

Der TÜV Nord hat mit einem Gutachten im Jahre 2018 Wege aufgezeigt, nach denen von einem LNG-Terminal Brunsbüttel keine Gefährdung ausgeht. Selbstverständlich geht es dabei auch um die benachbarten kerntechnischen und andere Anlagen. Hierbei werden Sicherheitsabstände und Auswirkungen von Druckwellen von Explosionen geprüft, die im unwahrscheinlichen Fall des Freisetzens und Verdampfens von LNG entstehen können.

Ob die vom TÜV aufgezeigten Wege gangbar und zulässig sind, wird am Ende selbstverständlich die Genehmigungsbehörde zu beurteilen haben. In deren Entscheidung werden alle erforderlichen Vorschriften, Regelwerke, Standards und Normen Berücksichtigung finden. In die Beurteilung eingebunden sind weitere Behörden wie z.B. die Atomaufsicht oder das Bundesamt für kerntechnischen Entsorgungssicherheit (BFE).

Das formale Genehmigungsverfahren hat noch nicht begonnen. Aussagen, ob der Terminal genehmigt werden kann oder ob eine Genehmigung zu versagen ist, können erst zum Abschluss des Verfahrens gemacht werden. Dies wird frühestens Anfang 2020 möglich sein. Dies ist Aufgabe der Genehmigungsbehörden des Landes Schleswig Holstein und nicht Aufgabe externer Gutachter.

Umweltpolitisch ist LNG ein Beitrag zu mehr Klimaschutz. Im Vergleich zu Diesel entsteht bei der Verbrennung etwa 25 Prozent weniger klimaschädliches CO₂. Seit einigen Jahren wird LNG zunehmend als Kraftstoff in der Schifffahrt und für Nutzfahrzeuge wie Lkw und Busse eingesetzt. Es trägt auch dazu bei, Emissionen von Luftschadstoffen wie Stickoxid (NO_x) und Feinstaub zu reduzieren. Die in der EURO-VI-Abgasnorm festgelegten Grenzwerte für Schadstoffe können durch die Nutzung von LNG als Kraftstoff deutlich unterschritten werden.

Klar ist daneben, dass Flüssiggas eine Brückentechnologie ist. Wenn sich mit LNG für die Schifffahrt erreichen lässt, den CO₂-Ausstoß in relevanter Größenordnung zu reduzieren, dann ist zu fragen warum gerade die Umweltverbände hier auf Gegenkurs geht.