

LNG Terminal in Wilhelmshaven

Alternativer Erörterungstermin



Dokumentation

der Bürger*innenkonferenz vom 24.11.2022

im Wattenmeerhaus, Besucherzentrum am Südstrand

1. Einleitung: Warum ein alternativer Erörterungstermin?

In Wilhelmshaven werden derzeit von verschiedenen Vorhabenträgern Projekte zum Import von Flüssigerdgas (LNG) geplant. Das erste dieser Projekte, das LNG-Terminalschiff Höegh Esperanza, soll bereits am 15. Dezember 2022 in Wilhelmshaven ankommen und kurz darauf in Betrieb gehen.

Zum Zeitpunkt der hier dokumentierten Bürger*innenkonferenz gibt es für den Betrieb der Höegh Esperanza weder eine immissionsschutzrechtliche Genehmigung noch eine wasserrechtliche Erlaubnis. BUND Niedersachsen, NABU Niedersachsen und die Deutsche Umwelthilfe haben ebenso wie ca. 300 Bürger*innen in den laufenden Verfahren Einwendungen abgegeben. Darin haben die Umweltverbände und die Bürger*innen Hinweise gegeben, Fragen formuliert und ihre Sorgen zum Ausdruck gebracht.

Seitens der Politik und der Genehmigungsbehörden hat es auf die Einwendungen bisher keine Reaktion gegeben. Zwar gab es eine Informationsveranstaltung mit dem damaligen Umweltminister Olaf Lies und Uniper als Betreiber der Höegh Esperanza am 25. Oktober 2022. Auf spezifische Fragen wurde dabei jedoch nicht eingegangen, eine fachlich vertiefende Diskussion gab es nicht.

Die Durchführung eines offiziellen Erörterungstermins ist für die Genehmigungsbehörden eine bewährte Möglichkeit, Hinweise, Sorgen und Fragen von Umweltverbänden und Bürger*innen aufzunehmen. Leider haben sich die Genehmigungsbehörden in Niedersachsen bisher entschieden, keinen Erörterungstermin durchzuführen, obwohl es dazu auch im LNG-Beschleunigungsgesetz ausdrücklich die Möglichkeit gibt. Die zuständigen Genehmigungsbehörden sind der Niedersächsische Landesbetrieb für Wasserwirtschaft, Küsten- und Naturschutz (NLWKN), das Staatliche Gewerbeaufsichtsamt Oldenburg (GAA) sowie das Landesamt für Bergbau, Energie und Geologie (LBEG).

Die Entscheidung, bisher auf einen Erörterungstermin zu verzichten, kritisieren BUND Niedersachsen, NABU Niedersachsen und Deutsche Umwelthilfe scharf. Dies nimmt den Umweltverbänden und den Bürger*innen eine wirksame Möglichkeit, sich in die Genehmigungsverfahren einzubringen. Diese Beteiligungsmöglichkeit wäre insbesondere geboten, da die Fristen zur Einsicht der Planungsunterlagen und für die Einwendungen durch das LNG-Beschleunigungsgesetz drastisch gekürzt und gleichzeitig die Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung abgeschafft wurden.

Dabei ist die Liste der offenen Fragen lang: Sie betreffen unter anderem den energiewirtschaftlichen Bedarf der Terminals, die klimapolitischen Folgen, den drohenden Eintrag von Biozid, Folgen für die Fischerei, für Schutzgebiete und insbesondere für den Nationalpark Wattenmeer sowie verfahrensrechtliche Fragen.

Um den Hinweisen, Sorgen und Fragen der Bürger*innen in Wilhelmshaven Raum zu geben, haben sich BUND Niedersachsen, NABU Niedersachsen und Deutsche Umwelthilfe dazu entschlossen, am 24. November 2022 einen alternativen Erörterungstermin durchzuführen. Die große Nachfrage mit mehr als 150 Bürger*innen zeigt, wie ungebrochen groß das Interesse an einem Dialog ist.

Umso unverständlicher ist es, warum sich weder der Vorhabenträger Uniper, noch die Genehmigungsbehörden trotz mehrfacher Einladung und Aufforderung nicht an diesem Dialog teilgenommen haben. Dies gilt auch für das Niedersächsische Ministerium für Umwelt, Energie und Klimaschutz, dessen Vertreter*innen ebenfalls nicht an der Veranstaltung teilnehmen wollten. Einzig der Vorhabenträger TES hat sich bei der Veranstaltung der Diskussion gestellt.

Wir, die veranstaltenden Umweltverbände, dokumentieren in diesem Dokument die Hinweise, Sorgen und Fragen, die beim alternativen Erörterungstermin von den Bürger*innen vorgebracht wurden. Wir

werden diese den Genehmigungsbehörden und der Politik vorlegen und auf eine Beantwortung drängen.

Auch und gerade in Krisenzeiten muss die Einhaltung von Umweltgesetzen und die Minimierung der Umweltfolgen von Industrieprojekten unbedingt gewährleistet sein. Ansonsten verlieren Genehmigungsverfahren ihre Rechtsstaatlichkeit. Dies gilt umso mehr für Projekte zum Import von fossiler Energie: Selbst, wenn diese in der gegenwärtigen Versorgungskrise nach dem völkerrechtswidrigen russischen Angriff auf die Ukraine in einer Übergangszeit für die Versorgungssicherheit erforderlich sein sollten, müssen Überkapazitäten vermieden, Umweltgesetze eingehalten und Betriebsgenehmigungen mit Blick auf die Klimaziele klar befristet werden.

Wir fordern die Genehmigungsbehörden und die Politik deshalb auf, sich der Diskussion zu stellen und die dokumentierten Fragen vor der Entscheidung über eine Genehmigung zu beantworten.

BUND Niedersachsen

Deutsche Umwelthilfe

NABU Wilhelmshaven

2. Dokumentation der Hinweise und Fragen

Beim alternativen Erörterungstermin wurde nach einer Podiumsdiskussion mit den veranstaltenden Umweltverbänden an verschiedenen Thementischen den Bürger*innen die Möglichkeit gegeben, mit Expert*innen zu diskutieren und hier Hinweise, Sorgen und Fragen zu thematisieren. Das Ergebnis dieser Diskussionen und die entstandenen Hinweise und Fragen dokumentieren wir hier.

2.1. Allgemeines

1. Wieso wird der Schwerpunkt nicht auf den Ausbau Erneuerbarer Energien gesetzt statt der Fokussierung auf fossile Energien?
2. Was ist der Grund, dass der Ukraine-Krieg als Anlass dient, umweltpolitische Rückschritte in Richtung fossiler Energien hinzunehmen?
3. Wie groß ist der gesteigerte CO₂-Ausstoß bei der Produktion von Frackinggas, beim Transport und bei der Umwandlung im LNG-Terminal und wie ist er zu rechtfertigen?
4. Kann ausgeschlossen werden, dass Wilhelmshaven ein höheres Risiko für militärische Aktionen und Sabotage wird, wenn die LNG-Terminals hier gebaut werden? Inwieweit erhöht sich das Gefahrenpotential für die Region?
5. *Hinweis:* Feuerwehr und Katastrophenschutz haben laut Wahrnehmung eines/einer Bürger*in aktuell keine Ahnung wie sie mit möglichen Gefahrensituationen umgehen können.
6. Wie wird im Katastrophenfall verfahren? Welche Vorbereitungen gibt es bei Rettungsdiensten bereits? Welche Planungen gibt es auf politischer Seite?
7. Was sagt die ansässige Marine zu der Anlage und zu dem Gefahrenpotential, das von dem Terminal ausgeht?
8. Warum soll es für beide Kraftwerks-Standorte jeweils eine eigene Anbindungspipeline geben?
9. Können die existierenden Ölpipelines einfach für die Wasserstoffnutzung umgenutzt bzw. umgerüstet werden? Wie ist gesichert, dass die Pipelines auch Wasserstoff transportieren können?
10. Was bedeuten die LNG-Terminals für den lokalen Tourismus?
11. Was passiert mit dem Gästebetrieb und Tourismus, wenn der Gastverkehr durch den Bau leidet, insbesondere da nur wenige andere Einkommensquellen vorhanden sind? Welche Bedeutung ergeben sich für regionale Arbeitsplätze?

12. Wird es Rücklagen für den Rückbau geben, z. B. für den Fall, dass sich die Technik als nicht mehr wirtschaftlich erweist oder nicht mehr gebraucht wird? Welche Höhe haben diese Rücklagen?
13. Wird das Risiko von Schiffshavarien (durch Elbvertiefung und zunehmenden Verkehr) einkalkuliert?
14. Was ist mit Sturmfluten? Gibt es Maßnahmen und Notfallpläne, die die Anlagen gegen Sturmfluten absichern? Gibt es ein Sturmflut- und Hochwassermanagement?
15. Wie können die Schiffe entladen werden, wenn aufgrund einer Sturmflut tagelang keine Ebbe vorherrscht?
16. Was passiert mit den ca. 300 Einwendungen und was bewirken Sie?
17. Wie sieht es mit dem geplanten Begegnungsverbot auf dem Jadedfahrwasser aus, wenn noch weiterer Risikoschiffsverkehr entsteht?

2.2. Bedarf und Klimafolgen

1. Was für Alternativen hätte Deutschland, um die Gasversorgung anderweitig sicherzustellen?
2. Wie wahrscheinlich ist es, dass wir diesen Winter in Deutschland in kalten Stuben sitzen?
3. Warum gibt es noch keine europäische Gesamtlösung für die Energieversorgung, in die sich die LNG-Terminals einbetten?
4. Warum werden so viele Terminals geplant, wenn es kein Gesamtkonzept und kein Gesamtbedarfsplan für Deutschland gibt?
5. Warum ist die Energie- und Wärmewende in Dänemark so viel weiter als in Deutschland? Was können wir für die weiteren Schritte in Deutschland von Dänemark lernen?
6. Wurde überhaupt geprüft, ob es einen Bedarf für das Terminal in Wilhelmshaven gibt?
7. Gibt es ein Gesamtkonzept für die geplanten LNG-Terminals und den energiewirtschaftlichen Bedarf aller geplanter Projekte?
8. LNG ist fossiles Gas. Woher soll das kommen? Wird das auch Fracking-Gas sein und lässt sich dies verhindern?
9. Warum werden hier weitere LNG-Terminals gebaut, obwohl doch höchstwahrscheinlich aus Klimagründen die erneuerbare Alternativen ausgebaut werden müssten?
10. Können wir nicht an der Stelle von LNG-Terminals und ihrer Infrastruktur auch Erneuerbare Energien, Wärmepumpen und Wärmedämmung genauso beschleunigt werden, damit wir unabhängig von fossilem Gas werden?
11. Wie kann es trotz des extremen Wohlstandsniveaus sein, dass wir nicht erstmal im Luxus-Bereich einsparen, anstatt weitere LNG-Terminals zu bauen?
12. Gab es eine Klimaschutzprüfung, die die Auswirkung der durch LNG-Infrastruktur signifikant befeuerte Erderhitzung auf die stark belastete Nordseeküste betrachtet hat?
13. Warum arbeiten das Land Niedersachsen und die Bundesregierung bei der Frage, wie der Kontinent ohne fossiles LNG-Gas versorgt werden kann, nicht stärker mit der EU zusammen? Gibt es konkrete Pläne vom Land Niedersachsen dazu?
14. Woher wissen wir, dass es einen derartig großen Bedarf für neue LNG-Terminals in Europa gibt? Ist der Bedarf wirklich nachgewiesen worden und wenn ja, wie?
15. Haben wir in der EU nicht bereits eine ausreichende LNG-Infrastruktur, sodass wir eigentlich gar keine weitere LNG-Gas Infrastruktur hierzulande benötigen?
16. Gibt es eine Überprüfung der Bedarfsanpassung in Deutschland analog der klimaschutz-technischen Notwendigkeit zu Senkung des fossilen Gasverbrauchs in Deutschland? – in Verbindung

mit der Frage nach dem aktuell vorgesehenen Ausbau des LNG-Terminals hier in Wilhelmshaven und Deutschland?

17. Wer profitiert finanziell durch den Bau des LNG-Terminals hier in Wilhelmshaven?
18. Gibt es Teile der deutschen Industrie, die es darauf anlegen, den fossilen Lock-in zu zementieren?
19. Kann es sein, dass wir im Jahr 2022 de facto LNG-Gas (über Belgien und Niederlande) aus Russland nach Deutschland importiert haben und die Gefahr besteht, dass russisches Flüssigerdgas über neue LNG-Terminals importiert werden könnte?
20. Haben wir nicht ein riesen Problem mit der Glaubwürdigkeit unserer Solidarität, wenn wir als reiche Industrienation dem globalen Süden (z.B. Pakistan) das Flüssigerdgas am Weltmarkt wegkaufen?
21. Gibt es einen Widerstand in den USA gegen Fracking-Gas, das als Flüssigerdgas zu uns verschifft wird? Wehren sich dort Menschen gegen Fracking-Gas?
22. Stimmt es, dass die EU in den USA LNG-Infrastruktur ko-finanzieren soll?
23. Gibt es genug Kapazitäten weltweit, um LNG-Gas zu importieren oder kann es sein, dass ein großer Teil der Infrastruktur zu Stranded Assets werden?
24. Warum hat man anstatt die ganze LNG-Infrastruktur neu zu bauen, nicht beschlossen es über die Niederlande zu importieren?
25. Welche kumulativen CO₂e-Emissionen gehen einher mit dem Bau und Betrieb von dem geplanten LNG-Terminal hier in Wilhelmshaven?
26. Werden die Klimaschutzziele des Klimaschutzgesetzes bei dem Bau des LNG-Terminals berücksichtigt?
27. Wie ist der Bau des LNG-Terminals und die beantragte unbefristete Genehmigung dessen vereinbar mit dem Klimabeschluss des Bundesverfassungsgerichts aus dem Frühjahr 2021?
28. Wird das 1,5 Grad-Ziels bei dem Bau des LNG-Terminals berücksichtigt?
29. Warum haben wir eigentlich kein Klimaschutzbeschleunigungsgesetz, aber ein LNG-Beschleunigungsgesetz?
30. Warum gibt es kein Erneuerbaren-Beschleunigungsgesetz aber ein LNG-Beschleunigungsgesetz?
31. Was soll uns Steuerzahler*innen das LNG-Terminal hier in am Tag kosten?
32. Wurde nicht am Anfang behauptet, dass die LNG-Projekte nur befristet da sein sollen? Jetzt höre ich überall, dass sie unbefristet genehmigt werden sollen – warum ist das so?
33. Inwiefern sind die Anlagen, die hier gebaut werden sollen für den Import von H₂ geeignet, das wir für die Energiewende brauchen?
34. Können die geplanten Tanks für fossiles Gas in Wilhelmshaven auch Wasserstoff oder Ammoniak halten?
35. Wo soll der Wasserstoff, der hier importiert werden soll, eigentlich herkommen? Müsste der nicht aus Ländern kommen, die gar nicht ausreichend erneuerbare Energien haben, um grünen Wasserstoff herzustellen?
36. Was haben die Menschen im globalen Süden davon für unseren Energiehunger fossiles Gas und dann Wasserstoff zu produzieren?
37. Wer sind eigentlich die Nutznießer*innen hinter den Plänen, dass fossile Gas Infrastruktur zu Wasserstoff-Infrastruktur umgebaut werden kann?
38. Ist nicht Wasserstoff, der importiert werden soll, auch ein Treibhausgas, das den Planeten weiter erhitzt?
39. Gibt es überhaupt Wasserstoff-Tanker, die Wasserstoff transportieren können?

40. Ammoniak und Wasserstoff: Wie werden die weltweit derzeit überhaupt produziert, wenn wir sie schon bald hier in Wilhelmshafen importieren wollen?
41. Sind die Projekte zum Wasserstoff-Import im globalen Süden vor Ort friedens- und demokratiefördernd?
42. Muss es nicht möglich sein, die EU/Europa/Deutschland mit erneuerbaren Energien von hier zu versorgen, sodass wir gar kein fossiles Gas oder Wasserstoff importieren müssten?
43. Wurde überhaupt geprüft, ob es einen Bedarf für das Terminal in Wilhelmshafen gibt?
44. Gibt es ein Gesamtkonzept für die geplanten LNG-Terminals und den energiewirtschaftlichen Bedarf aller geplanter Projekte?

2.3. Naturschutz

1. Welche Folgen wird das Projekt für den Voslapper Groden Nord haben?
2. Wird das Unterwasser-Habitat, das während der ersten Umweltprüfung gefunden wurde, vollständig zerstört?
3. Wird es Alternativflächen für den Voslapper Groden Nord geben?
4. Wie ist es zu rechtfertigen, dass die Höegh Esperanza, die von der australischen Regierung aus Umweltschutzgründen abgelehnt wurde, in Wilhelmshafen eingesetzt wird?
5. Wenn Gas ausströmt, was passiert dann: Implodiert oder explodiert es? Welche Auswirkungen hätte dieses Szenario für Mensch, Tier und Natur?
6. Wie kann ein dauerhaftes Monitoring der Abwässer eingeführt und die Messwerte für jeden zugänglich gemacht werden?
7. Inwieweit können Strömungsbeobachtungen den Schadstofftransport durch Abwässer vorher-sagen?
8. Wie ist die Gefahrenlage für Fische und andere Meerestiere beim Einsaugen von Seewasser durch die FSRUs und später bei den festen Terminals?
9. Wie kann sichergestellt werden, dass Abwässer nicht in das FFH- und EU-Vogelschutzgebiet Nationalpark niedersächsisches Wattenmeer gelangen? Welche Vorsorgemaßnahmen gibt es zur Vermeidung?
10. Welche Handlungsmaßnahmen existieren und sind für den Fall geplant, dass Abwässer in das FFH- und EU-Vogelschutzgebiet Nationalpark niedersächsisches Wattenmeer gelangen? Welche Beseitigungsmaßnahmen wurden oder werden eingerichtet?
11. Gibt es andere Flächen, an denen das Terminal gebaut werden könnte? Insbesondere Flächen, die ungenutzt oder weniger ökologisch wertvoll sind? Welche Flächen kämen dafür in Frage?
12. Hat die Firma TES andere Industriebetriebe bezüglich der Standortwahl befragt, die ihre Flächen aufgegeben haben (ICI Ineos)?
13. Warum wird von politischer Seite nicht geprüft, ob TES sich bezüglich anderer Standorte ausreichend informiert hat? Wer ist hier für die Kontrolle, ob TES alle Standortalternativen ausreichend geprüft hat, verantwortlich?
14. Wann muss der Kohärenzausgleich gegeben sein? Wie funktional müssen Ausgleichsflächen sein? Wie kann die Qualität der Ausgleichsflächen sichergestellt werden?
15. Wo sollen die Vögel bleiben, wenn die neuen Ausgleichsflächen noch nicht fertig und die alten geschützten Flächen schon kaputt sind?
16. Wie muss man sich das vorstellen in der Praxis? Können Vögel einfach „umziehen“, wenn andere Gebiete für die Vogelarten geschaffen werden?

17. Ergibt sich aus der Regasifizierung eine Temperaturänderung des Meerwassers? Was bedeutet das für die lokale Umwelt? Kann ausgeschlossen werden, dass durch das wiedereingeleitete, abgekühlte Abwasser das Wattenmeer beschädigt wird?
18. Wird bedacht, dass von der Papierfabrik Abwässer in den Jadebusen geleitet werden? Wurde diese und andere Grundbelastungen berücksichtigt? Wie wirkt sich diese Akkumulation aus? Gibt es eine entsprechende, kumulative Gesamtbetrachtung der Umweltbelastung?
19. Was ist im Winter, wenn das Wasser viel zu kalt ist? Wie wird das Flüssiggas erwärmt?
20. Können die warmen Abwässer der Papierfabrik für die Regasifizierung verwendet werden? (Hinweis: In Brunsbüttel gib es ähnliche Verfahren.)
21. Wie wirken sich die Strömungen durch Abwässer (z. B. durch die Papierfabrik, Kläranlagen, LNG und zunehmenden Schiffsverkehr) physikalisch auf den Meeresboden und auf die Situation von Meereslebewesen aus?
22. Wo wird das zusätzliche Baggergut, welches durch die Aushebung von Liegewannen und zusätzliche Anleger entsteht, verklappt? Gibt es einen Baggergut-Managementplan, der berücksichtigt, dass mit den zusätzlichen Anlegern zusätzliche Baggerarbeiten erforderlich sind?
23. Was passiert mit den Meeressäugtieren, welche die engen Meereswege um Wilhelmshaven benutzen? Gibt es langfristige Abschätzungen, wie sich die zunehmenden Schiffsverkehre z. B. auf die Schweinswale speziell in der Jade auswirken?
24. Inwieweit ist sichergestellt, dass das LNG Terminal den geltenden Emissionsrichtwerten entspricht (z. B. CO₂, Stickoxide)? Ist das Schiff mit Filtern ausgestattet, die Feinstaub und sonstige Emissionen reduzieren?
25. Was passiert mit geschützter Flora (z. B. Sonnentau oder heimische Orchideen) auf der Fläche die bebaut werden soll?

2.4. Biozid

1. Warum wurde die Konzentrationswirkung der Bromnebenprodukte nur für 12 Wochen untersucht und wie aussagefähig ist das, wenn Uniper gleichzeitig eine unbefristete Genehmigung beantragt hat?
2. Warum wurden chlorierte Kohlenwasserstoffe, ebenfalls Folgeprodukte im Elektrochlorierungsverfahren, gar nicht untersucht?
3. Warum setzt die Höegh Esperanza überhaupt Biozid ein und nutzt nicht andere Verfahren sowie die FSRUs in Brunsbüttel und Lubmin?
4. Wie wurde die Biozidkonzentration berechnet?
5. Wo liegt der technische Grund bzw. das Hindernis, das die Reinigung der Esperanza inkl. zugehöriger Rohrleitungen nicht auf das mechanische Reinigungsverfahren mit Gummibällen umgerüstet werden kann?
6. Ist Ultraschallreinigung keine nutzbare Reinigungsalternative für die Esperanza? Warum nicht?
7. Inwieweit können durch Untersuchungen (z. B. von Schadstoffen in Vogeleiern) Biozide nachgewiesen werden, die in die Natur abgelassen werden?
8. Ist es richtig bzw. ist es bekannt, dass Höegh speziell für die Esperanza vor 1,5 Jahren ein Angebot für ein Ultraschallbasierte Antifoulingverfahren von einer darauf spezialisierten Firma bekommen hat?
9. Hr. Lies sagt, die Biozideinleitung sei „vernachlässigbar“. Ist die Menge der Biozideinleitung wirklich vernachlässigbar? Auf welche Quellen stützt sich diese Aussage von Hr. Lies?

10. Wie kommt man auf eine Biozidkonzentration von 0,2 mg/l? Bitte erklären Sie die dahinterliegende Rechnung.
11. Ist es wahr, dass Australien die Esparanza abgelehnt hat, weil die Biozidwerte im Abwasser des Schiffes dort als zu hoch bewertet wurden?
12. Was bedeutet die Biozideinleitung für die Muschel- und Krabbenfischer?
13. Gibt es Studien, die das dynamische Verhalten biologischer Systeme, bei Einleitung von Biozid untersuchen? Welche Zeiträume betrachten die Studien? Was sind die Ergebnisse? Sind die Ergebnisse auf Wilhelmshaven übertragbar?
14. Können Kleinstlebewesen die durch Biozid versterben, über Vögel in die Nahrungskette gelangen? Welches Risiko geht davon aus?
15. Kann ausgeschlossen werden, dass Biozid in unser Trinkwasser gelangt? Wie hoch ist das Risiko?
16. Wird das belastete Wasser mit einer Tide komplett ausgetauscht oder findet eine Konzentration in der Terminalumgebung statt? Wurden sich kumulierende Auswirkungen bereits hinterfragt?
17. Was sind die genauen Auswirkungen des Biozids vor Ort? Insbesondere in Kombination mit den lokalen Strömungsverhältnissen, also insbesondere dem sehr langsamen Wasseraustausch?
18. Inwieweit erzeugt Wasserstoff das gleiche Antifouling-Problem wie LNG?
19. Wenn die Espanza ein Problemschiff ist, warum wurde ausgerechnet Wilhelmshaven als Standort für dieses problematische Schiff ausgesucht?
20. Wenn in Australien eine Biozidkonzentration von 0,1 mg/l ablehnt wurde, wie kann hier eine Konzentration von 0,2 mg/l zugelassen werden?
21. Welche Biozidkonzentration wird im baugleichen Schwesterschiff in Litauen verwendet?
22. Kann es eine Reaktion geben, zwischen den verschiedenen Einleitungen, wie z. B. von Kläranlagen oder Oberflächenwasser, ungereinigte Abwässer der Stadt und der Biozideinleitungen?
23. Wie verhält sich eine mögliche Verbindung der Wasserarten auf die Wasserqualität?
24. Wird eine Verbindung der Wasserarten gemessen und untersucht?
25. Welche Techniken werden weltweit auf den Schiffen verwendet? Wie sind die gesetzliche Rahmenbedingungen in anderen Ländern?
26. Wie ist der Anteil an chemischen, mechanischen Verfahren weltweit verteilt?
27. Kann man die ca. 1,5 Mio. EUR für die Reinigungstechnik von HASYTECgroup als Bürgschaft durch den Staat übernehmen, wenn die Vergiftung von der Jade abgewendet werden kann?

2.5. Genehmigungsverfahren und Rechtliches

1. Warum gibt es keine zeitliche Befristung von LNG, wenn es überhaupt notwendig ist?
2. Warum haben die Genehmigungsbehörden in Niedersachsen keinen Erörterungstermin veranstaltet?
3. Ist das LNG-Beschleunigungsgesetz mit seiner Legalplanung überhaupt verfassungskonform?
4. Warum gibt es so viele einzelne Verfahren und warum wurden die Verfahren nicht wie sonst üblich in einem Hauptverfahren gebündelt?
5. Muss erst ein Schaden nachgewiesen werden, damit die Genehmigung zurückgezogen werden kann?
6. Wer haftet für Schäden?
7. Kann man die FSRU auch für Wasserstoff nutzen?

8. Wie können wir Anträge stellen, damit die FSRU trotzdem möglichst umweltverträglich betrieben wird?
9. Der Landesumweltminister hat gesagt, dass er keine Genehmigung erteilt, wenn das Terminal umweltschädlich ist. Wie sieht das in der Praxis aus?
10. Bei dem Testprojekt im Voslapper Groden wurde gesagt, dass die Verantwortlichen noch nicht einmal Gespräche mit der EU führen. Inwiefern können wir erwarten, dass sich die EU mal zu dem Thema meldet?
11. Gibt es eine Stelle, die man anschreiben kann, um sich bei der EU zu beschweren?
12. Warum gibt es nicht mehr Bürger*innen-Beteiligung?
13. Wir haben ein Anrecht auf unser Naturerbe. Warum kann da nicht jeder klagen? Man bekommt den Eindruck, dass die Regierung nur mit der Industrie spricht.
14. Die Menschen hier setzen sich ein, aber es kommt nicht bei der Politik an.
15. Wie wird gemessen, was aus der FSRU ausgelassen wird? Wie kann man das kontrollieren und Transparenz schaffen?
16. Wird der Naturerbe-Status mit der Inbetriebnahme des LNG Terminals dann aberkannt? Haben sich die Genehmigungsbehörden damit auseinandergesetzt?
17. Es wurde wochenlang vor dem Anleger gebaggert. Anfangs wurde noch gesagt, dass da ein wertvolles Biotop zerstört wird. Irgendwann hat man dazu nichts mehr gehört. Wer hat das denn genehmigt? Konnte man da nichts dagegen machen?
18. Wir verkaufen Granat (Sandgarnele). Wie wird das von dem Chlor betroffen? Da geht eine Wirtschaft kaputt.
19. Der Anleger ist nur 100m entfernt von Chemikalien-Depots. Ursprünglich sollte das weiter weg. Wieso wird das Störfallrisiko erhöht?
20. Wie werden die Gasspeicher brand-gesichert? Es kann doch gar nicht nur auf die lokale Feuerwehr zurückgegriffen werden? Wie kann man denn sichergehen, dass das richtig abgesichert wird? Wie kann ich denn die Sicherheitspläne einsehen?
21. Kriegt man auf seine Einwendung auch eine Antwort?
22. Läuft der Motor der FSRUsowie des LNG-Tankers die ganze Zeit? Wie werden diese betrieben?
23. Warum wird die FSRU angelegt, wo es keinen Landstromanschluss gibt? Wieso wird kein Landstrom angelegt?
24. Wenn das Schiff nach einem Jahr ortsfest ist, ist es dann nicht mit Blick auf die Nationalen Emissionsschutzwerte ungesetzlich? Wie ist das damit vereinbar, dass die Stickstoffemissionen gesenkt werden sollen? Wie ist das damit vereinbar, dass Wilhelmshaven ein Kurort ist?
25. Feststellung: Durch die hohen Emissionen schränkt das Terminal die möglichen Emissionen des restlichen Energiesektors extrem ein.
26. Wie kann es sein, dass mit dem Bau schon längst begonnen wurde, bevor überhaupt die Genehmigung erteilt wurde?
27. Angenommen in 15 Jahren gibt es immer noch LNG-Anbieter und –Käufer. Kann die Bundesregierung dann gar nichts machen, weil die Genehmigung für den Betrieb unbefristet ist?
28. Früher gab es auf der Jade ein Begegnungsverbot für Schiffe, die auf die vertiefte Fahrrinne angewiesen sind. Müsste man nicht mit Blick auf das große Gefahrenpotential der Schiffe ein neues Verbot einrichten oder das Gesetz ändern?
29. Schon jetzt kann nicht gewährleistet werden, dass die vertiefte Fahrrinne immer die Soll-Tiefe hat (z.B. tidenabhängig, Sedimentablagerungen).
30. Wieso wurde das Schiff für 15 Jahre gechartert, obwohl die Krisensituation voraussichtlich nicht so lange anhält?

31. Wieso bekommt Uniper unter diesen Bedingungen die Rechte, obwohl es gerade verstaatlicht wurde?
32. Die Verweildauer des Wassers im Jadebusen ist mindestens 3 Monate. Inwieweit ist das damit vereinbar, dass es durch ständigen Austausch erhebliche Verdünnungen gäbe.

3. Kontakt

Deutsche Umwelthilfe

Constantin Zerger, Leiter Energie und Klimaschutz Deutsche Umwelthilfe
Mobil: 0160 4334014, zerger@duh.de

BUND Niedersachsen

Inga Niederhausen, BUND Niedersachsen
Tel.: 0511 965690, inga.niederhausen@nds.bund.net

NABU Wilhelmshaven

Stefanie Eilers, Vorsitzende NABU Wilhelmshaven
Mobil: 0171 3716016, info@nabu-wilhelmshaven.de