher attraktiver und international wettbewerbsfähiger, denn die Kreuzfahrtindustrie und verstärkt auch die Containerschiffahrt setzen auf Flüssigerdgas als Kraftstoff. Brunsbüttel ist damit ein idealer Partner für Hamburg, und die „Ports of Hamburg“ ein Zeichen für eine erfolgreiche Hafen-Kooperation im Norden.

**Auf niedersächsischer Seite gibt es ebenfalls Bestrebungen, ein LNG-Terminal nach Stade oder Wilhelmshaven zu holen. Mit wie viel Sorge blicken Sie auf die andere Elbseite?**

Vor unserer Entscheidung, unsere Arbeit auf Brunsbüttel zu konzentrieren, haben wir uns auch andere potentielle Standorte angeschaut. Für Brunsbüttel sprachen die geografische Lage

an der Elbe am Eingang zum Nord-Ostsee-Kanal, die Nähe zum Hamburger Hafen, nautische Gegebenheiten und die Nachbarschaft zum Chem-Coast Park. Die dort ansässigen oftmals energieintensiven Unternehmen zählen zu den größten Erdgasverbrauchern in Deutschland. Sie sind auf eine verlässliche und kostengünstige Gasversorgung angewiesen und damit potentielle, erste Abnehmer von regasifiziertem LNG.

**Bisher waren Gegner der LNG-Technologie so gut wie nicht wahrnehmbar. Nun formiert sich Widerstand. Der behauptet, so ein Terminal sei in Deutschland gar nicht nötig, weil es Überkapazitäten an Erdgas gebe uns selbst das Terminal in Rotterdam nur zu vier Prozent ausgelastet sei. Zudem sei LNG alles andere als eine umweltverträgliche Technologie. Da gaukle man der Öffentlichkeit etwas vor. Was sagen Sie zu diesen Vorwürfen?**

Der LNG-Markt ist ein globaler Markt mit weltweitem Wettbewerb. Der europäische und auch der deutsche Markt werden von dem Wettbewerb profitieren, wenn sie Zugang zu dem globalen Markt haben. Der deutsche Gasmarkt ist groß genug für einen LNG-Terminal. Wenn wir die großen Kreuzfahrtschiffe künftig im Hamburger Hafen mit LNG bebunkern wollen, können wir das LNG nicht aus Rotterdam holen. Das ist weder effektiv noch nachhaltig: Man bräuchte etwas 80 Tankkraftwagen, um ein Kreuzfahrtschiff zu betanken.

**Und aus Sicht des Umweltschutzes?**

Die Umweltvorteile von LNG liegen klar auf der Hand: Es werden Luftschadstoffe, wie Feinstaub, Schwefeldioxid und Stickoxide, massiv reduziert. Das sorgt für saubere Luft und mehr Lebensqualität. Gleichzeitig kann es bis zu zwanzig Prozent der CO-Emissionen reduzieren, das ist gut fürs Klima. Außerdem sind LNG-Mo-

toren deutlich leiser als Dieselmotoren. Die LNG-Technologie ist ausgereift und sicher und vor allem jetzt als alternativer Antrieb für Schifffahrt und Schwerlastverkehr verfügbar. Auch die Bundesregierung hat klar erkannt, dass Flüssigerdgas einen wichtigen Beitrag zur Energiewende leisten kann und sich im Koalitionsvertrag klar zu LNG bekannt.

**Planen Sie in einen Dialog mit den Gegnern einzusteigen?**

Wir haben bereits erste Gespräche mit Umweltschutzverbänden geführt, die positiv gelaufen sind. Unsere Tür steht offen: Wir laden alle interessierten Verbände und Initiativen zu einem Dialog mit uns ein, gerade auch vor Ort in Brunsbüttel, um sie von den Vorteilen des Terminals für die Region, den Industriestandort Brunsbüttel, aber auch für den Umweltschutz zu überzeugen.

© 2018 PMG Presse-Monitor GmbH

Schleswig-Holsteinische Landeszeitung  
vom 28.08.2018, Seite 15

## Kauder warnt vor Bildungsnotstand

**BERLIN/KIEL** Unionsfraktionschef Volker Kauder befürchtet, dass der Lehrermangel dramatische Folgen haben könnte. Der Beginn des Schuljahres habe gezeigt, „dass unser Land in Gefahr ist, langsam in einen Bildungsnotstand hineinzulaufen“, sagte der CDU-Politiker. Es sei alarmierend, „wenn der Lehrerverband von 40 000 fehlenden Pädagogen spricht und in Berlin fast zwei Drittel der neu eingestellten Lehrer an den Grundschulen Quereinsteiger sind“. Dass diese Menschen nun die Kinder unterrichten wollten, verdiene zwar Anerkennung. „Ich mache mir aber große Sorgen über die Qualität des Unterrichts“, sagte Kauder.

Der Deutsche Lehrerverband hatte zuletzt geschätzt, dass aktuell 10 000 Lehrerstellen unbesetzt und weitere 30 000 notdürftig, etwa mit Quereinsteigern, besetzt sind. Die Gewerkschaft Erziehung und Wissen-

schaft (GEW) begrüßte den Vorstoß: „Das Thema Lehrkräftemangel ist endlich auch auf der Bundesebene angekommen“, sagte GEW-Chefin Marlis Tepe unserer Verlagsgruppe. Entscheidend sei neben kurzfristigen Notmaßnahmen die Planung und bundesweite Koordination der Schulpolitik in den Ländern zu verbessern. „Wir können und wollen uns keinen Qualitätsverlust in der Bildung leisten und eine nicht ausreichend ausgebildete Generation ins Leben schicken.“

Schleswig-Holsteins Bildungsministerin Karin Prien (CDU) kritisierte dagegen Kauders Aussagen scharf. „Negativstes an die Wand zu malen, hilft dabei niemandem.“ Lehrerstellen gut zu besetzen und keine Abstriche an der Qualität zu machen, sei in allen Bundesländern eine der zentralen bildungspolitischen Herausforderungen. *dpa/sh:z*