



Wortprotokoll der 72. Sitzung

Ausschuss für Klimaschutz und Energie

Berlin, den 3. Juli 2023, 11:00 Uhr
10557 Berlin, Konrad-Adenauer-Str. 1
Paul-Löbe-Haus, Sitzungssaal E.200

Vorsitz: Klaus Ernst, MdB

Tagesordnung - Öffentliche Anhörung

Einziges Tagesordnungspunkt

Seite 6

a) Gesetzentwurf der Bundesregierung

Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des LNG-Beschleunigungsgesetzes und des Energiewirtschaftsgesetzes

BT-Drucksache 20/7279

Hierzu wurde verteilt:

20(25)363 Gesetzentwurf
20(25)420 Ergänzungen zum Gesetzentwurf
20(25)422 Stellungnahme
20(25)424 Stellungnahme
20(25)425 Stellungnahme
20(25)427 Stellungnahme
20(25)428 Stellungnahme
20(25)434 Stellungnahme
20(25)442 Zusammenstellung
20(25)454 Änderungsantrag
20(25)455 Änderungsantrag

20(26)68-2 gutachtliche Stellungnahme PBNÉ

Federführend:

Ausschuss für Klimaschutz und Energie

Mitberatend:

Rechtsausschuss
Wirtschaftsausschuss
Ausschuss für Ernährung und Landwirtschaft
Ausschuss für Umwelt, Naturschutz, nukleare Sicherheit
und Verbraucherschutz
Ausschuss für Wohnen, Stadtentwicklung, Bauwesen
und Kommunen
Haushaltsausschuss

Gutachtlich:

Parlamentarischer Beirat für nachhaltige Entwicklung



b) Unterrichtung durch die Bundesregierung

**Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des
LNG-Beschleunigungsgesetzes
und des Energiewirtschaftsgesetzes**

- 20/7279 -

**Stellungnahme des Bundesrates und
Gegenäußerung der Bundesregierung**

BT-Drucksache 20/7365

Federführend:

Ausschuss für Klimaschutz und Energie

Mitberatend:

Rechtsausschuss

Wirtschaftsausschuss

Ausschuss für Ernährung und Landwirtschaft

Ausschuss für Umwelt, Naturschutz,

nukleare Sicherheit und Verbraucherschutz

Ausschuss für Wohnen, Stadtentwicklung,

Bauwesen und Kommunen

Haushaltsausschuss

c) Änderungsantrag der Fraktionen von SPD,
BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und FDP zum
Gesetzentwurf auf Drs. 20/7279: Änderung von
245e Baugesetzbuch
- Ausschussdrucksache 20(25)420 -

**Anwesenheit laut Unterschriftenliste oder Rückmeldung bei digitaler Teilnahme:****Mitglieder des Ausschusses**

	Ordentliche Mitglieder	Stellvertretende Mitglieder
SPD	Bergt, Bengt Kleebank, Helmut Rimkus, Andreas Scheer, Dr. Nina	
CDU/CSU	Heilmann, Thomas Helfrich, Mark Jung, Andreas Lenz, Dr. Andreas Weiss, Maria-Lena	Grundmann, Oliver
BÜNDNIS 90/ DIE GRÜNEN	Badum, Lisa Nestle, Dr. Ingrid	
FDP	Glogowski-Merten, Anikó	
AfD	Hilse, Karsten Kotré, Steffen	Holm, Leif-Erik
DIE LINKE.	Ernst, Klaus Lenkert, Ralph	Latendorf, Ina

Abgeordnete mitberatender Ausschüsse

Fraktion	Name	Ausschuss
SPD	Kassautzki, Anna Tausend, Claudia	Ausschuss für Digitales Ausschuss für Ernährung und Landwirtschaft Ausschuss für Wohnen, Stadtentwicklung, Bauwesen und Kommunen Ausschuss für die Angelegenheiten der Europäischen Union
CDU/CSU	Amthor, Philipp	Ausschuss für Inneres und Heimat
AfD	Bochmann, René	Verkehrsausschuss



Fraktionsmitarbeiter	
Fraktion	Name
SPD	Werner, Dr. Gabriele Wiesmüller, Lea
CDU/CSU	Matzke, Philipp Schmidt, Falk Abmeier, Andreas
BÜNDNIS 90/ DIE GRÜNEN	Feuerhahn, Janik
AfD	Koitka, Dr. Christian
FDP	Hentrich, Steffen Hamann, Dominik
DIE LINKE.	Kühne, Judith

Bundesrat	
Land	Name
Baden-Württemberg	Kopf, Tobias
Bayern	Merkle, Dr. Lucie
Brandenburg	Hildebrandt, Dr. Swen
Mecklenburg-Vorpom- mern	Petersen, Kirsten
Niedersachsen	Abeling, Wiebke
Sachsen	Walter, Sebastian
Sachsen-Anhalt	Hannemann, Dr. Henrik
Schleswig-Holstein	Deil, Franziska

Ministerium bzw. Dienststelle	Name	Amtsbezeichnung
BMWK	Wenzel, Stefan	PStS
BMWK	Steinig, Dr. Karsten	RDir
BMWK	Langenberg, Dr. Astrid Stephanie	RD



Sachverständigenliste:

Karsten Fach

Senior Advisor, Marine Services GmbH (Hamburg)

Kai Gardeja

Tourismusdirektor Ostseebad Binz

Felix Heilmann

Policy Fellow, Dezernat Zukunft e.V.

Dr. Johann Killinger

Geschäftsführender Gesellschafter
Hanseatic Energy Hub GmbH

Heinrich Nachtsheim

Referent Energiepolitik
Verband der Chemischen Industrie e.V.

Prof. Dr. Mario Ragwitz

Leiter des Fraunhofer IEG
Fraunhofer-Einrichtung für Energieinfrastrukturen und Geothermie IEG

Ronald Rambow

Ulrich Ronnacker

Leiter Recht & Regulierung
Open Grid Europe GmbH

Dr. Kay Ruge

Stellvertreter des Hauptgeschäftsführers
Deutscher Landkreistag

Jörg Selbach-Röntgen

CEO
MET Germany GmbH

Tilman Schwencke

Geschäftsbereichsleiter Strategie und Politik
BDEW Bundesverband der Energie- und Wasserwirtschaft e.V.

Dr. Cornelia Ziehm

Rechtsanwältin



Einzigiger Tagesordnungspunkt

a) Gesetzentwurf der Bundesregierung

Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des LNG-Beschleunigungsgesetzes und des Energiewirtschaftsgesetzes

BT-Drucksache 20/7279

b) Unterrichtung durch die Bundesregierung

Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des LNG-Beschleunigungsgesetzes und des Energiewirtschaftsgesetzes

- 20/7279 -

Stellungnahme des Bundesrates und Gegenäußerung der Bundesregierung

BT-Drucksache 20/7365

c) Änderungsantrag der Fraktionen von SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und FDP zum Gesetzentwurf auf Drs. 20/7279: Änderung von 245e Baugesetzbuch
- Ausschussdrucksache 20(25)420 -

Der **Vorsitzende**: Meine sehr verehrten Damen und Herren! Liebe Kolleginnen und Kollegen! Ich bitte, die Plätze einzunehmen, damit wir mit unserer Anhörung beginnen können. So, die Türen sind zu. Ich begrüße Sie alle recht herzlich zu unserer heutigen öffentlichen Anhörung im Ausschuss für Klimaschutz und Energie. Gegenstand unserer Anhörung ist der Gesetzentwurf der Bundesregierung, Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des LNG-Beschleunigungsgesetzes und des Energiewirtschaftsgesetzes, Bundestagsdrucksache 20/7279 sowie die Ergänzungen der Fraktionen von SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und FDP zum LNG-Beschleunigungsgesetz auf Ausschussdrucksache 20(25)420. Ich begrüße Sie dazu alle recht herzlich! Als Erstes natürlich unsere Damen und Herren Sachverständigen, die ich einzeln aufrufen werde, auch fürs Protokoll, damit wir feststellen, dass alle da sind. Als erstes Karsten Fach, Senior Advisor Marine Services GmbH Hamburg. Herzlichen guten Tag. Dann Kai Gardeja, Tourismusdirektor Ostseebad Binz. Herr Gardeja, schön, dass Sie da sind. Dann Herr Felix Heilmann, der ist uns zugeschaltet. Können wir gleich mal tes-

ten, ob der auch da ist, und wir das technisch hinkriegen. Herr Heilmann, können Sie uns hören? Klasse. Das funktioniert. Herzlich willkommen. Dann Dr. Johann Killinger, geschäftsführender Gesellschafter von Hanseatic Energy Hub GmbH. Willkommen. Dann Heinrich Nachtsheim, Referent für Energiepolitik vom Verband der Chemischen Industrie e. V. Herzlich willkommen. Dann Herr Prof. Dr. Mario Ragwitz, Leiter der Fraunhofer-Einrichtung für Energieinfrastruktur und Geothermie IEG. Willkommen. Dann Ronald Rambow. Herzlich willkommen. Dann Herr Tilman Schwencke, Geschäftsbereichsleiter Strategie und Politik beim BDE, Bundesverband der Energie und Wasserwirtschaft e. V. Dann haben wir noch Herrn Ulrich Ronnacker, Leiter Recht und Regulierung von Open Grid Europe GmbH, willkommen. Dann haben wir wieder zugeschaltet Herrn Selbach. Entschuldigung, Herrn Selbach-Röntgen von MET Germany GmbH. Sie können uns hören? Bild haben wir keins. Doch. Ist es das Bild, nicht? Können Sie mal was sagen? Könnten Sie noch mal kurz irgendwie etwas sagen, dass wir sehen, ob das Bild funktioniert. Jetzt, wunderbar, klasse. Das geht. Und Dr. Cornelia Ziehm, Rechtsanwältin, willkommen. So, dann begrüße ich des Weiteren Kolleginnen und Kollegen des Ausschusses für Klimaschutz und Energie sowie der mitberatenden Ausschüsse. Ich begrüße für die Bundesregierung den Parlamentarischen Staatssekretär Stefan Wenzel, herzlich willkommen. Ich begrüße die Vertreter inklusive der Länder, der Medien und nicht zuletzt die Gäste, die hier anwesend sind oder die uns über das Internet oder im Parlamentsfernsehen live folgen. Zum Ablauf der heutigen Anhörung: Zunächst erhalten die Sachverständigen jeweils drei Minuten für ein Eingangsstatement für ein Eingangsstatement. Die Fraktionen sind übereingekommen, dass wir insgesamt zwei Stunden für die Anhörung verwenden wollen. Das bedeutet, wir müssen auch ziemlich exakt auf die Zeit achten. Und nach drei Minuten Ihres Eingangsstatements würde ich Sie bitten, wirklich zum Schluss zu kommen, damit wir den nächsten dran nehmen können und in der Zeit bleiben. Die Fraktionen sind übereingekommen, dass in den darauf folgenden Debatten pro Wortmeldung eine exakte Zeit für Frage und Antwort von insgesamt vier Minuten in der ersten Runde und dann drei Minuten in den nächsten Runden zur Verfügung stehen. Das bedeutet für



Sie, dass Sie natürlich länger antworten können, wenn die Frage an Sie kurz ist. Insgesamt vier und dann drei Minuten in den jeweiligen Runden. Meine Bitte an die fragstellenden Kolleginnen und Kollegen, auch wie immer, beginnen Sie bitte damit, dass Sie mir sagen, an wen Sie die Frage richten, dass wir den Kollegen oder die Kollegin aufnehmen können und jeweils klar ist, wen wir anhören werden. Es wird ein Wortprotokoll erstellt. Und ich werde, nachdem Sie die Frage an einen Sachverständigen richten, den Sachverständigen aufrufen oder die Sachverständige noch mal aufrufen, damit fürs Protokoll klar ist, wer spricht. So, jetzt hoffe ich, dass alle Unklarheiten beseitigt sind. Bitte die Zeit einhalten, weil, sonst müsste ich geschäftsführend eingreifen, damit man einigermaßen gut und auch vernünftig, was die Redezeiten und die Zeiten der einzelnen Fraktionen angeht, über die Runden kommt. Ich darf dann beginnen. Als Erstes bitte ich den Sachverständigen Herrn Fach um sein Statement.

SV Karsten Fach (Senior Advisor, Marine Services GmbH, Hamburg): Sehr geehrte Damen und Herren, mein Name ist Karsten Fach. Ich bin Schiffbauingenieur, habe 24 Jahre bei der Germanischen Lloyd gearbeitet. War acht Jahre Vorstand der Deutschen Werft, viereinhalb Jahre Geschäftsführer der Marine Services GmbH in Hamburg. Seit kurzem bin ich als Berater für die Marine Service da. Ich wurde von den Firmen Stena Engineering und Seasystems gebeten, als Berater hier die Möglichkeiten eines Offshore-Terminals vor Rügen zu erläutern und darzustellen. Aus unserer Sicht ist eine Energieversorgung mit Gas über Lubmin sehr sinnvoll, denn wir wissen, Lubmin ist ein Knotenpunkt, um das Gas direkt nach Süden, in den Süden Deutschlands zu bringen. Neben diesem festen Terminal in Mukran gibt es die Möglichkeit eines Offshore-Terminals 18 Kilometer vor der Küste Rügens. Solche Terminals sind nichts Ungewöhnliches, denn es gibt in Italien zum Beispiel ein Offshore-Terminal. Es nennt sich Toscana Terminal, 22 Kilometer vor der Küste vor Livorno. In Asien gibt es zig solcher Offshore-Terminals, die Firma Stena und Seasystems haben nämlich auch ein ähnliches Projekt, Projekte vorangetrieben. Die Terminals haben einen Abstand von 43 Kilometer zur Küste. Die technischen Planungsunterlagen für das Projekt sind da, für das

deutsche Projekt sind sie auch da. Die technischen Unterlagen liegen vor. Was sind die Vorteile eines Offshore-Terminals, wenn es weit draußen vor der Küste ist? Vom Strand in Binz wird man dieses Terminal praktisch nicht sehen können, denn wir haben eine Erdkrümmung, das heißt, es wird überwiegend hinterm Horizont liegen. Mit anderen Worten, rein optisch wird es keinerlei Beeinträchtigungen, fast keine Beeinträchtigungen geben. Es liegt außerdem hinter der Schifffahrtsstraße, die nach Swinemünde runter geht, es ist sowieso Schiffsverkehr da. Es würde nicht stören. Diese große Entfernung zum Land, es wird keine akustischen Störungen weder von Touristen noch den Anwohnern geben. Ich weiß nicht, was Ihnen wichtiger ist, Anwohner oder die Touristen. Da wird es auf jeden Fall keine akustischen Störungen geben. Ein weiterer Vorteil ist, dass die erste Phase eines solchen Terminals sehr schnell gemacht werden könnte. Die Unterlagen, die technischen Unterlagen liegen vor. Wenn eine Entscheidung fällt und die Genehmigungen entsprechend schnell da sind, würde auch das schnell gehen. Es gibt auch Werften, die eine erste Plattform bauen könnten. Das ganze Konzept ist so aufgebaut, dass später auch Wasserstoff und Ammoniak angelandet oder angeliefert werden können. Das heißt auch, es wäre für die Zukunft weiter möglich, das zu nutzen. Die Pipeline würde über See nach Lubmin gehen. Ich glaube, die Pipeline von Mukran wird auch über See gehen. Genau weiß ich es nicht. Und ich glaube, die Pipeline, die von einem Terminal offshore läuft, würde kürzer sein als die von Mukran. Oha, die Zeit.

Der Vorsitzende: Herzlichen Dank. Ich bitte, selber auf die Zeit zu achten. Herzlichen Dank. Herr Gardeja.

SV Kai Gardeja (Tourismusdirektor Ostseebad Binz): Herr Vorsitzender. Vielen Dank, dass wir vortragen dürfen. Ich würde mich gerne einlassen und Einwendungen vortragen zu den Bereichen Trassierung, Klimaschutz und Adressierung/Zielpunkt. Sie wissen, dass der Standort in Mukran mit massiven Auswirkungen auf den Tourismus und wirtschaftlichen Standort Rügen verbunden sein wird, verletzt auch in Abstimmung und mit Blick auf die Regelungen in den ausschließlichen Wirtschaftszonen geltendes Recht. Und nicht zu-



letzten würde ich gerne noch mal das Thema Raumordnung aufbringen. Vorweg zum Thema allgemeine ausschließliche Wirtschaftszone: Die Tourismusbranche stellt einen außerordentlich wichtigen Schwerpunkt in der Gemeinde Ostseebad Binz dar, das Küstenmeer ist geschützt, ist ein Vorbehaltsgebiet für Tourismus, auch in der Raumordnung mit Nutzungsanspruch und den Interessen von Tourismus, Freizeit und Erholung außerordentlich geschützt und steht mit einem besonderen Gewicht hier zu Tage. Die Verlegung, vom Betrieb der Pipeline sowie die Errichtung der Anlagen sind direkt und massiv schädigend, und die geplante Leitung wird auch aus unserer Sicht und Einschätzung gegen das Naturschutzrecht verstoßen. Sie sehen und wissen, dass wir Natura 2000 Gebiete haben mit streng geschützten Lebensstätten, das Schifffahrtsthema ist angesprochen worden. Kadettrinne, Kollisionsrisiken und aber auch Risikogefahrgut und Transport in unmittelbarer Küstennähe. Seevögel, marine-Säugetiere, Ostseehering, all das sind Stichworte, die es in der Risikohierarchie in meiner Wahrnehmung deutlich zu bewerten gilt. Und energiewirtschaftlich, industriepolitisch, glaube ich, ist ein Standort, über den wir hier gerade geredet haben, mit Mukran ein harter Eingriff in die Natur, Lebens- und Wohnlandschaft der Rügener.

Der **Vorsitzende**: Danke. Dann als nächster, digital, Herr Heilmann, bitte.

SV Felix Heilmann (Policy Fellow, Dezernat Zukunft e.V.): Vielen Dank, Herr Vorsitzender! Sehr geehrte Damen und Herren Abgeordnete! Aus nachvollziehbaren Gründen dominiert diese Frage, die wir heute diskutieren: Wieviel Terminalkapazitäten wo gebaut werden sollten. Die Debatten zum Thema LNG, wie gesagt, das ist nachvollziehbar. Aus meiner Sicht hängt die Beantwortung dieser Frage entscheidend von der zweiten Frage ab, die deutlich weniger diskutiert wird. Und das ist die Frage, welche Rolle sollen diese Terminals spielen, und wie ist diese Rolle regulatorisch definiert? Bevor ich dazu spreche, kurz zur Einordnung: Wir haben uns als Thinktank in den vergangenen Monaten im breiten Austausch mit Stakeholdern aus dem ganzen Spektrum der Debatte zur Entscheidung zum Thema LNG befasst. Prämisse dieser Arbeit war und ist, dass sowohl Energiesicherheit als auch Klimaschutz in

diesen Entscheidungen jederzeit gedeckt sein müssen. In diesem Sinne möchte ich hier heute vor allem einen Punkt betonen: Die Bundesregierung plant, dass ein Großteil der geplanten Kapazitäten als Notfallreserve dienen sollen. Wir reden hier über erhebliche Kapazitäten. Der LNG-Bericht des BMWK vom März sieht vor, dass im Normalfall über drei Viertel der geplanten Kapazitäten 2030 nicht benötigt werden. Das sind 42 Milliarden Kubikmeter, was ungefähr die Hälfte des gesamten deutschen Gasverbrauchs 2022 entspricht. Angesichts der geopolitischen Spannungslage ist es grundsätzlich sinnvoll, so eine Reserve vorzuhalten. Diese vorgesehene Reservefunktion muss aber regulatorisch abgesichert werden, denn nur so kann diese Planung mit den Klimazielen vereinbart werden. Aktuell ist diese Reservefunktion gesetzgeberisch oder regulatorisch nicht abgebildet, die momentane Regulierung zu LNG-Terminals lässt es zu, dass 90 Prozent der Kapazitäten jedes Terminals langfristig vergeben werden. Das widerspricht der Zielsetzung, dass ein Großteil dieser Kapazitäten als Sicherheitsreserve entwickelt werden soll. Und genau das birgt sehr große Risiken für das Erreichen der Klimaziele. Das größte Risiko ist, dass hierzulande als Reserve angedachte Projekte neue Gasförder- und Exportvorhaben in Drittstaaten ermöglichen. Denn solche neuen LNG-Exportvorhaben werden über langfristige Lieferverträge finanziert. Mit jedem neuen Vorhaben, sobald es einmal im Bau ist, kommen beinahe unwiderruflich Jahrzehnte zusätzliche Mengen fossilen Erdgases und somit Emissionen in die Welt. Gleichzeitig liefern solche neuen Projekte frühestens in drei bis fünf Jahren Gas, lösen also die kurzfristige Versorgungskrise nicht. Und bereits jetzt sind sehr viele neue Exportanlagen für LNG im Bau. Sobald diese in Betrieb sind, wird nach 2025 die aktuelle Knappheit auf den Weltmärkten zu Ende gehen. Das verfügbare LNG-Angebot übersteigt dann bereits den klimakompatiblen Bedarf deutlich, sodass jede Entscheidung für neue LNG-Exportterminals nicht mit den Klimazielen vereinbar ist. Langfristverträge, die neue LNG-Exportterminals ermöglichen, bergen also sehr hohe Klimarisiken und tragen nicht zur kurzfristigen Sicherung der Gasversorgung bei. Daher sollten deutsche LNG-Importterminals nicht für langfristige Buchungen zur Verfügung stehen. Vor allem nicht, wenn sie als Reservekapazitäten vorgesehen sind. Wenn dies durch eine Anpassung



der Regulierung gelingt, dann und nur dann, sind diese aktuellen Ausbaupläne mit den Klimazielen vereinbar. Und abschließend der Hinweis darauf, dass alle Maßnahmen zur Beschleunigung der Energiewende hier und global, die den nötigen Erdgaseinsatz reduzieren, entscheidend zur Energiesicherheit beitragen und daher einen sehr hohen Stellenwert haben sollten. Vielen Dank.

Der **Vorsitzende**: Danke. Herr Dr. Killinger, bitte.

SV Dr. Johann Killinger (Geschäftsführender Gesellschafter, Hanseatic Energy Hub GmbH): Dankeschön, für mich ist es das erste Mal hier. Ich beziehe mich auf den Paragraphen 5 des LNG-Beschleunigungsgesetzes. Damit hat es folgendes auf sich: Ich vertrete das Unternehmen Hanseatic Energy Hub in Stade. Wir planen dort ein zukunftsflexibles Energieimportterminal. Wir haben im April letzten Jahres die Genehmigung, eine BImSchG-Genehmigung für ein LNG-Terminal, das sozusagen als erste Stufe, eingereicht. Das war noch vor der Gültigkeit des Gesetzes, wo wir sämtliche Umweltverträglichkeitsprüfungen etc. gemacht haben. Das Gesetz gilt natürlich für uns gleichermaßen. Unser Genehmigungsverfahren ist mittlerweile weit fortgeschritten. Die Anhörung, die Anhörungsprozesse sind abgeschlossen. Wir haben relativ wenige Einwendungen bekommen, etwa fünfzehn. Und teilweise auch redundant, weil wir sehr gut vorgearbeitet hatten. Und wir erwarten jetzt eine Genehmigung im September. So viel zum Framing. Wir wollen das Terminal von vornherein, deswegen auch der Name Hanseatic Energy Hub, zukunftsflexibel, sprich Wasserstoff-ready, Ammoniak-ready machen. Dazu haben wir uns gegenüber, das wollen wir aus unternehmerischer, unserem Selbstverständnis, und natürlich wollen wir eine Sache entwickeln, die über 2043 hinaus eingesetzt werden kann. Dazu haben wir uns unseren Kunden gegenüber verpflichtet. Die Verträge sehen vor, dass die die Option haben, auf Ammoniak-Wasserstoffträger umzustellen. Und last but not least verlangen die Banken, die uns finanzieren, dass wir entsprechend Zukunft-ready, Green-ready, Ammoniak-ready sind, um uns entsprechend vernünftige, gute Konditionen zu geben. Das Problem besteht nun darin, dass das Gesetz erfordert, dass wir bereits heute einen detaillierten Nachweis der Ammoniak-Readiness leisten. Das ist deswegen schwierig, weil es diese

Dual-Use-Terminals bisher nicht gibt. Weil es keine entsprechenden Normen gibt, keine entsprechende Best Practice. Es gibt LNG-Terminals, es gibt Ammoniak-Terminals. Für beides liegt beides vor. Es ist völlig unumstritten, dass es möglich ist, sozusagen, dass man das machen kann. Auch basierend auf der Technik, die zunächst für LNG geeignet ist, dass man die weiterentwickeln kann und dass sie dann eben auch für Ammoniak taugt. Allein, es kostet Zeit, die entsprechenden Normen, die der Genehmigung zugrunde liegen müssen, zu entwickeln oder Best Practice oder entsprechende Praxisnachweise zu führen. Und es ist deswegen nicht notwendig. Die Umstellung ist 2035, da soll sie beginnen, bis dann müssen die entsprechenden Genehmigungen eingereicht werden.

Der **Vorsitzende**: Die nächste Stellungnahme folgt von Herrn Nachtsheim.

SV Heinrich Nachtsheim (Referent Energiepolitik, Verband der Chemischen Industrie e.V.): Vielen Dank, Herr Vorsitzender, sehr geehrte Damen und Herren! Vielen Dank, dass wir als VCI die Möglichkeit haben, die Perspektive der chemischen Industrie reinzubringen. Ich muss den Paragraphen 5 auch nochmal mit kommentieren, das Thema weiterführen aus unserer Sicht. Die chemische Industrie ist der größte Gasnutzer, sowohl als Rohstoff als auch energetisch wird das Gas genutzt. Deshalb ist Versorgungssicherheit für uns ein wichtiges Thema. Deshalb wird auch der Ausbau der Terminals von uns begrüßt. In Zukunft werden wir auch sehr großen Bedarf an Wasserstoff haben. Wir sehen, dass die heimische Wasserstoffproduktion nicht ausreichen wird, voraussichtlich. Und dass auch der Import nötig sein wird. Unter anderem auch bei den LNG-Terminals. Da ist Ammoniak natürlich ein möglicher Trägerstoff. Ja genau, das sieht das Gesetz vor in Paragraph 5 Absatz 3, dass die stationären LNG-Terminals so zu errichten sind, dass auch verflüssigter Ammoniak importiert werden kann. Ammoniak ist ein für die Chemie sehr wichtiger Grundstoff, für Düngemittel wird es eingesetzt als Grundstoff. Für AdBlue, für Lkw-Transporte, zum Beispiel Entstickungsmittel, in zahlreichen anderen Produkten, hat dadurch auch die Rolle von kritischem Grundstoff. Das haben wir letztes Jahr auch sehr deutlich gesehen, als wir Knappheiten



hatten in vielen Bereichen, weil die Ammoniakproduktion aus Erdgas heruntergefahren wurde. Das heißt an sich, Import von Wasserstoffderivaten für die Transformation der Industrie wird künftig grundsätzlich nachvollziehbar sein, ist zum gewissen Grad auch notwendig. Wir wollen aber als chemische Industrie darauf hinweisen, dass es jetzt nur noch vier Standorte mit fünf Produktionsanlagen für Ammoniak in Deutschland gibt, aktuell. Noch vor der Krise 2021 wurden 2,4 Millionen Tonnen Ammoniak hergestellt. Mit den vier Terminals, die gebaut werden sollen, würde man grob überschlagen das Fünfeinfache von dem, was in Deutschland produziert wurde 2021, importieren. Genau. Vor dem Hintergrund wollen wir darüber denken, dass das Gesetz scheinbar die Deindustrialisierung der Grundstoffchemie in Kauf nimmt. Der Gesetzentwurf sagt im Vorblatt selber, dass man auf Importe setzt bei Ammoniak. Das halten wir für problematisch, da die inländische Produktion eine wichtige Rolle für die Krisenresilienz spielt. Genau deshalb halten wir eine Vorfestlegung auf Ammoniak nicht für erforderlich. Es ist zwar verständlich, dass eine Genehmigungsbehörde etwas Prüfbares braucht. Die bisherige Formulierung „Wasserstoffderivate“ war das erst mal nicht. Aber jedem der vier Terminalbetreiber ist auch klar, dass es ein Klimaschutzgesetz gibt, dass ab 2045 kein Erdgas importiert werden darf. Daher schlagen wir vor, genau diese Vorfestlegung nicht vorzunehmen: Paragraph 5 Absatz 3. Aus unserer Sicht ist der Paragraph 5 Absatz 1 Nummer 4, wo auf das Bundes-Immissionsschutzgesetz abgestellt wird, ausreichend für den Zweck, da hier bereits auf den Importstopp von Erdgas abgestellt wird. Insgesamt sollte das eingebettet werden in eine Industriestrategie, die die inländische Produktion auch in den Blick nimmt. Und ich glaube, damit bin ich durch mit der Zeit.

Der **Vorsitzende**: Danke. Herr Dr. Ragwitz, bitte.

SV Prof. Dr. Mario Ragwitz (Leiter des Fraunhofer IEG, Fraunhofer-Einrichtung für Energieinfrastrukturen und Geothermie IEG): Herr Vorsitzender, meine Damen und Herren, herzlichen Dank für die Einladung. Ich möchte zunächst betonen, dass die geplanten LGN-Terminals mit den Klimazielen vereinbar sind, wenn die Umrüstbarkeit auf klimaneutrale Energieträger sichergestellt werden

kann. Die Umrüstbarkeit auf Wasserstoffderivate ist auch sehr wichtig, um „stranded“ Investments zu vermeiden, um letztendlich die Transformation in einem klimaneutralen Energiesystem zu ermöglichen. Und sie ist möglich. Grundsätzlich ist eine Nachnutzung von LNG-Terminals für den Import von Ammoniak und Flüssigwasserstoff möglich. Die genaue Höhe der künftigen Importbedarfe für Ammoniak und Flüssigwasserstoff ist allerdings heute noch mit Unsicherheiten behaftet. Das ist ganz klar. Da braucht es auch noch zusätzliche Analyse. Für den Fall, dass wir Ammoniak-Cracker tatsächlich technisch in der Skala möglich bekommen, die aktuell in den Studien geplant ist, sind aber die aktuellen Kapazitäten der LNG-Terminals, wenn wir sie dann auf Ammoniak umrüsten, auch bedarfsgerecht in einem klimaneutralen Energiesystem, nach unseren Analysen. Insofern würde ich dort vielleicht meinem Vorredner nicht in jedem Punkt zustimmen. Ich denke schon, dass die Umrüstbarkeit der Terminals auf Ammoniak nach Paragraph 5 ein ganz zentraler Bestandteil des Gesetzes sein muss. Wenn wir die künftige Umrüstbarkeit auf Ammoniak während der Investitionen, während der Planung berücksichtigen, dann sehen wir, dass Mehrkosten zwischen 7 und 11,5 Prozent resultieren. Wenn man diese nicht berücksichtigt, können die Mehrkosten auf 20 Prozent steigen. Deswegen ist es jetzt so zentral in der Planung, im Bau, die Umrüstbarkeit mit vorzusehen. Insbesondere für die Stahl-Sorten der LNG-Terminals hat das deutliche Restriktionen, die müssen auf Edelstahl, bestimmte Edelstähle beschränkt werden, die letztendlich Ammoniak-ready sind. Und wir müssen auch den Platz für Ammoniak-Cracker in der Nachbarschaft der entsprechenden LNG- und dann Ammoniak-Terminals vorsehen. Mit Ammoniak-Terminals und Infrastruktur haben wir weltweit sehr viel Erfahrung. Es ist tatsächlich so, dass die Ammoniak-Terminals kleiner sind in der Skala als die geplanten LNG-Terminals. Das heißt, wir müssen noch Erfahrungen sammeln beim „Upscaling“. Aber grundsätzlich ist das, da haben wir Erfahrungen, ist das möglich. Letztendlich möchte ich noch mal sehr dafür werben, dass man diesen Paragraphen 5 entsprechend umsetzt und auch die Umrüstbarkeit im technischen Detail, in der Planung, in der Investitionsentscheidung für die LNG-Terminals vorsieht.



Der **Vorsitzende**: Danke schön. Herr Rambow, bitte.

SV Ronald Rambow: Ja, sehr geehrte Damen und Herren, sehr geehrter Vorsitzender, sehr geehrte Ausschussmitglieder! Vielen Dank für die Einladung, dass Sie mir die Gelegenheit geben, mich zu meinen Bedenken bezüglich des geplanten LNG-Standortes im Fährhafen Mukran direkt in der Binzer Bucht anzuhören. Mein Name ist Ronald Rambow. Ich bin Einwohner der Insel Rügen und von Beruf Touristiker und als solcher im schönen Ostseebad Binz tätig. Den Standort Rügen für ein LNG-Terminal lehne ich in allen erdenklichen Punkten ab. Hierzu möchte ich ausführen, was die Gründe dafür sind: Das Vorhaben soll direkt in eine der beliebtesten Urlaubs- und Erholungsregionen gebaut werden. Dadurch würde insbesondere das Ostseebad Binz/Prora erheblich durch Lärm-, Schmutz- und Lichtemissionen beeinträchtigt werden. Sollte dieses Terminal Realität werden, verschandelt es unsere schöne Natur und führt zu irreversiblen Eingriffen in das sensible Ökosystem Ostsee. Seit mehr als zwei Jahrhunderten funktioniert der Wirtschaftszweig Tourismus auf der Insel im Einklang mit der Natur und bildet die Existenzgrundlage für 52.000 Arbeitsplätze, davon allein 8.300 nur im Hotel- und Gaststättengewerbe, ohne Saisonkräfte. Etwa 10.800 Betriebe wirtschaften erfolgreich mit dem Tourismus. Davon sind 1.800 direkt im Gastgewerbe tätig. Rügen verfügt über circa 70.000 Urlaubsbetten, davon circa 19.500 in Binz. Allein im Jahre 2022 besuchten 1,3 Millionen Urlauber die größte Insel Deutschlands und blieben für 6,4 Millionen Übernachtungen. Das Ostseebad Binz ist dabei das touristische Zugpferd der Region. Im vergangenen Jahr verbrachten hier rund 400.000 Gäste ihren Urlaub und generierten dabei circa zwei Millionen Übernachtungen. Gründe für diesen Besuch der Insel sind das saubere Meerwasser, die weißen Sandstrände und das besonders für die Atemwege heilsame Reizklima. Dies alles wird es bei einer Umformung zu einem Industriestandort nicht mehr geben. Die auf Reede liegenden LNG-Tanker prägen schon jetzt das Landschaftsbild industriell. Sehr geehrte Damen und Herren, für dieses Terminal sehe ich keine Notwendigkeit und spreche somit auch für viele meiner Kollegen aus dem Tourismus! Die Befürchtung der Bundesregierung, dass es zu einer Gasmangellage kommen kann,

empfinde ich, wie man bei uns sagt, als Spökenkiererei. Denn selbst namhafte Institute wie das Deutsche Institut für Wirtschaft schließen dieses aus. Umso unverständlicher ist es für mich, dass Bedenken und Interessen der Bevölkerung von der Bundesregierung hier nicht ausreichend wahrgenommen werden. Seit Monaten erhalten Proteste der Bevölkerung kaum Beachtung, und Gespräche finden fast gar nicht statt. Ein Großteil der rund 64.000 Einwohner der Insel Rügen fühlt sich bei diesem Thema nicht mitgenommen. Einige Menschen, die an mich herantreten, klagen bereits über Existenzängste und fühlen sich durch die ungeklärte Situation stark emotional belastet. Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit.

Der **Vorsitzende**: Danke, Herr Rambow. Jetzt Ulrich Ronnacker.

SV Ulrich Ronnacker (Leiter Recht & Regulierung, Open Grid Europe GmbH): Herr Vorsitzender, sehr geehrte Damen und Herren Abgeordnete! Auch von meiner Seite herzlichen Dank für die Einladung und die Gelegenheit, hier für den FNB Gas Verband Stellung zu nehmen zum Entwurf des Gesetzes. Mein Name ist Ulrich Ronnacker, ich bin Mitarbeiter von Open Grid Europe, dem größten deutschen Fernleitungsnetzbetreiber. Der russische Angriffskrieg auf die Ukraine hat zu tiefgreifenden Veränderungen energiewirtschaftlicher Natur nicht nur in Deutschland, sondern auch in Europa geführt. Von einer Zeitenwende ist die Rede, teilweise energiepolitisch, teilweise sicherheitspolitisch verstanden. Die veränderte Lage macht es notwendig, in viel stärkerem Maße die Energiequellen für Deutschland zu diversifizieren und den Umstieg auf grüne Gase, grüne, klimaneutrale Gase, Wasserstoff vorzubereiten und den entsprechenden Aufbau vorzusehen. In der Folge müssen neue Bezugsquellen aufgebaut werden, in Deutschland Flüssiggas-Terminals für den Import von neuen Erdgasmengen nach Deutschland in der Nord- und in der Ostsee, die in das Fernleitungsnetz eingebunden werden müssen. Vor dem Hintergrund ist es aus unserer Sicht sehr zielförderlich, auch in der Ostsee, im Ostseeraum, ein Terminal vorzusehen, da dort potente Leitungsinfrastrukturen, die nach dem Ausfall der russischen Gaslieferungen nicht mehr benötigt werden, genutzt werden können. Ich erinnere an das Europäische Gas-Anbindungsleitungssystem (EUGAL),



was in der Lage wäre, große Erdgasmengen Richtung Süden zu transportieren. Die Veränderungen haben maßgeblichen Einfluss auf die Netzentwicklungsplanung. Wir haben mit dem Entwurf des Netzentwicklungsplans Gas 2022 bis 2023 erste Antworten auf diese krisenhafte Situation geliefert. Wir arbeiten mit Hochdruck daran, das Fernleitungsnetz entsprechend umzubauen und eine sichere Erdgasversorgung aufrecht zu erhalten, um das Ganze mit der Perspektive auf klimaneutralen Gastransport umstellen zu können. Das LNG-Gesetz spielt dabei eine wichtige Rolle für die Umsetzung der entwickelten Netzausbaumaßnahmen wie dem Aufbau der entsprechenden Terminalinfrastruktur. Wir begrüßen das sehr. Die Beschleunigung der Verfahren ermöglicht uns, die entsprechenden Maßnahmen viele Jahre vor der üblichen Planung in Betrieb zu nehmen. Ich kann ein Beispiel nennen: die Wilhelmshaven-Anbindungsleitung und das erste Wilhelmshaven-LNG-Terminal, Ende 2022 in Betrieb genommen, hätten wir ohne das LNG-Gesetz so nicht realisieren können. Wir begrüßen insbesondere die Aufnahme der neuen Nummer 6 in Absatz 2 Satz 1 der Gasfernleitung, die in der Anlage aufgeführt sind. Vielen Dank.

Der **Vorsitzende**: Danke. Als nächstes Herr Schwencke, bitte.

SV Tilman Schwencke (Geschäftsbereichsleiter Strategie und Politik, BDEW Bundesverband der Energie- und Wasserwirtschaft e.V.): Sehr geehrte Abgeordnete! Der BDEW bedankt sich recht herzlich für die Gelegenheit, hier heute Stellung zu nehmen zu dem LNG-Beschleunigungsgesetz und insbesondere auch zu den kurzfristig zugefügten Regelungen, die gerade für den Ausbau von Wind an Land wichtig sind. Deshalb beginne ich auch mit den Ausführungen zum Wind. Wir müssen alle Hebel in Bewegung setzen, um den Ausbau der Erneuerbaren zu stärken. Bei Wind an Land ist die Bereitstellung von Flächen das hauptsächliche Nadelöhr. Wir begrüßen daher, dass die Möglichkeit für die Kommunen eröffnet wird, Windenergiegebiete auszuweisen, auch wenn die überregionale Planung das nicht vorsieht. Angesichts der richtigen und notwendigen Ausbauziele ist diese Gesetzesänderung ein richtiger und wichtiger Schritt. Allerdings ist das im Entwurf zu Para-

graph 245e Baugesetzbuch vorgesehene Antragsverfahren, also die Erforderlichkeit der Durchführung eines Zielabweichungsverfahrens aus unserer Sicht eine unnötige Verkomplizierung. Vielmehr sollten die Gemeindegebiete nach eigenem Interesse und ohne eigenes Verfahren festlegen dürfen, sofern an der geplanten Stelle nicht bereits Nutzung oder Funktion festgeschrieben sind, die mit der Windenergie nicht vereinbar sind. Insbesondere aber mit Blick der Akzeptanz der Energiewende vor Ort glauben wir, dass wir den Entscheidungsträgern vor Ort mehr Vertrauen entgegenbringen müssen, die Energiewende selbstbestimmt voranzutreiben. Die Gemeinden brauchen Zeit und Planungssicherheit für die Ausweisung zusätzlicher Flächen. In der jetzigen Fassung führt die Begrenzung des Anwendungszeitraums der Norm zu Rechtsunsicherheit bei den Gemeinden. Insofern sollte man die Regelung auf den Zeitraum bis zum Greifen des finalen Flächenziels, also bis zum 31. Dezember 2032 ausweiten. Neben der Erweiterung des Handlungsspielraums der Behörde ist es wichtig, unabhängig von etwaigen Gebietsausweisungen zusätzliche Flächen zu mobilisieren. Das hat auch der Koalitionsausschuss richtig erkannt und Ende März schon beschlossen. Hier brauchen wir dringend die dauerhafte Privilegierung von Windenergieanlagen und konfliktarmen Flächen entlang von Autobahnen, Schienen oder im Umkreis von Industriegebietsflächen. Flächenkonflikte werden in Zukunft zunehmen. Gerade Flächen, die kaum auf andere Weise genutzt werden können, müssen daher als allererstes für erneuerbare Energien freigegeben werden. Insofern, ja, diese geplante Änderung schlägt den richtigen Weg ein. Sie ist gut und richtig, aber sie könnte noch besser sein, wenn wir an manchen Stellschrauben drehen. Aufgrund der fortgeschrittenen Zeit beziehe ich mich nur in den Fragen auf das LNG Beschleunigungsgesetz. Herzlichen Dank.

Der **Vorsitzende**: Dankeschön. Herr Selbach-Röntgen, bitte.



SV Jörg Selbach-Röntgen (CEO, MET Germany GmbH): Trotz der derzeitigen, auf den ersten Blick eingekehrten Entspannung bleibt die Situation auf dem globalen Gasmarkt weiterhin sehr angespannt. Wenn wir in den vergangenen Jahren besonders die physische Verfügbarkeit von Molekülen im Fokus hatten, muss unser Augenmerk in den kommenden Monaten bei der wirtschaftlichen Tragbarkeit, sprich Preisstabilität der Gaspreise liegen. Die in der Form noch nie dagewesene Volatilität des Marktes hat zu immensen Belastungen der Industrie, der Bürger, der kommunalen Energieversorger geführt und den Energiehandel in Europa an seine Grenzen gebracht. LNG muss daher als Übergangslösung im Sinne der Versorgungssicherheit und Diversifizierungsstrategie dienen. Der Zielkonflikt zwischen Bedarf an LNG zur Substitution des russischen Erdgases und dem angestrebten Ausstieg aus der fossilen Erdgasnutzung bis 2045, der seinerseits Voraussetzung für das Erreichen der Klimaschutzziele ist, ist hinlänglich bekannt. Vor diesem Hintergrund sollten die LNG-Terminals an den deutschen Küsten infrastrukturell möglichst von Beginn an für den zukünftigen Import und Umschlag von klimaneutralem Wasserstoff, Ammoniak, weiteren Produkten beziehungsweise den Derivaten von grünem Wasserstoff mit ausgelegt werden. Wir begrüßen dies ausdrücklich. Lassen Sie mich etwas aus Handelssicht zu langfristigen Verträgen, der Notwendigkeit der Langfristverträge sagen. Das absolute „Bottleneck“ in Deutschland im LNG-Bezug ist im Moment der fehlende Anteil an Langfristverträgen. Zum einen gibt es die Notwendigkeit im Sinne der Versorgungssicherheit für diese Verträge. Es braucht Planbarkeit für Produzenten und Abnehmer zugleich. Aber ein weiterer wesentlicher Aspekt ist die Preisstabilität, die meiner Meinung nach etwas in Vergessenheit geraten ist. Durch langfristige Verträge erst wird es möglich, Preisveränderungen zwischen Produzenten, den Händlern und den Abnehmern zu finden, die Preisschwankungen am globalen Energiemarkt entgegen wirken. Dies trägt seinerseits zur Stabilität des Gesamtmarktes bei und dient dazu, erneute denkbare signifikante Preisausschläge zu vermeiden und somit weiteren volkswirtschaftlichen Schaden zu umgehen. Es ist anzumerken, dass bisher nur sehr wenige Langfristverträge in Deutschland abgeschlossen wurden. Dieser sehr geringe Anteil der Anzahl von Verträgen deutet

darauf hin, dass der Markt für langfristige LNG-Verträge noch unterentwickelt ist. Die Komplexität dieser Verträge, die Exotik der Preisbildung etwa wie auch die benötigten finanziellen Ressourcen für Langfristverträge sind nicht zu unterschätzen. Und es braucht Vorlaufzeit, um zusätzliche Mengen zu kontrahieren. Es besteht dringender Bedarf, dieses Marktsegment weiterzuentwickeln und mehr Vielfalt bei den Vertragspartnern zu erreichen. Ein weiterer Vorteil langfristiger Verträge liegt darin, sich bewusster dem Wettbewerb zum Beispiel im asiatischen Markt, im Kurzfristhandel aufzustellen. Asien importiert große Mengen an LNG und hat einen stark wachsenden Energiebedarf. In Abhängigkeit der konjunkturellen Nachfrage im asiatischen Raum sowie der dortigen Wettereinflüsse steigt die Nachfrage nach LNG am Weltmarkt stark und die Preise für Energie sind entsprechend volatil. Durch den Abschluss von Langfristverträgen können europäische Länder wie Deutschland stabile Preise sicherstellen und sich unabhängiger von den Preisbewegungen in Asien machen.

Der Vorsitzende: Dankeschön. Frau Dr. Ziehm.

Sve Dr. Cornelia Ziehm (Rechtsanwältin): Sehr geehrte Damen und Herren Abgeordnete! Ich denke, es gibt zwei Möglichkeiten, wenn man sich diesen Gesetzentwurf anschaut. Entweder man setzt eine völker- und europarechtswidrige und verfassungswidrige Gesetzgebung fort und setzt sie nicht nur fort, sondern sozusagen dehnt sie noch aus, indem neue Standorte aufgenommen werden in dieses Gesetz. Oder Sie nehmen sich Zeit und prüfen wirklich den Bedarf für dieses Gesetz, insbesondere für die Aufnahme neuer Standorte in dieses Gesetz. Zur Europarechts- und Völkerrechtswidrigkeit verweise ich zunächst einmal auf meine schriftliche Stellungnahme. Aber zum Bedarf vielleicht an dieser Stelle einige Zahlen. Der Sommer 2023 ist nicht der Sommer 2022. Es ist selbstverständlich, dass Ihnen als Gesetzgeber die Möglichkeit obliegt, dass Sie gesetzlich einen Bedarf feststellen können. Aber der muss auf valider Grundlage, auf einer Tatsachen- und Beurteilungsgrundlage erfolgen. Und diese gibt es nicht. Jedenfalls ist die im Gesetzentwurf nicht ersichtlich. Der Gesetzentwurf nennt keine Zahlen, keine konkreten Bedarfe. Und stellt dort, wo Zahlen genannt werden, mit Sicherheitspuffern und



Risikoauflagen nicht konkrete Bedarfe gegenüber. Was ist die tatsächliche Situation? Wir haben keine Gasmangellage! Und wir werden auch im Winter 2023/24 keine Gasmangellage haben. Die Gasspeicher sind schon jetzt über 80 Prozent gefüllt. Wir haben stabile Gaszuflüsse, Importmöglichkeiten. Es gibt Importe aus dem europäischen Ausland im Umfang von 35 bis 40 Milliarden Kubikmetern pro Jahr. Aus Norwegen stehen 46 Milliarden Kubikmeter pro Jahr zur Verfügung. Wir haben weiter fünf Milliarden Kubikmeter pro Jahr eigene Produktion, und wir haben drei FSRUs in Deutschland in Betrieb, die „round about“ ungefähr eine Regasifizierungskapazität von 30 Milliarden Kubikmetern pro Jahr haben. Vor diesem Hintergrund ist es nicht ersichtlich, dass ein entsprechender Bedarf besteht, noch zusätzliche Terminals zu bauen, weder onshore noch offshore. Die eigenen Berechnungen der Bundesregierung bestätigen das, die eigenen Studien, unter anderem vom Energiewirtschaftlichen Institut an der Universität zu Köln (EWI), aber auch von anderen Instituten, wo sie selbst sagen, dass allenfalls noch zwei zusätzliche FSRUs erforderlich wären, dann aber die in Stade und Wilhelmshaven, aber nicht noch weitere zwei vor oder an Mukran. Ein Aspekt noch kurz zur Durchleitung. Es wird immer wieder gesagt: Der Osten muss versorgt werden. Der Osten wird versorgt, der Osten wird seit letztem Jahr aus dem Westen versorgt. Es ist so, dass bislang vor dem Angriffskrieg von Russland Gasflüsse von Ost nach West gingen. Seitdem ist es umgekehrt, die Betreiberin von EUGAL, der angesprochenen Pipeline, hat im Oktober einen Umbau vorgenommen des Knotenpunkts, sodass dort jetzt Gasflüsse erfolgen über die Nordeuropäische Erdgasleitung (NEL) nach Lubmin, über den Knotenpunkt. Dann wird es weiter verteilt über die EUGAL. Mir ist nicht bekannt, dass es in Ostdeutschland bislang Engpässe gab. Und ich glaube, es wird jeder bestätigen, dass es weder Gasengpässe noch eine Gasmangellage gibt. Das heißt, der Gesetzentwurf, so wie er vorliegt, setzt eine verfassungswidrige, weil mit Artikel 20a die Klimaschutzziele, da kommen wir vielleicht noch zu, Lage fort und begründet keinen Bedarf und nennt dafür bezeichnenderweise selbst auch keine Zahlen. Dankeschön.

Der **Vorsitzende**: Danke, wir sind damit mit den Stellungnahmen durch und kommen in die Debatte. Die erste Frage geht an die SPD, Herr Bengt Bergt.

Abg. **Bengt Bergt** (SPD): Vielen Dank, Herr Vorsitzender. Und an die Sachverständigen, dass Sie sich die Zeit nehmen, um uns heute Rede und Antwort zu stehen. Meine erste Frage richtet sich an Herrn Selbach-Röntgen und lautet wie folgt: Wir sind gerade dabei, die fossilen Infrastrukturen auszubauen, um die Versorgungssicherheit in Deutschland zu gewährleisten. Gleichzeitig hat sich die Ampelkoalition ehrgeizige Klimaziele gesetzt. Perspektivisch heißt das, wir müssen die Energieversorgung dekarbonisieren. Wie lassen sich aus Ihrer Sicht bei aktuell geplanten Infrastrukturen für den Import von Flüssiggas Investitionsruinen vermeiden? Zum einen. Und zum anderen: Wie lässt sich gleichzeitig ein Dekarbonisierungspfad hin zu klimaneutralen verflüssigten molekularen Energieträgern gestalten?

Der **Vorsitzende**: Danke. Herr Selbach-Röntgen, bitte.

SV **Jörg Selbach-Röntgen** (CEO, MET Germany GmbH): Ich würde grundsätzlich dafür plädieren, die geschaffenen Kapazitäten, die LNG-Infrastruktur vor dem Hintergrund eines Versicherungsschutzes zu sehen. Denn der volkswirtschaftliche Schaden beziehungsweise die volkswirtschaftlichen Mehrkosten bei erneut einsetzender Volatilität, die auch nur ansatzweise in die Region käme, wie letztes Jahr, wird ein deutlich höheres Maß an finanzieller Belastung für den Staat bringen als die Investitionen in die Infrastruktur an sich. Insofern bin ich der Meinung, dass wir hier keine „stranded“ Investments oder „stranded“ Assets erleben werden, keine Investitionsruinen erleben werden, wenn wir den Übergang dann auch im Sinne der Transformation zu den grünen Gasen erleben und das auch weiter fördern. Der Schaden aufgrund der Volatilität, die immer noch im Markt ist, und das ist vielleicht nicht jedem so bewusst, ist immens. Wenn wir nur einen Bruchteil der zu importierenden Mengen mit einer solchen unterlegten Volatilität bewerten und nachrechnen, sind wir bei Milliarden, die es zu puffern gilt durch die Bürger, durch die Industrie. Mit dem Rattenschwanz entsprechend bis hin zur Inflation. Das



wäre meine Sicht zum Thema Investitionen in die Infrastruktur an sich. Zu dem Dekarbonisierungspfad lohnt es sich vielleicht, einen Blick Richtung Österreich zu werfen. Man hat dort mit dem Erneuerbaren-Gasen-Gesetz eine Logik geschaffen, die ab dem 1.1.24 Versorger verpflichtet, grüne Gasquoten zu erfüllen, die langsam hochgefahren werden. Und das ist ein Kompromiss, der es planbar macht für alle, nämlich die Produzenten, die Importeure, aber auch die Abnehmer im Sinne der Industrie aber auch der kommunalen Abnehmer, der Bürger. Und somit ist meiner Meinung nach ein gut gelungenes Blueprint zu sehen, wie man eine Transformation begleiten kann.

Der Vorsitzende: Wollen Sie noch mal nachfragen? Dann geht die nächste Frage an die CDU/CSU, Herr Grundmann.

Abg. Oliver Grundmann (CDU/CSU): Vielen Dank. Meine Frage geht an Herrn Dr. Killinger. Mit der Revision des LNG-Beschleunigungsgesetzes sollen Terminal-Betreiber den detaillierten Nachweis erbringen, dass die Anlagen auch wirklich H₂-ready sind. Im Grunde auch gut und richtig. Sie haben aber in Ihrem Eingangsstatement gesagt, dass das Stader Terminal später eben auch für Ammoniak genutzt werden soll. Und diese Anforderungen des LNG-Beschleunigungsgesetzes und die neuen zusätzlichen Nachweise würden dazu führen, dass das Terminal technisch im Grunde komplett neu geplant und genehmigt werden müsste, dass Ihr bisheriges Genehmigungsverfahren damit hinfällig wäre. Meine Frage: Wie viel höher wären die Mehrkosten, wenn Sie im jetzigen Genehmigungsverfahren die spätere Ammoniaktauglichkeit im Detail nachweisen müssten? Und wie groß wäre die Verzögerung, die etwa da eintreten würde, und wäre das Terminal-Projekt dann überhaupt noch umsetzbar?

Der Vorsitzende: Herr Dr. Killinger, bitte.

SV Dr. Johann Killinger (Geschäftsführender Gesellschafter, Hanseatic Energy Hub GmbH) Danke. Die Mehrkosten zum jetzigen Zeitpunkt vor der Genehmigung sind überschaubar, da muss Engineering bezahlt werden. Das Problem ist jetzt die zeitliche Verzögerung. Ich sagte vorhin, es gibt bisher keine Normen für Dual-Use-Tanks, auf der einen Seite. Und ich spreche aus Erfahrung, auf

der anderen Seite steht völlig fest oder ist völlig klar, dass das erreichbar ist. Deswegen, die technischen Ansätze für Dual-Use-Terminals sind da, und wir haben mit Energas, unserem industriellen Partner einen der erfahrensten Terminal-Betreiber weltweit an Bord, um genau dies umzusetzen. Wir sind davon überzeugt, dass die 9 Prozent-Nickel-Tanks, die die wir geplant haben, alle Voraussetzungen mitbringen, künftig umgerüstet zu werden. Aber es gibt diese Norm noch nicht. Deswegen: Das erfordert technische Betrachtung einschließlich umfangreicher Berechnungen, Materialtests und Absicherungen, die in einem Nominierungsverfahren eingebracht werden können. Auf dieser Basis wäre der sichere Betrieb abgesichert, wie es die etablierten LNG-Normen gewährleisten. Deswegen schlagen wir vor, die Industriepartner zu verpflichten, gemeinsam mit den Nominierungsbehörden in den kommenden Jahren einen abgesicherten technischen Standard zu entwickeln. Es ist keine Not, das jetzt über das Knie zu brechen. Wir müssen bis 2034 so weit sein, dass wir es können. Der Weg, den wir vorschlagen ist, dass wir sagen, das ist alles plausibel, das kann man erreichen. Und dass wir jetzt bitte die Detaillierung gemeinsam vornehmen. Wir sind im Gespräch mit Brunsbüttel, die auf der anderen Elbseite etwa das Gleiche vorhaben, die vor der gleichen Herausforderung stehen. Auch die kurz vor der Genehmigung, auch da kommen jetzt umfangreiche, zeitlich umfangreiche Anforderungen hinzu. Vielen Dank.

Der Vorsitzende: Nachfragen?

Abg. Oliver Grundmann (CDU/CSU): Vielen Dank. Den Weg aus diesem Dilemma, dass Sie im Grunde jetzt kurz vor der Genehmigung stehen, aber durch mangelnde Zertifizierungsstandards im Grunde ansonsten vielleicht noch ein oder zwei Jahre verlieren würden und damit der Bau, und das ist das Ziel des Beschleunigungsgesetzes, der Bau von Terminalstruktur damit eben nicht beschleunigt würde. Weitere Frage: Wann rechnen Sie mit den ersten Wasserstoff-Derivaten am Terminal-Standort Stade? Flüssiges Biomethan oder synthetisches LNG könnte man ja schon quasi ab Inbetriebnahme anliefern. Und wann wird das Thema Ammoniak für Sie interessant?



SV **Dr. Johann Killinger** (Geschäftsführender Gesellschafter, Hanseatic Energy Hub GmbH): Danke. Mit flüssigem Methan, synthetischem Methan rechnen wir ab Inbetriebnahme. Da sind wir auch schon mit entsprechenden Anbietern im Gespräch. Mit Ammoniak, das ist vielleicht hier noch interessanter, auch da sind wir mit unseren Kunden, die wir bisher haben, EnBW und SEFE, die planen beide den Import von Ammoniak, sind beide mit dem Weltmarkt diesbezüglich schon in Kontakt. Ich bin dabei gewesen, es gibt umfangreiche Planungen. Wir rechnen damit, dass es in diesem Jahrzehnt irgendwo jenseits von 2027, jedenfalls vor 2030 losgehen wird. Es wird aber zunächst wie üblich in überschaubaren Mengen losgehen.

Der **Vorsitzende**: Ich muss Sie unterbrechen. Vier Minuten waren vereinbart. Danke. Die nächste Frage geht an Frau Badum von BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN. Sie ist digital zugeschaltet.

Abg. **Lisa Badum** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Herr Vorsitzender. Ich würde mich auch gern zum Thema Green Readiness äußern. Und zwar wurde ja gesagt, die Frage geht an Herrn Ragwitz genau. Vielleicht können Sie noch einmal ganz kurz ausführen, wie viele grüne Gase wir wann ungefähr zur Verfügung haben müssen? Wie der Hochlauf sein muss? Können Sie noch einmal etwas sagen zu den technischen Möglichkeiten, finanziellen Möglichkeiten, zu einer Green Readiness Umrüstung für Terminals jetzt. Und warum das jetzt nötig ist? Und wenn dann noch Zeit ist, würde ich gern noch den Staatssekretär Stefan Wenzel um einen Kommentar zu den gleichen Fragen bitten. Danke.

Der **Vorsitzende**: Herr Dr. Ragwitz, bitte.

SV **Prof. Dr. Mario Ragwitz** (Leiter des Fraunhofer IEG, Fraunhofer-Einrichtung für Energieinfrastrukturen und Geothermie IEG): Herzlichen Dank für die Frage. Zunächst wissen wir aus der Studienlage, dass wir Wasserstoffbedarfe im Jahr 2045 etwa zwischen 400 und 600 Terawattstunden haben werden und davon mehr als zwei Drittel importiert werden müssen. Das heißt, wir sehen Wasserstoff-Importbedarfe in der Größenordnung von 300 bis 500 Terawattstunden. Und hier-

von werden auch substanzielle Anteile durch Derivate, das heißt durch Schifftransport, erfolgen müssen. Und insofern sehen wir, dass wir erhebliche Bedarfe für diese Terminals, die dann Wasserstoff-ready sein können, haben werden. Wir sehen, und ich möchte mich auf die Frage bezüglich der Umrüstbarkeit und den technischen Fragestellungen beziehen, 50 Prozent der Investitionen in den LNG-Terminals liegen in den Tanks. Und bei diesen Tanks können und müssen wir heute sicherstellen, dass diese entweder Ammoniak- oder Flüssigwasserstoff-ready sind. Das ist bekannt, dass man mit heute verbauten Stahlsorten in Spannungsrisik-Korrosionsrisiken geht und damit die heutigen Terminals für Ammoniak und Wasserstoff ungeeignet sind, wenn man nicht die geeigneten Edelstähle nutzt. Und diese sind bekannt und lassen sich auch heute in eine geeignete Regulierung gießen, aus meiner Sicht. Insofern halte ich das für extrem wichtig, dass wir heute verlangen über Versicherungen von den Betreibern und Investoren, dass die Terminals entweder für Ammoniak oder auch Flüssigwasserstoff geeignet sind. Wir hatten bisher noch wenig über Flüssigwasserstoff gesprochen. Da sind die Anforderungen, die Herausforderungen tatsächlich schwieriger. Wir sehen, dass wir da Mehrkosten eher im Bereich von 50 Prozent haben. Aber wir haben andere Vorteile bei Flüssigwasserstoff, nämlich die Tatsache, dass der wesentliche Energieaufwand zur Verflüssigung in den Exportländern liegt dort, wo erneuerbaren Energien kostengünstig zur Verfügung stehen. Und wir dann in Deutschland nur noch die Regasifizierung hätten, die keinen Energieaufwand erfordert. Insofern sollte man gegebenenfalls auch die Möglichkeit von Flüssigwasserstoff-Terminals in Betracht ziehen. Die Frage, wie viel Ammoniak tatsächlich erforderlich ist, hängt auch von der Entwicklung von Ammoniak-Crackern ab, die momentan mit großem Nachdruck durch die Industrie und die Forschung vorangetrieben werden. Wo wir aber letztlich noch nicht zu 100 Prozent in der technischen Umsetzbarkeit sind. Und ich würde noch Zeit für Staatssekretär Wenzel lassen.

Der **Vorsitzende**: Herr Staatssekretär. Aber auch in der Zeit bleiben.



PSSt **Stefan Wenzel** (BMWK): Danke. Ich kann mich einerseits beziehen auf Herrn Ragwitz, möchte nochmal verweisen, dass hier auch eine synonym anwendbare US-amerikanische Norm zu den Stahlsorten vorliegt, die API 620, dass Sie aber auch den Nachweis führen können über das „Cladding“, eine Methode, die beispielsweise in Brunsbüttel zur Anwendung kommt. Da haben wir uns schlau gemacht, vorher auch in intensiven Gesprächen mit den Unternehmen, dass die Anforderungen erfüllt werden können. Und wie wir auf der Kostenseite gesehen haben, am Ende auch im wohlverstandenen Interesse der Unternehmen sind, weil die Kosten am Ende deutlich geringer sind, wenn man damit plant.

Der **Vorsitzende**: Danke. Die nächste Frage geht an die AfD. (Zwischenruf)

Der **Vorsitzende**: Moment mal, langsam, langsam, langsam. Die nächste Frage geht jetzt an die AfD. Ich bin davon ausgegangen, das ist Herr Hilse, dann haben Sie jetzt das Wort.

Abg. **Karsten Hilse** (AfD): Das ist richtig.

Abg. **Steffen Kotré** (AfD): Entschuldigung, Herr Vorsitzender, zur Geschäftsordnung. Ich durfte letztens die Bundesregierung nicht befragen in einer Anhörung. Jetzt durfte Frau Badum die Bundesregierung befragen. Sie hatten damals darauf hingewiesen, dass das nicht möglich sei und nicht in der Geschäftsordnung stehe. Ich bitte, da einheitlich zu verfahren beim nächsten Mal, dass Sie auch darüber dann vielleicht die richtige Linie finden und uns dann Bescheid geben, ob das möglich ist, dass wir in einer Anhörung auch die Bundesregierung befragen können, so wie Sie es eben zugelassen haben. Oder eben nicht, so wie Sie es mir verwehrt haben. Dankeschön.

Der **Vorsitzende**: Herr Kotré, der Unterschied bestand darin, dass damals die Regierung nicht antworten wollte, jetzt wollte sie antworten. Die Regierung hat jederzeit das Recht, in solchen Fragen auch im Rahmen der zeitlichen Vorgaben zu antworten. In Absprache mit Herrn Wenzel habe ich mich versichert, dass Herr Wenzel antworten wollte. Aber es ist normalerweise tatsächlich nicht üblich, da haben Sie Recht. Aber wenn die

Regierung etwas sagen möchte, eine Stellungnahme abgeben möchte, dann darf sie das nach unserer Geschäftsordnung. So, jetzt ist dran Herr Hilse, bitte.

Abg. **Karsten Hilse** (AfD): Vielen Dank, Herr Vorsitzender. Auch noch einmal für die erklärenden Worte. Wir sehen im Moment, das LNG-Beschleunigungsgesetz, berichtigen Sie mich, wenn ich falsch liege, aber es steht wohl immer noch nicht auf der Tagesordnung. Sollte das bedeuten, es ist auf der Tagesordnung? In der Zwischenzeit? Im Moment noch nicht! Sollte das bedeuten, dass die sich Regierungskoalition, die Bundesregierung sich noch mal vielleicht Bedenkzeit nehmen nach dieser Anhörung. Dann wäre das natürlich zu begrüßen. Aber ich gehe davon aus, dass es einfach so gemacht wird wie immer, in Minimalfrist aufgesetzt. Gut, meine Frage geht an Herrn Rambow: Sie sind auch Vorsitzender des Fremdenverkehrsvereins in Binz. Und es wird, natürlich hat es, es hat schon jetzt Auswirkungen. Ich war vor kurzem auf Binz, man hört schon jetzt die Tanker, die dort auf Reede liegen. Welche konkreten Auswirkungen befürchten Sie? Was sagen die Leute, die letztendlich im gleichen Geschäft wie Sie tätig sind in der Tourismusbranche? Welche konkreten Befürchtungen haben Sie, wenn dieses Terminal wirklich umgesetzt wird?

Der **Vorsitzende**: Herr Rambow, bitte.

SV **Ronald Rambow**: Eine der größten Befürchtungen ist, da wir ein Naturschutzgebiet sind, wir haben eine Umwelt, die, wie sagt man so schön, die anfällig ist gerade für industrielle Störungen. Die Zerstörung dieser Umwelt in Binz. Das ist für uns überhaupt nicht machbar. Das hohe Schiffsaufkommen zeigt es gerade schon, die Tanker, die in der Bucht liegen. Es gibt dadurch Lärmbelästigungen. Man hört die Maschinen der Schiffe, man hört die Schiffe selber auch. Es entstehen dadurch Verunreinigungen der Ostsee und der Strände. Und das ist für uns als Touristiker, die wir das sehen, die wir davon leben, von den Gästen, dass die zufrieden sind. Das passiert einfach, wenn dort Schiffe liegen in Zukunft. Es passiert immer was auf Schiffen. Da kann immer Öl austreten, da kann Gas austreten. Ich weiß das selber. Ich bin selber als Schiffingenieur zur See gefahren. Da weiß ich, was passieren kann. Was für uns noch



ganz schlimm ist, ist die Versteinerung der Bucht durch den Fährhafen. Da haben wir schon gesehen, dass dort die Strände abgetragen werden. Steinstrände. Das Gleiche wird auch dann in Binz passieren, weil wir müssen die Rinne ausbaggern. Die Schiffe müssen, die haben größeren Tiefgang, so dass das alles dazu führen wird, dass die Touristen sagen, Industrietourismus wollen wir nicht. Wir wollen diese schöne Natur, die wir hier haben. Und deswegen macht man Urlaub auf Rügen, weil es eine tolle Natur ist, dem Erholungswert dient. Das ist für uns, ja, sag ich mal, der Zusammenbruch. Nicht Beeinträchtigung des Tourismus. Zusammenbruch! Da will nachher keiner mehr Urlaub machen. Das ist für uns das Schlimmste, was es gibt. Und das heißt für mich, der im Tourismus tätig ist, das ist für mich eine Existenzvernichtung. Das muss ich mal so klar und deutlich sagen. Es gibt viele namhafte, wie Professor von Hirschhausen gesagt hat, dass das definitiv nicht der Fall sein muss. Wir brauchen es nicht in unserer Bucht. Danke.

Abg. **Karsten Hilse** (AfD): Können Sie das noch mal konkretisieren. Sie sagten, dass der Strand versteinern würde, weil aufgrund dieses Terminals beziehungsweise der technischen Voraussetzungen, die geschaffen werden müssen, der Sand abgetragen wird. Können Sie das noch mal ganz kurz erläutern?

SV **Ronald Rambow**: Die Strömungsverhältnisse in der Bucht werden sich ändern. Wenn Sie dort eine Rohrleitung verlegen, dann greifen Sie in den Boden ein. Wenn Sie die Fahrrinne vertiefen, werden die Strömungsverhältnisse in der Bucht umgekehrt, das heißt, der Sand wird abgetragen aus der Bucht und fließt zurück in die Ostsee. Und die Strände versteinern. Es wird durch den Eingriff, wenn wir nichts machen würden, bleibt es so schön, wie es ist.

Der **Vorsitzende**: Herzlichen Dank. Die nächste Frage geht an Frau Glogowski-Merten von der FDP.

Abg. **Anikó Glogowski-Merten** (FDP): Danke, Herr Vorsitzender. Vielen Dank auch an die Experten bis zu diesem Zeitpunkt für die Ausführungen. Die Experten haben es auch selber angesprochen: Wir müssen unsere Energieversorgung neu und

diverser aufstellen. Das nicht nur seit dem russischen Angriffsangriffskrieg auf die Ukraine, aber ganz besonders seitdem. Gleichzeitig müssen wir unsere Energieversorgung zukunftsweisend aufstellen, und daher ist für uns Freie Demokraten insbesondere das Thema Technologieoffenheit ein großes Stichwort. Meine Fragen gehen an Herrn Nachtsheim. Er hat es selber angesprochen. Und ich würde Ihnen gern die Möglichkeit geben, das noch einmal weiter auszuführen, das Stichwort Technologieoffenheit. Warum ist diese Technologieoffenheit sinnvoller als die Vorfestlegung auf Ammoniak? Und die nachgelagerte Frage dann: Macht die Öffnung für andere Träger für die Industrie praktisch mehr Sinn auch im Hinblick auf die inländischen und in europäischen Produktionsstandorte? Vielen Dank.

SV **Heinrich Nachtsheim** (Referent Energiepolitik, Verband der Chemischen Industrie e.V.): Vielen Dank für die Frage. Grundsätzlich befürworten wir einen technologieoffenen Ansatz. Beim Wasserstoff denken wir auch, dass eine Vorfestlegung auf ein bestimmtes Derivat daher nicht notwendig ist, dass das bei den Betreibern liegen sollte, wie es aufgebaut wird. Wichtig ist nur, dass eben die Maßgabe besteht, dass ab 2043 kein Erdgas mehr importiert werden darf. Wir können auch weder wissen, noch zuverlässig steuern, welches Land künftig welches Derivat produzieren oder verschiffen wird. Importe sind so auf viele verschiedene Arten möglich. Über H_2 , wie gerade erwähnt wurde, Ammoniak natürlich. Methanol, synthetisches Nafta. Das ist übrigens auch das, was über H_2 Global gefördert wird. Das wäre ein bisschen widersprüchlich, wenn einerseits die Bundesregierung die Herstellung bestimmter Derivate im Ausland fördert, aber die Importe nicht möglich werden. Das passt für uns von der Systematik her nicht zusammen. Deshalb befürworten wir da auch eine entsprechende Offenheit. Und dann natürlich der Punkt, den ich eben angesprochen hatte, Stichwort Grundstoffindustrie in Deutschland. Da ist es natürlich sinnvoll, wenn die mitgedacht wird. Wenn man auch im Sinne der Krisenresilienz denkt, ob man einen gewissen Anteil der Produktion in Deutschland erhalten will, muss, kann. Ich denke, darüber muss man diskutieren. Und insofern sind wir auf jeden Fall für einen technologieoffenen Ansatz bei der Frage. Auch



Wilhelmshaven wird, soweit ich weiß, mit Methan gebaut und geplant. Also, da wäre eine Verzögerung nicht im Sinne der Versorgungssicherheit, dadurch, dass die Planung länger läuft. Das sieht man auch im LNG-Bericht der Bundesregierung: In den nächsten zwei, drei Jahren ist die Versorgungslage noch nicht so sicher, der Sicherheitspuffer nicht so groß. Insofern sehen wir auch, dass die Planung möglichst schnell vonstatten geht, wir befürworten das als chemische Industrie.

Der Vorsitzende: Wollen Sie nochmals nachfragen, Frau Glogowski-Merten? Nein. Dann geht die nächste Frage an DIE LINKE.

Abg. Ina Latendorf (DIE LINKE.): Vielen Dank an die Sachverständigen für die bisherigen Ausführungen. Meine Frage geht an Frau Dr. Ziehm: Wir reden hier über das LNG-Beschleunigungsgesetz, mit dessen Wirksamwerden die Beteiligungsverfahren, Umweltverträglichkeitsprüfung eingekürzt, gerichtliche Nachprüfbarkeit eingeschränkt werden soll. Deshalb braucht es eine saubere, ordentliche Begründung dafür. Die Bundesregierung begründet die Novelle, die vorliegt, mit der Gewährleistung der Versorgungssicherheit und mit der notwendigen Vermeidung einer Gasmangel-lage. Wie bewerten Sie diese Begründung?

Der Vorsitzende: Frau Dr. Ziehm, bitte.

Sve Dr. Cornelia Ziehm (Rechtsanwältin): Vielen Dank. Ich hatte es schon in meinem Eingangsstatement gesagt, aber vielleicht auch noch einmal ausführlicher, auch vor dem Hintergrund anderer gesetzlicher Anforderungen, insbesondere auch der verfassungsrechtlichen Anforderungen. Wir haben keine Gasmangellage. Und es droht auch keine. Es gibt bestimmte Kriterien für die Annahme einer Gasmangellage. Das sind einmal die Gasspeicherfüllstände, die, ich hatte es bereits gesagt, jetzt über 80 Prozent liegen. Die Bundesnetzagentur nimmt an, sozusagen eine Gasmangellage, wenn im September dieser Speicherstand noch nicht erfüllt wäre beziehungsweise um die 70 Prozent noch nicht erfüllt wäre. Wir liegen da schon deutlich jetzt drüber. Es gibt stabile Importzuflüsse aus dem europäischen Ausland, EU-Ausland, aber auch aus Norwegen und eigene Produktion plus die FSRUs. Das heißt, diese Rechnung wird auch im Gesetzentwurf nicht aufgemacht. Und damit

fehlt es an der validen Beurteilungs- und Tatsachengrundlage für die Annahme, für die Erweiterung von Vorhaben, für die weitere Aufnahme von Vorhaben in die Anlage zu Paragraph 2 des LNG-Gesetzes. Was erforderlich wäre aufgrund der Tatsachen, wäre genau das Gegenteil, nämlich diese Anlage abzuspecken. Und zwar nicht nur im Hinblick auf Hamburg und Rostock, sondern auch im Hinblick auf alle landseitigen LNG-Terminals, die braucht es nicht. Warum? Wir brauchen auch keine weiteren FSRUs. Warum? Weil es nicht ausreichend, dass wir alle klatschen, wenn das Bundesverfassungsgericht einen Klimabeschluss 2021 verkündet, sondern wir müssen auch danach handeln. Und wenn wir sehen, was jetzt passiert, dann ist das Gegenteil der Fall. Es werden Ressourcen, massive Milliardenbeträge gebunden, auch menschliche Ressourcen gebunden, die nicht für den Ausbau der erneuerbaren Effizienzmaßnahmen zur Verfügung stehen. Und das Verfassungsgericht hat in seinem Klimabeschluss 2021 ausdrücklich gefordert, dass wir eine rechtzeitige Transformation hinbekommen müssen, hin zu erneuerbaren Energien, hin zur Treibhausgasneutralität. Und rechtzeitig heißt ausdrücklich nach den Ausführungen des Bundesverfassungsgerichts bis 2030 und unmittelbar ab 2030. Damit ist es nicht vereinbar, wenn wir jetzt Anlagen neu bauen im Jahre 2023, die bis 2043 und übrigens auch darüber hinaus laufen sollen. Sämtliche Leitungen werden unbefristet beantragt und auch genehmigt. Und auch Stade war hier ja schon im Gespräch, wird übrigens nicht beantragt auf Grundlage des LNG-Gesetzes, sondern scheinbar nur auf Grundlage des Immissionsschutzgesetzes und soll nicht mal bis 2043 begrenzt sein. Das ist mit den Ausführungen des Bundesverfassungsgerichts Artikel 2 Absatz 2 und Artikel 20a Grundgesetz nicht vereinbar. Wenn Sie dieses Gesetz so verabschieden sollten, dann würde es dazu kommen, dass der hinreichende Entwicklungsdruck, den das Verfassungsgericht fordert, konterkariert werden würde. Das kann man machen, aber dann sollte man das auch so sagen, finde ich. Das gehört zur Transparenz und Ehrlichkeit hinzu. Weil, das ist das, was die Folge wäre, der hinreichende Entwicklungsdruck wird nicht gewährleistet, so ist das einfach. Und dazu kommt, dass der IPCC und viele andere Organisationen und Institutionen auch sehr deutlich gesagt haben, dass bis 2030 die



Treibhausgasemissionen in allen Sektoren, in allen Sektoren halbiert werden müssen, wenn wir noch ansatzweise eine Chance haben wollen, das 1,5-Grad-Ziel zu erreichen. Das wird hier einfach nicht passieren, wenn dieses Gesetz so weiter fortgesetzt werden würde und auch noch erweitert werden würde. Vielen Dank.

Der Vorsitzende: Danke. Wir sind damit am Ende der ersten Runde und kommen jetzt zu den Drei-Minuten-Runden. Als erstes Herr Rimkus für die SPD.

Abg. Andreas Rimkus (SPD): Danke für die bisherigen Ausführungen. Ich würde gern Herrn Ronnacker befragen wollen: Gibt es aus Ihrer Sicht strukturell benachteiligte Versorgungsregionen in Deutschland, die in der aktuellen Liefersituation mit den sehr starken norwegischen Partnerlieferanten über die Pipelines, aber auch mit der starken Versorgung aus Benelux beispielsweise und den norddeutschen Flüssiggas-Terminals schon jetzt an den Auslastungsgrenzen, die da sind, bestehende Infrastruktur beliefert werden kann? Also sprich, wie wirkt sich das aus? Damit verknüpft die Fragestellung: Halten Sie die in unserem Gesetzentwurf vorgesehenen zusätzlichen Infrastrukturmaßnahmen vom Grundsatz her für notwendig?

Der Vorsitzende: Herr Ronnacker, bitte.

SV Ulrich Ronnacker (Leiter Recht & Regulierung, Open Grid Europe GmbH): Vielen Dank. Vor dem Angriffskrieg Russlands hatten wir in Deutschland eine sehr auskömmliche, hohe Versorgungssicherheit. Keiner von uns kennt Ausfälle im Gasversorgungssystem, Lieferstörungen, Liefer einschränkungen. Das war Deutschland nicht bekannt. Die Industrie baute auf eine permanente Energieversorgung mit Erdgas. Das war ein hoher volkswirtschaftlicher Wert. Was jetzt eingetreten ist, ist auf der Ostseite quasi, dass uns drei große Einspeisepunkte weggefallen sind. Wir haben kein russisches Erdgas mehr im System. Das führt automatisch dazu, dass unsere Partner Solidarität geübt haben. Wir haben Gas zusätzlich bekommen aus den Niederlanden über das Gate Terminal, LNG. Wir haben über das Zeebrügge-Terminal aus Belgien Zusatzmengen bekommen. Und wir konnten Ende 2022 das erste eigene Terminal in Betrieb

nehmen. Das bewirkt, dass wir große Erdgasströme vom Nordwesten in den Süden, Südosten Deutschlands transportieren müssen. Das bewirkt, dass unser Leitungssystem quasi jetzt permanent ohne Redundanzen im System beschäftigt ist. Wir haben keine Wartungsfenster mehr, die wir normal in der Sommerphase üblicherweise hatten, wo wir wenig Gasabsatz hatten. Das bewirkt, dass wir zum Beispiel gesetzlich vorgegebene Standards, n-1-Standard, das ergibt sich aus EU-Recht und besagt, dass bei Ausfall der größten Lieferquelle diese ersetzt werden muss. Diese Standards halten wir nicht mehr ein. Das heißt, wir fahren das Erdgassystem heute an der Kante, wir fahren es permanent, und wir gehen damit hohe Risiken für dieses wertvolle Gut Versorgungssicherheit in Deutschland ein. Darüber hinaus möchte ich noch einmal deutlich sagen, dass die LNG-Mengen gebraucht werden. Wir reden nicht über eine Versicherungsreserve. Wir sehen im letzten Jahr schon in unserem System, dass die LNG-Terminals intensiv beschäftigt wurden. Und insbesondere die großen Mengen aus den Niederlanden und aus Belgien stellen eine maximale Benutzung der dortigen LNG-Terminals dar. Wer heute sagt, das ist eine Reserve, eine Versicherung, es ist genau das Gegenteil der Fall. Im Winter werden wir sie maximal gebrauchen, und im Sommer werden wir sie maximal für die Befüllung der Speicher gebrauchen.

Der Vorsitzende: Dann für die die CDU/CSU, Herr Helfrich.

Abg. Mark Helfrich (CDU/CSU): Herzlichen Dank, Herr Vorsitzender! Meine Frage geht an Herrn Fach. Die wichtigste meiner Fragen: Hatten Sie Gelegenheit, Ihr Vorhaben der Bundes- und/oder Landesregierung vorzustellen? Und wie hat diese darauf reagiert? Mich würde noch eine Konkretisierung interessieren. Sie sagten, dass auch die von Ihnen dort vorgeschlagene Offshore-Lösung am Standort Rügen später auf Wasserstoff beziehungsweise Derivate umgestellt werden kann. Vielleicht können Sie da noch zwei Sätze zu spendieren. Und bitte sagen Sie uns noch etwas zu einer Trassenführung für die Anbindung ans Festland, insbesondere im Vergleich zum alternativen Standort, der von der Bundesregierung favorisiert wird.



Der **Vorsitzende**: Danke. Herr Fach, bitte.

SV **Karsten Fach** (Senior Advisor, Marine Services GmbH, Hamburg): Danke schön. Dieses Offshore-Terminal war eigentlich Hauptbestandteil dieses ursprünglichen Projektes Ostsee-LNG, wo Stena Engineering als Berater mit beteiligt war. Und dieses Offshore-Terminal könnte flexibel weit von der Küste liegen. Diese Pläne dafür sind allen Beteiligten bekannt. Es ist veröffentlicht worden, es stand in der Presse. Es ging durch die Zeitungen, alle kennen dieses Offshore-Terminal. Warum jetzt dieser Plan zugunsten von Mukran, oder zuungunsten von Mukran, umgeändert wurde, das kann ich Ihnen leider nicht sagen. Diese politischen Hintergründe kenne ich nicht. Ich weiß nur, dass das Offshore-Terminal abgelehnt wurde und es dann nach Mukran gegangen ist. Aber dieses Offshore-Terminal ist möglich, definitiv möglich. Zu Ihrer zweiten Frage, das Thema Zukunftsfähigkeit. Wir wissen heutzutage nicht, – wir haben es schon mehrfach gehört – was an grüner Energie zukünftig bei uns angelandet wird, ob es flüssiger Wasserstoff ist, mit minus 250 Grad, was nur 20 Kelvin von der absoluten Temperatur entfernt ist, oder ob es „compressed“ Hydrogene ist. Da gibt's ein großes australisches Projekt. Auch das wissen wir nicht. Die Wahrscheinlichkeit, dass Ammoniak kommen wird, ist relativ groß, weil Ammoniak einfach ein guter Träger von Wasserstoff ist. Es kann auch synthetisches Methan sein. Es kann auch synthetisches Methanol sein, über das wir heute auch schon gesprochen haben. Egal wie, die Idee ist, dass auch Wasserstoff-Tanker anlegen können an dem Terminal, dass dieser Wasserstoff dem Gas beigelegt werden kann. Es ist geplant, es wurde mehrfach angesprochen, der Ammoniak-Cracker. Die Firma Linde glaubt ja, relativ weit zu sein, dass sie so einen Ammoniak-Cracker relativ zeitnah haben wird. Es wird auf einer Plattform, die da miterrichtet wird, vorgesehen, dort auch einen entsprechenden Ammoniak-Cracker aufzubauen, um dementsprechend auch Wasserstoff mit einleiten zu können. Zur dritten Frage: Die Pipeline läuft nur über See, weil das ein Offshore-Terminal ist. Es wird ähnlich wie die Pipeline, die schon vorhanden ist, wie die Nordstream, am Boden entlanglaufen. Ich glaube, dass die Pipeline von Mukran auch durchs Wasser laufen wird, denn die Genehmigungsverfahren für eine Landleitung

stelle ich mir ganz grausam vor.

Der **Vorsitzende**: Herr Fach, ich muss Sie an dieser Stelle unterbrechen. Sie bekommen sicher noch eine Frage. Die nächste Frage stellt Frau Badum von BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN.

Abg. **Lisa Badum** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Meine Frage geht an Herrn Heilmann. Sie haben ausgeführt zur drohenden Gefahr von fossilen Überkapazitäten. Wir haben massiv mehr Kapazitäten jetzt mit unseren Terminals in Deutschland aufgebaut, als wir brauchen. Auf der anderen Seite haben wir Herrn Selbach-Röntgen gehört, man kann gar nicht genug Terminals bauen und Verträge weltweit abschließen. Entschuldigung? Frage? Ich weiß nicht, ob Herr Abgeordneter Heilmann kurzfristig wieder ein Gerichtsverfahren anstreben will. Ich würde gern die Frage stellen. Herr Sachverständiger Heilmann. Vielleicht könnten Sie sich ebenso noch einmal zu den Ausführungen von Herrn Selbach-Röntgen einlassen und sagen: Welche gesetzlichen Regelungen müssen wir zusätzlich jetzt treffen, um fossile Überkapazitäten zu vermeiden?

Der **Vorsitzende**: Herr Heilmann, bitte.

SV **Felix Heilmann** (Policy Fellow, Dezernat Zukunft e.V.): Drei Punkte als Antwort: Erstens, wieso überhaupt über Reservekapazitäten reden, auch zu dem, was Herr Ronnacker gerade gesagt hat. Wir haben natürlich in Moment ein sehr ausgelastetes System, aber wir reden hier auch über noch mal jetzt signifikante Kapazitätsubauten, einerseits, und natürlich auch einen mittel- bis langfristigen Rückgang des Erdgasbedarfs, daher ergibt sich ja dieses Delta der Reservekapazitäten. Und daher ist es wichtig, darüber zu sprechen. Dann kurz die Frage der regulatorischen Rahmenbedingungen durch Paragraph 118a EnWG, wurde dem BMWK und mit Ermächtigung auch der BNetzA erlaubt, die regulatorischen Rahmenbedingungen für LNG-Terminals festzulegen. Die resultierende LNG-Verordnung aus dem letzten Jahr legt in Paragraph 8 Absatz 1 fest, dass 90 Prozent der Kapazitäten eines Terminals langfristig gebucht werden dürfen. Eine weitere Regelung in Paragraph 5 Absatz 5 legt fest, dass aus diesem Anteil 20 Prozent der Kapazitäten nur für maximal 15 Jahre gebucht werden. Es gibt also einen



gewissen Präzedenzfall, eine gewisse Steuerung der Kapazitäten. Der ist im Moment allerdings nur sehr schwach genutzt. Und damit abschließend die Frage Langfristverträge. Und warum ist es notwendig? Natürlich haben wir im Moment eine nicht ideale Situation einer großen Abhängigkeit vom Spotmarkt mit entsprechenden Preisschwankungen. Das Problem mit Langfristverträgen ist, dass Langfristverträge, die jetzt geschlossen werden, in der Regel auf neue Terminals gehen, die erst gebaut werden müssen. Das heißt, diese Terminals liefern erst in der zweiten Hälfte des Jahrzehnts Gas. Das heißt, die kurzfristige Versorgungskrise wird durch diese Terminals nicht adressiert. Dann aber, sobald diese Terminals einmal finanziert sind, ist das Gas, das sie auf den Weltmarkt bringen, für Jahrzehnte sozusagen auf den Weltmeeren und wird auch irgendwo verbrannt. Das heißt, das Argument zu sagen, selbst wenn wir in Deutschland oder Europa unsere Klimaziele erreichen, sie nicht mehr benötigen, dann verkaufen wir es weiter. Das stimmt für die Erreichung der inländischen und europäischen Klimaziele, für die globalen Klimaziele ist dann aber dennoch zu viel fossiles Erdgas auf dem Markt. Und das sollte uns natürlich auch beschäftigen. Und abschließend noch mal die Frage: Gibt es Alternativen? Ja, die gibt es. Es werden sehr große Mengen an Altverträgen aus LNG frei in den nächsten Jahren. Es gibt Portfolio-Unternehmen, Shell, BP und andere Händler, die auch LNG verkaufen, die große ungebundene Mengen haben. Das sind große Pools, in die man reingehen kann, ohne neue LNG-Terminals zu ermöglichen, um Energiesicherheit mit mehreren Verträgen sicherzustellen, ohne Langfristverträge. Danke.

Der Vorsitzende: Herzlichen Dank. Herr Holm für die AfD.

Abg. Leif-Erik Holm (AfD): Vielen Dank, Herr Vorsitzender. Meine Frage geht an Herrn Rambow vom Fremdenverkehrsverein Binz. Wir haben heute schon in der Debatte gehört, es gibt erhebliche Skepsis, was den Bedarf angeht und das sogar aus verschiedenen politischen Richtungen. Wir haben gehört, dass die Umrüstbarkeit Richtung Wasserstoff und Derivate bei weitem noch nicht sichergestellt ist, dass auch eher Skepsis vorherrschen sollte, was das angeht, dass Schwerindustrie eines Tages nach Rügen gehen wird, um dort

Wasserstoff nutzen zu können. Warum das Ganze also in einer Region, die vom Tourismus lebt und das auch in Zukunft möchte? Ich habe gerade eine Veranstaltung in meinem Wahlkreis in Sassnitz gehabt. Die Bürger fühlen sich regelrecht überfahren von der Politik in Berlin. Deshalb meine Frage: Herr Rambow, wie fühlen Sie sich als Touristiker in Binz von der Politik mitgenommen?

Der Vorsitzende: Herr Rambow, bitte.

SV Ronald Rambow: Die Planung des LNG-Terminals erfolgte erst mal ohne Beteiligung von Einwohnern beziehungsweise Betroffenen. Selbst die Kommunen wurden nicht darüber informiert. Es kam dann im Februar, da wurde es dann richtig offiziell bekannt. Es bildeten sich sofort Bürgerinitiativen, die gegen diesen Eingriff in unsere Bucht waren, beziehungsweise in ganz Rügen waren. Es wurde eine Petition mit über 100.000 Unterschriften an den Bundestag gesandt. Und da gab es auch einen Petitionsausschuss, die Petition wurde auch angehört. Dann gab es Proteste in Form von Einwohnerversammlungen, von Demonstrationen, bei der letzten hat man sogar symbolisch das Ostseebad Binz mit seiner Umwelt in der Form beerdigt, symbolisch betrachtet. Es gab Informationsveranstaltungen, wo aber keine Entscheidungsträger dabei gewesen sind, die sagen konnten, was sie wollen, wie das geschehen soll. Warum? Wieso? Weshalb? Das wurde dann auf anderem Wege ermittelt. Dann haben die Bürgerinitiativen gesagt: Okay, wir wenden uns an die Öffentlichkeit damit, wir fragen, was los ist. Warum? Wieso? Weshalb? Und sie haben sich an ihre gewählten Abgeordneten gewendet. An ihre Vertreter. Und die Reaktion in der Öffentlichkeit war enorm. Es gab einen Riesenaufwand. Es kamen Kamerateams, die sofort alles aufgenommen und gefilmt haben. Aber die Entscheidungsträger, die das eigentlich zu verantworten haben, die haben sich, bescheiden ausgedrückt, sehr bedeckt gehalten mit Antworten. Es gab zwar einen Besuch von Herrn Scholz und Herrn Habeck. Aber da kam auch konkret nur raus: „Wir brauchen das.“ Und fertig. Das ist so, was die Menschen nicht wollen. Die möchten dazu gehört werden, denn es ist eine einschneidende Maßnahme in ihr Leben. Übrigens, 36 von 38 Bürgermeistern auf der Insel haben sich klar dagegen ausgesprochen. Und was uns am meisten gestört hat, und da spreche ich für ganz



viele Menschen auch auf der Insel Rügen: Das Beispiel Terminal Mukran hat viele an der Transparenz, Öffentlichkeitsarbeit und Glaubhaftigkeit von Entscheidungsträgern in der Politik zweifeln lassen. Diese Verfahrensweise, sagen wir, ist kein wirklicher demokratischer Weg, führt zur Politikverdrossenheit und zu Wahlverweigerung. Und so etwas darf in unserer Demokratie definitiv nicht passieren. Und das darf nicht unser Ziel sein.

Der **Vorsitzende**: Herzlichen Dank. Die nächste Frage geht an die FDP, Frau Glogowski-Merten.

Abg. **Anikó Glogowski-Merten** (FDP): Vielen Dank, Herr Vorsitzender. Meine Frage geht an den VCI, also an Herrn Nachtsheim. In der Stellungnahme zur heutigen Anhörung schlägt der VCI eine ersatzlose Streichung von Paragraph 5 Absatz 3 vor. Wir Freie Demokraten würden eine Streichung begrüßen. Daher würde ich gerne fragen: Inwiefern verbessert eine Streichung die Perspektiven für die Industrie, und sind dadurch alternative Träger besser zu beschaffen? Oder ist Ammoniak in den Mengen oder auf diesem Lieferweg eventuell gar nicht notwendig?

Der **Vorsitzende**: Herr Nachtsheim, bitte.

SV **Heinrich Nachtsheim** (Referent Energiepolitik, Verband der Chemischen Industrie e.V.): Vielen Dank. Grundsätzlich ist heute noch nicht ganz klar, wie viel Wasserstoff bis 2045 wirklich benötigt wird. Der VCI selber hat das durchgerechnet. Man geht von verschiedenen Szenarien aus. Nur für die Chemie von 148 bis 283 Terawattstunden. Das wäre das Achtfache des heutigen Bedarfs bis 2045, je nachdem, welches Technologieszenario man da ansetzt. Das heißt, dass wir mehr benötigen, ist klar. Da sind auch Energieträgerimporte für den Wasserstoffhochlauf wichtig und ökonomisch rational. Da ist klar, allein durch die heimische Produktion wird man diesen Bedarf nicht werden stemmen können. Importe sind deshalb vollkommen in Ordnung, wenn sie vergleichsweise günstigen beziehungsweise im internationalen Kontext wettbewerbsfähigen Preisen möglich sind. Was ich eben angesprochen hatte, dass wir aber auch nicht wissen, welche Derivate global produziert werden. Das ist ein wichtiger Punkt. Ich denke, da ist größtmögliche Offenheit sehr gut, dass wir die nötigen Wasserstoffbedarfe decken können. Dass

es mit der bisherigen bestehenden Fördersystematik stimmig zusammen passt, dass es da keine Widersprüche gibt, ist ein wichtiger Punkt. Und dann eben die Frage der Krisenresilienz. Wenn wir nur noch Ammoniak als Derivat hätten, wäre das natürlich für die heimische Ammoniak-Produktion ein Problem. Und dann kommen wieder schnell in eine Frage der Krisenresilienz. Wir hatten es ja bei Corona einmal gesehen, wie vulnerabel die Lieferketten global sind, haben wir letztes Jahr gesehen, was passiert, wenn es tatsächlich Engpässe gibt bei der Ammoniakherstellung für Düngemittel, für AdBlue. Das heißt, aus unserer Sicht ist auf jeden Fall eine gewisse Resilienz wichtig. Deshalb befürworten wir erstmal die Offenheit, dass die Terminal-Betreiber selber die Investments, auch, wie es sinnvoll ist, entscheiden können. Und, dass da für die Industrie auch diese Fragen der Krisenresilienz entsprechend mitgedacht werden.

Der **Vorsitzende**: Danke. Herr Lenkert von der Fraktion DIE LINKE.

Abg. **Ralph Lenkert** (DIE LINKE.): Vielen Dank, Herr Vorsitzender. Wir lehnen den LNG-Terminal, sowohl in Mukran als auch die anderen festen ab, weil der Bedarf nicht nachgewiesen ist. Frau Dr. Ziehm, wie bewerten Sie die Vereinbarkeit des LNG-Beschleunigungsgesetzes mit dem Klimaschutzgesetz und mit dem Paragraphen 1 des Energiewirtschaftsgesetzes? Ist eine Beschleunigung überhaupt notwendig?

Der **Vorsitzende**: Danke. Frau Dr. Ziehm.

SVe **Dr. Cornelia Ziehm** (Rechtsanwältin): Ich fange an mit dem Energiewirtschaftsgesetz. Das ist letztes Jahr im Bundestag geändert worden. Zu Recht, wenn man sich die Zielstellung anguckt, fordert nämlich das Energiewirtschaftsgesetz, dass eine leitungsgebundene Energieversorgung aufgebaut werden muss, die zunehmend treibhausgasneutral ist. Und das ist extra eingefügt worden, weil man gesehen hat, dass es sonst schwierig wird mit der Einhaltung der Klimaschutzziele. Wenn ich mir das angucke, was jetzt im LNG-Gesetz vorgesehen ist, dann muss man sagen, passt es nicht mit der Zielstellung von Paragraph 1 des Energiewirtschaftsgesetzes zusammen. Auch da denke ich, ist es genauso, wenn man das nicht



ernst gemeint hat letztes Jahr, sollte man das sagen. Wenn man es ernst gemeint hat und weiter ernst meint, muss man danach handeln, entsprechend den Ausführungen des Bundesverfassungsgerichts in seinem Klimabeschluss und entsprechend dem, was Artikel 20a des Grundgesetzes fordert, nämlich einer wie gesagt rechtzeitigen Entwicklung und Transformation bereits bis 2030. All das können wir nicht sehen, und das Klimaschutzgesetz als solches ist sozusagen die einfache gesetzliche Konkretisierung von Artikel 20a. Benennt das also mit Zahlen, was das eigentlich bedeutet, wenn wir das 1,5-Grad-Ziel immerhin noch mit einer gewissen Wahrscheinlichkeit einhalten wollen. Und wenn Sie sich dann anschauen, was beispielsweise, nehmen wir jetzt Mukran, weil es ja heute schon im Gespräch war, weil es eine der Grundänderungen dieses Gesetzes ist, der Pipeline-Abschnitt, der sich bereits in der Genehmigung befindet, soll eine Kapazität von 38 Milliarden Kubikmetern pro Jahr haben. Das bedeutet, dass das Gesamtbudget, was der Sachverständigenrat für Umweltfragen (SRU) auf den das Bundesverfassungsgericht maßgeblich rekurriert in seinem Klimabeschluss, zu einem erheblichen Anteil, wahrscheinlich zu knapp 30 Prozent, allein durch dieses eine Vorhaben aufgebraucht werden würde. Und Gesamtbudget heißt nicht, ich rede nicht von irgendwelchen Sektoren. Ich rede davon, was der SRU sagt, was uns als Deutschland, als Bundesrepublik Deutschland noch zur Verfügung steht, wenn wir unseren Beitrag leisten wollen, leisten müssen, zur Einhaltung des 1,5-Grad-Ziels. Dann sozusagen würde mit diesem einen Projekt ein maßgeblicher Punkt, knapp 30 Prozent alleine in Anspruch genommen werden. Und das Ganze im Jahre 2023, wo wir alle wissen, was zu tun ist, wo wir sozusagen im Juni brennende Wälder in Deutschland haben. Dürren in Mecklenburg-Vorpommern. In Brandenburg finden Noternten statt. Und das passt schlichtweg nicht zusammen mit den verfassungsrechtlichen Anforderungen, die für Sie natürlich Maßgabe sind, aber auch den einfachgesetzlichen Anforderungen des Klimaschutzgesetzes und des Energiewirtschaftsgesetzes. Danke schön.

Der Vorsitzende: Danke. Die nächste Frage geht an Herrn Bergt von der SPD.

Abg. Bengt Bergt (SPD): Danke. Gestatten Sie mir noch einen kurzen Kommentar zum Thema Zusammenbruch des Tourismus auf Rügen. Es gibt eine Nachbarinsel, die heißt Usedom. Die ist auch nicht dafür bekannt, dass es dort hässliche Strände gibt. Dort gibt es einen LNG-Port, ein zweiter ist bereits im Bau und die Zahlen sind ungeboren. Meine Frage hingegen richtet sich aber an Herrn Schwencke. Welche Beschleunigungspotenziale für den Windenergieausbau sehen Sie in der Neuregelung, in 245e des BauGB? Und sehen Sie Gefahren, dass hier die regionale Planungshoheit so stark eingeschränkt wird? Nächste Frage an Herrn Ronnacker. Welche LNG-Kapazitäten halten Sie für notwendig? Ich rede nicht von den Mengen, sondern Kapazitäten, um das anzulanden. Vielen Dank.

Der Vorsitzende: Herr Schwencke, bitte.

SV Tilman Schwencke (Geschäftsbereichsleiter Strategie und Politik, BDEW Bundesverband der Energie- und Wasserwirtschaft e.V.): Herzlichen Dank, Herr Bergt. Ich beziehe mich auf die Gefahren, in Bezug auf die regionale Planungshoheit. Aus unserer Sicht wird die regionale Planungshoheit durch den Entwurf zu 249e Absatz 5 auch mit den von uns vorgeschlagene Ergänzungen nicht eingeschränkt, denn sie ist durch die Regelung keinen Grenzen unterworfen. Mit Blick auf die Ausweisung von Windenergiegebieten besteht keine Einschränkung. Die Ausweisung von anderen Gebieten durch die Regionalplanung ist ebenfalls uneingeschränkt möglich. Mit Blick auf die Wirkung regionalplanerischer Festlegung wird die Regionalplanung auch nicht eingeschränkt. Das Raumordnungsgesetz (ROG) selbst eröffnet mit Blick auf die stärkste Schutzgebietskategorie „Vorranggebiete“ keinen weitergehenden Schutz. In Paragraph 7 Absatz 3 Nummer 1 ROG sind in dem Gebiet nur dann andere raumbedeutsame Funktionen oder Nutzungen ausgeschlossen, soweit diese mit den vorrangigen Funktion oder Nutzung, nicht vereinbar sind. Es ist ausdrücklich geregelt, dass der Spielraum der Gemeinde nur eröffnet ist, wenn an der von der Gemeinde geplanten Stelle kein Gebiet für mit der Windenergie unvereinbar Nutzung oder Funktion festgelegt ist.



SV Ulrich Ronnacker (Leiter Recht & Regulierung, Open Grid Europe GmbH): Ich würde gerne an die Frage anknüpfen bezüglich der erforderlichen LNG-Kapazitäten. Die Frage ist heute mehrfach gestellt worden. Wenn man eine Berechnungsgrundlage haben möchte, verweise ich auf den aktuellen Netzentwicklungsplanentwurf, der bei der Bundesnetzagentur liegt, der im Internet verfügbar ist. Dort betrachten wir zwei Szenarien, zwei Leistungsszenarien. Das heißt, wir als Netzbetreiber schauen: Wann ist das System versorgungssicher, stabil? Das heißt, wir unterstellen gewisse Absätze, übrigens auch mit einem erheblichen Verbrauchsrückgang, schauen, was auf der Einspeiseseite verfügbar ist, und das Delta haben wir durch den Zubau von LNG-Terminals geschlossen. Und in den beiden Szenarien gibt es zwei Zahlen: einmal 60 Gigawatt Leistungszubau LNG. Und in dem anderen Szenario 80 Gigawatt Leistungszubau über LNG-Terminals in Deutschland. Die Variation hängt davon ab, wie viel erwarten wir, was über die niederländische, über die deutsche und über die französische Grenze zu uns transportiert wird, was, by the way, auch LNG ist. Danke.

Der Vorsitzende: Danke. Herr Amthor für die CDU/CSU.

Abg. Philipp Amthor (CDU/CSU): Herr Vorsitzender, vielen Dank. Ich würde gern den Sachverständigen Gardeja befragen. Und ich nehme gleich mal den Ball auf, der von der SPD gerade kam: Ich halte es für völlig unangemessen zu argumentieren, irgendwo auf polnischer Seite auf der Insel Usedom gibt es einen LNG-Port, dann sollen sie sich auf der Insel Rügen nicht so anstellen. So generiert man keine Akzeptanz für solche Vorhaben. Und ich glaube, diese Akzeptanz für ein Vorhaben ist zwingend notwendig. Und deswegen, Herr Gardeja, würde ich Ihnen gern die Gelegenheit geben, auch noch mal zu schildern, auch anknüpfend an das, was wir von Herrn Rambow schon gehört haben: Wie ist Ihr Eindruck, inwieweit eigentlich die Bundes- und die Landesregierung Sie und die Belange der Gemeinden und die Belange des Tourismus überhaupt ernst nehmen in diesen Gesprächen? Wir haben den Eindruck, davor festgelegten Positionen zu begegnen, einfach nach dem Modus "Friss oder stirb". Können Sie das noch mal schildern? Werden Sie gehört, können

Sie eigentlich mit den Argumenten da durchdringen?

SV Kai Gardeja (Tourismusdirektor Ostseebad Binz): Vielen Dank auch für die Frage noch mal in diese Richtung. Wir haben im Januar davon erfahren, von dem Projekt. Seitdem gab es kaum direkten, unmittelbaren gemeinschaftlichen Dialog. Bis auf einige kleine Treffen. Sie haben es auch verfolgt, der Bundeskanzler war da, der Vizekanzler war da, auch noch ein zweites Mal. Aber die Art und Weise, wie wir Dialog meinen und wie wir ihn pflegen und wie Sie vielleicht als Standard auch im Parlament kennen, den gibt es bis heute nicht. Ich glaube, das ist auch die Schwierigkeit in der Auseinandersetzung der Debatte, die Versprechen Tourismus, Natur und Klimaziele und Versorgungssicherheit zusammenzubringen. Und das im Übrigen nicht ohne die Einwohner, gab es in individuellen Zusagen immer mal wieder. Aber nicht in Lebenswirklichkeit gegossen, und dass das, was die Menschen vor Ort tatsächlich umtreibt, unzufrieden macht. Angst ist kein guter Berater für die Zukunft. Und in einem globalen, gesamtwirtschaftlich spannenden Markt wie dem Tourismus, komplementär und so weitreichend aufgestellt, Angst in den Märkten zu haben, deswegen muss ich der Einleitung, die Herr Bergt gemacht hat, deutlich widersprechen. Vielleicht müssen wir ihn mal einladen. Vielleicht war er auch noch gar nicht da. Es ist zumindest zu vermuten. Hier Märkte gegeneinander auszuspielen, das ist super, super schwierig. Wir brauchen Vertrauen in den Märkten. Wir selber spüren jetzt schon, dass in den Märkten eine große Ablehnungshaltung ist, jeder zweite Deutschen im Übrigen lehnt das Vorhaben hier ab. Das sind die Befragungen, die wir machen. Im Übrigen statistisch ausgewogen. Und insofern geht es bei uns immer um die Standortfrage, und die Standortfrage muss gemacht werden. Was haben wir noch? Dass die Kommunen auf der Insel deutlich gespalten sind, weil sie mit diesem Prozess natürlich auch basispolitisch einfach nicht zurechtkommen. Und das führt zu einer weiteren Entfernung auch der gemeinschaftlichen interkommunalen Zusammenarbeit.

Der Vorsitzende: Danke. Die nächste Frage stellt Frau Dr. Nestle von BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN.



Abg. **Dr. Ingrid Nestle** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Meine Frage geht an den Experten Herrn Heilmann. Und zwar würde ich gerne fragen nach den FSRUs und nach den Möglichkeiten, im Gesetz tatsächlich zu verankern, dass die abziehen, wenn die stationären Terminals fertig sind. Ist das möglich? Halten Sie das für sinnvoll? Weil, es wird oft darüber spekuliert, ob man die Kapazitäten aufaddieren muss oder ob die dann auch wieder abziehen. Oft wird gesagt, sie ziehen ja ab. Es ist aber meines Wissens noch nicht verankert. Können Sie uns dazu ein paar Infos geben? Danke.

Der **Vorsitzende**: Herr Heilmann.

SV **Felix Heilmann** (Policy Fellow, Dezernat Zukunft e.V.): Vielen Dank für die Frage. In der Tat ist auch bei der unabhängigen Bewertung all dessen, was hier diskutiert wird, auch ein Problem, dass zu einem gewissen Grad Unklarheit besteht, welche Kapazitäten bis wann, in welcher Größe geplant werden, abgezogen werden. Ich glaube alles, was da Klarheit schafft, macht es dann auch leichter, diese Pläne fundierter zu bewerten. Zu den FSRUs im Konkreten: Der LNG-Bericht des BMWK, da, glaube ich, die konkreteste Grundlage ist, die wir mit Zahlen vorliegen haben von Seiten der Bundesregierung aus dem März. Geht davon aus, dass die FSRUs auch schon zum Teil vor Ablauf der Charta-Frist abgezogen werden. Je mehr Planungssicherheit besteht, gerade auch mit Blick auf die Auslastung dieser FSRUs und die Verfügbarkeit oder nicht für längerfristige Verträge, desto besser wäre es auf jeden Fall gleichermaßen für Planungssicherheit, Energiesicherheit und Klimaschutz. Eine weitere Sache, die auch vorher gesagt wurde, an dieser Stelle vielleicht ist die Analyse der Prognos AG für das Wissenschaftszentrum Klimaschutz, die letzte Woche veröffentlicht wurde, das auch eine Variante gerechnet hatte, bei der ausschließlich die FSRUs genutzt werden, dann eventuell direkt der Übergang zu Grüngasterminals erfolgt. Diese Analyse kam zu dem Schluss, dass es auch mit einer reinen FSRU-Lösung für LNG-Importe möglich ist, auch in Szenarien jenseits des Baseline-Szenarios sind, die Energieversorgung in Deutschland sicherzustellen. Auch das ist erwähnenswert zu sagen, diesen Dreischritt: FSRU, festes LNG-Terminal, dann festes Grüngasterminal, um einen

Schritt zu verkürzen, dementsprechend auch zu vereinfachen. Auch das würde ich noch mal als Punkt in die Diskussion geben. Auf jeden Fall ist, glaube ich, klar, dass eine sozusagen Aufeinander-schichtung dieser verschiedenen Kapazitäten, also sowohl der FSRUs und dann zusätzlich auch noch der festen LNG-Importterminals zu einem massiven Überangebot, zu Überkapazitäten führen kann, mit denen, wie vorhin ausgeführt, dann möglicherweise sehr realen negativen Auswirkungen, insbesondere wenn dadurch neue Exporten, Exportangebote und Verträge ermöglicht werden, die global das Gasangebot und somit Emissionen erhöhen. Grundsätzlich geht bei alledem, noch mal um es ein bisschen auch simpel zu sagen, wie viele Import-Kapazitäten zugebaut werden, ist die eine Frage, wie diese reguliert werden, wie diese vom Markt gesehen werden, ist die andere. Wir können technisch sehr viele Import-Kapazitäten zubauen und sagen, die werden in eine Reserve geschoben und nicht genutzt. Dann haben die praktisch die gleiche Klimawirkung, als würden sie nicht existieren, stehen aber zur Verfügung in Notfällen, sind aus der Reserve sozusagen rauszuholen. Wenn das nicht passiert und sich die verschiedenen Kapazitäten, FSRUs und feste Terminals aufaddieren, dann haben wir ein sehr reales Problem, weil dann die möglichen Importkapazitäten sehr weit über das hinausgehen, was klimazielkompatibel ist. Hier und auch global.

Der **Vorsitzende**: Die nächste Frage geht an Herrn Hilse, AfD.

Abg. **Karsten Hilse** (AfD): Vielen Dank, Herr Vorsitzender. Wie Herr Gardeja und Herr Rambow ausgeführt haben, befürchtet man - und die Befürchtungen sind mit Sicherheit nicht aus der Luft gegriffen - massive Auswirkungen auf den Tourismus. Nun wissen wir, dass ein sehr großer Teil der Menschen auf Rügen vom Tourismus lebt. Und deswegen würde meine Frage noch mal an Herrn Rambow gehen. Welche negativen Auswirkungen direkt auf die Arbeitsplatzsituation auf Rügen sehen Sie, wenn dieses LNG-Terminal wirklich verwirklicht wird?



SV Ronald Rambow: Diese negative Auswirkungen, von denen wir sprechen, die betreffen uns ganz massiv. Denn es hängen nicht nur die Touristiker dran, die Hotels betreiben, Pensionen betreiben. Ich selber betreue 40 Apartments in Binz, habe ein eigenes Reisebüro in Binz. Ich bin hundertprozentig vom Tourismus abhängig. Das heißt, ich habe auch Arbeitskräfte, die dann einfach keinen Job mehr haben, wenn es keinen Tourismus in der Form gibt. Und ich bin nur bei den im Tourismus Beschäftigten. Das ist ein Rattenschwanz hinten dran. Entschuldigung für den Ausdruck, aber es sind die Bauunternehmen, die dran hängen. Der Bäcker. Das klassische Beispiel, der lebt vom Tourismus. Und so zieht sich das überall durch die ganzen Gewerke, die hinten dran hängen, es werden keine neuen Wohnungen gebaut. Das wird alles flach liegen, weil es besteht kein Interesse mehr daran, dort Urlaub zu machen. Das sind so die Auswirkungen, die wir befürchten. Dabei reden wir nicht über 5.000, sondern, das habe ich eingangs schon erwähnt, von über 50.000 Arbeitsplätzen mittelbar und unmittelbar, die davon betroffen sind. Und mit anderen Worten: Es geht eine wunderschöne Urlaubsinsel verloren. Und das können wir nicht wirklich wollen. Danke.

Der Vorsitzende: Wollen Sie nochmal nachfragen?

Abg. Karsten Hilse (AfD): Sie sprachen von den Arbeitsplätzen. Können Sie dann doch noch mal auch ausführen, von wie vielen Übernachtungen wir sprechen, von wie vielen Touristen, die letztendlich im Moment kommen und dann unter Umständen zumindest die Insel meiden werden. Zumindest das Ostseebad Binz.

SV Ronald Rambow: Von den Übernachtungszahlen, das hatte ich ja schon erwähnt. Binz allein mit 400.000 Gästen und 1,3 Millionen Übernachtungen. Das sind schon Größenordnungen in der Wertschöpfungskette, da bewegen wir uns im hohen Millionenbereich. Die ganze Insel hat 6,4 Millionen Übernachtungen und 1,3 Millionen Gäste, die jedes Jahr kommen. Und die kommen nicht umsonst. Die würden uns wegbrechen, würden vielleicht nicht auf Anhieb sofort wegbrechen, viele würden sagen: Wunderschön, Industrietourismus. Das kann ich in Essen machen, wo ich ein Schaubergwerk habe, aber nicht bei uns auf der Insel. Bei uns ist Natur angesagt. Die Schönheit

der Natur und der Umweltschutz werden bei uns groß geschrieben, so umweltbewusst wie die Hotels und Pensionen nicht nur in Binz, sondern auf der ganzen Insel handeln. Da sind wir schon an vielen Stellen schon ganz weit voraus. Das ist, was uns umtreibt.

Der Vorsitzende: Danke. Die nächste Frage geht an Frau Glogowski-Merten von der FDP.

Abg. Anikó Glogowski-Merten (FDP): Vielen Dank. Einige Experten haben hier auch in der Anhörung eine Angst formuliert, dass die LNG-Terminals nicht mit den Klimazielen vereinbar wären. Allerdings ist im Entwurf des Klimaschutzgesetzes eine sektorübergreifende Bilanzierung der Klimaziele vorgesehen. Und aus dem können wir auch an die ETS 1 und 2 als marktwirtschaftliche Treiber der Klimaneutralität erwähnen. Also die Klimaneutralität des LNG erwähnen. Aller guten Dinge sind drei. Meine dritte Frage geht auch an Herrn Nachtsheim. Können Sie noch einmal ausführen, warum eine Grüngas-Quote nicht nötig ist? Und wird das nicht besser durch den Markt geregelt, auch im Hinblick auf das Gebäudeenergiegesetz und die Notwendigkeit auf klimaneutrale Gase?

SV Heinrich Nachtsheim (Referent Energiepolitik, Verband der Chemischen Industrie e.V.): Vielen Dank für die Frage. Genau, die Grüngas-Quote oder THG-Minderungsverpflichtung, habe ich in Stellungnahmen gelesen, die halten wir mit Blick auf die Lenkungswirkung aus dem Emissionshandel aus der Sicht für nicht zusätzlich nötig als Instrument. Es ist auch eine Frage – also für mich hat das Beimischung impliziert in das Gasnetz. Aus der Sicht der chemischen Industrie kommt noch mal der Punkt hinzu, dass da die Wahrung der Gasqualitäten ein sehr wichtiges Thema ist. Wenn es darum geht, Methan beizumischen und die Qualität gewahrt bleibt, ist das weniger ein Problem. Aber wenn dann Wasserstoff schon auf Fernleitungsebene beigemischt wird in die Netze, wäre das für industrielle Abnehmer, gerade da, wo es als Rohstoff eingesetzt wird, problematisch, weil dann bestimmte Anlagen nicht mehr sicher zu betreiben sind, und es da Anlageschäden geben kann. Insofern, bei einer Grüngas-Quote muss man auch mal den Aspekt der Gasqualität mit be-



trachten. Genau, das aus meiner Sicht in Verbindung mit dem schon bestehenden Emissionshandel und den Instrumenten, die wir da haben in dem Bereich, ist das nicht erforderlich. Und mein Verständnis war auch, dass Dual Use zumindest jetzt aktuell noch nicht möglich ist. Ich glaube, Sie hatten gerade gesagt, dass es an der Normierung hängt. Aber genau, das war mein Verständnis, dass es das aktuell in der Form noch nicht gibt.

Der Vorsitzende: Frau Glogowski-Merten, wollen Sie noch mal nachfragen? Nein. Dann geht die nächste Frage an Herrn Lenkert von der Fraktion DIE LINKE.

Abg. Ralph Lenkert (DIE LINKE.) Vielen Dank, Herr Vorsitzender. Sechzig Prozent der Heringsbestände in der westlichen Ostsee laichen im Greifswalder Bodden. Sie wurden schon massiv geschädigt durch die Nord-Stream-Leitung und die Baumaßnahmen. Der Klimawandel setzt den Heringen massiv zu in der Fortpflanzung. Frau Dr. Ziehm: Wie bewerten Sie die Vereinbarkeit des LNG-Beschleunigungsgesetzes mit dem weiteren europäischen Recht?

Der Vorsitzende: Frau Dr. Ziehm, bitte.

Sve Dr. Cornelia Ziehm (Rechtsanwältin): Vielen Dank. Es ist verschiedentlich angesprochen worden, dass auf Rügen und um Rügen herum sensible Natur ist. Das ist so. Es gibt weitreichende FFH- und Vogelschutzgebiete. Vielleicht ganz konkret noch einmal zu einem wirtschaftlichen Faktor. Der Tourismus ist schon hinlänglich angesprochen worden. Aber ein weiterer Faktor nicht in dem Maße, aber doch immerhin noch, ist die Fischerei, die in der Ostsee stattfindet. Und dort ist natürlich der Hering der wesentliche Fisch. Und wenn man sich anguckt, was dort passieren soll: Es ist so, dass zu befürchten ist, dass durch sowohl die Baumaßnahmen als auch durch den Betrieb eines Terminals in Mukran die Laichwanderungen des Herings vom Greifswalder Bodden hinaus massiv unterbrochen werden würden. Warum ist es so? Die Laichwanderungen verlaufen unter anderem über die Nordspitze von Rügen in den Greifswalder Bodden. Und dort laicht der Hauptteil der Tiere ab. Es ist so - das ist wahrscheinlich auch bekannt - dass die Fangquote für

den Hering mittlerweile auf Null teils gesetzt wurde, weil der Bestand so dramatisch eingebrochen ist. Und mit den aktuellen Planungen, wenn das LNG-Gesetz kommen würde, wie der Entwurf, den wir diskutieren, es vorsieht, dann wäre es eben so, dass es jährlicher Unterhaltungsbaggerungen bedarf im Hafen von Mukran, die unmittelbare Auswirkung auf die Laichwanderung des Ostseeherings haben werden durch Trübungen, durch Lärm und durch andere Geschichten. Es ist nicht so, dass man einmal sagt, sozusagen: Wir bauen die Pipeline. Und dann ist der Hering in dem Jahr geschädigt, unabhängig davon, ob der sich überhaupt weiter erholen würde. Aber es kommen jedes Jahr oder jedenfalls in regelmäßigen Abständen, vielleicht sogar öfter, Beeinträchtigungen hinzu, die unmittelbare Auswirkungen auf die Laichwanderungen haben. Das heißt also, es steht zu befürchten, dass ein Bestandsaufbau des Herings – um den geht es ja, wir reden nicht über ein paar Tiere, die vielleicht drauf gehen. Sorry, dass ich das so platt sage, sondern es geht wirklich um einen Bestandsaufbau, weil dieser Hering nicht mehr vorhanden ist oder stark gefährdet ist. Dass der massiv gefährdet oder unmöglich gemacht werden würde durch dieses Vorhaben. Das gilt selbstverständlich auch für die weitere Natur. Der Schweinswal dort ist gefährdet, übrigens auch grenzüberschreitend. Es geht nicht nur um die nationalen Bestände, sondern die Schweinswale wandern in die europäischen Nachbarstaaten, nach Polen, Dänemark und Schweden. Auch das würde zu erheblichen Beeinträchtigungen führen durch regelmäßigen Lieferverkehr, Unterschallemissionen und so weiter. Das heißt, diese Auswirkungen, die wir haben, sind auch massiv im Hinblick auf FFH und Vogelschutz und nicht nur, was die deutschen Gebiete in deutscher Außenwirtschaftszone (AWZ) angeht, sondern auch in den europäischen Nachbarstädten. Und von daher denke ich, dass das auch, wenn es verwirklicht werden sollte, mit europäischem Recht, Naturschutz und Umweltrecht so schwer vereinbar wäre.

Der Vorsitzende: Danke, Frau Dr. Ziehm. Die nächste Frage geht an Herrn Bergt von der SPD.



Abg. **Bengt Bergt** (SPD): Das kriegen wir schon hin. Alles klar. Also eine Frage würde sich noch mal an den Herrn Schwencke wenden. Sehen Sie eine erhebliche Verbesserung bei den Erfolgsaussichten für Zielabrechnungsanträge der antragstellenden Kommunen im Vergleich zur aktuellen Rechtslage bei dem Thema? Und vielleicht können Sie noch mal auf die Wichtigkeit der Kurzfristigkeit der gesetzlichen Regelung eingehen. Wir haben es als Omnibus drangehängt. Und an Herrn Selbach-Röntgen würde ich noch mal die Frage stellen: Wie sieht es aus mit den Entladekapazitäten? Wie wirkt sich das bei der Preisbildung aus, Entladekapazitäten vorhalten zu können? Es geht ja nicht um die Mengen, sondern es geht um die Kapazitäten der potenziellen Anlandung. Vielleicht können Sie dazu noch etwas sagen.

SV **Tilman Schwencke** (Geschäftsbereichsleiter Strategie und Politik, BDEW Bundesverband der Energie- und Wasserwirtschaft e.V.): Herzlichen Dank, Herr Bergt. Zu den Zielabweichungsanträgen ganz kurz: Die Konkretisierung der bisher allgemein geltenden Anforderung für die Zielabweichung stellt eine Erleichterung dar. Und allein darin liegt ein gewisses Beschleunigungspotential für die Fälle, für die bisher ein Zielabweichungsverfahren notwendig war. Aber wie gesagt, ich erwähnte es im Anfangsstatement, das Zielerweiterungsverfahren ist aus unserer Sicht nicht erforderlich. In dem Verzicht auf ein Zielabweichungsverfahren liegt das wirkliche Beschleunigungspotenzial. An Ihre grundsätzliche Frage geknüpft, halten wir das Gesetz für sehr wichtig. Und es ist ein guter Ansatz auch mit der Kritik, die ich am Anfang geäußert habe. Danke.

Der **Vorsitzende**: Wollen Sie noch eine Frage stellen?

Abg. **Bengt Bergt** (SPD): Herr Selbach-Röntgen hatte noch einen Teil der Frage.

Der **Vorsitzende**: Okay, Herr Selbach-Röntgen, bitte.

SV **Jörg Selbach-Röntgen** (CEO, MET Germany GmbH): Wir schauen, dass ein Vorhalten der Kapazitäten einen Preiseffekt haben könnte im Sinne des Marktes, da muss man vielleicht genauer hin-

schauen. Es ist nicht damit getan, nur die Kapazität zu haben, und sie muss genutzt werden. Sie muss auch dahin gebracht werden oder genutzt werden, wie der Kollege von Open Grid Europe richtigerweise gesagt hat, wo es gebraucht wird, und zwar im Land. LNG ist gerne als Option für Händler zu sehen, die damit auch weltweit agieren können. Wir sollten alles dafür tun, die Kapazitäten, die wir bauen und auch bevorraten zu nutzen, und das LNG back-to-back dahin zu bekommen, wo es gebraucht wird, nämlich bei der Industrie und bei den Bürgern, die den entsprechenden Preisvorteil - wie gesagt, nur bei langfristigen Verträgen - auch bekommen können. Ich hoffe, das hat die Frage beantwortet.

Der **Vorsitzende**: Danke. Herr Grundmann von der CDU/CSU-Fraktion.

Abg. **Oliver Grundmann** (CDU/CSU): Vielen Dank. Meine Frage richtet sich an Herrn Dr. Killinger. Wir hören, dass am Standort Stade, an dem das Onshore-Terminal realisiert werden soll, immer der Begriff „Zero-Emission“-Terminal fällt, weil die Abwärme der DOW dort genutzt wird und damit ein erheblich niedrigerer CO₂-Fußabdruck besteht. Meine Frage: Ist das so, dass dieses technische Konzept umsetzbar ist? Eine zweite Frage. Bei FSRU-Terminals hören wir immer, dass die aus der dritten Welt im Grunde oder aus den Schwellenländern abgezogen werden, weil es dort keine feste Infrastruktur gibt. Und wir sehen im Grunde nur in Deutschland diese FSRU-Terminals, während alle anderen europäischen Staaten Onshore-Terminals haben. Auch da die Frage: Sind die tatsächlich zukunftsflexibler und viel besser energetisch nutzbar? Und die dritte Frage, die sich in diesem Zusammenhang stellt: Ich habe hier in der Anhörung gehört, dass hier so viele Überkapazitäten bestehen. Ich habe immer in Stade verstanden, dass, sobald das Onshore-Terminal fertig wäre, dann die dreckigen FSRUs abgezogen werden und nicht mehr am Standort betrieben werden. Das wären meine Fragen.

Der **Vorsitzende**: Herr Dr. Killinger, bitte.



SV Dr. Johann Killinger (Geschäftsführender Gesellschafter, Hanseatic Energy Hub GmbH) Danke. Also Zero-Emission-Terminal. Das ist so, deshalb haben wir uns damals für den Standort entschieden. Das Terminal ist einfach auf dem gewaltigen DOW-Industriepark und nutzt schlicht die Abwärme, die dort entsteht, um das Gas aus dem tiefkalten, flüssigen Zustand wieder in den gasförmigen Zustand zu bringen. Das ist ein enormer ökonomischer Vorteil, aber vor allem auch ein ökologischer Vorteil, nicht nur für das Terminal, sondern für die Anlage an sich, weil die Abwässer in besserer Temperatur in die Elbe kommen. Ganz wichtiger Punkt. In Stade wird das FSRU abgelöst, wenn das landbasierte Terminal fertig ist. Das halten wir für sinnvoll. Diese FSRUs waren eine richtige Entscheidung. Die war in den vergangenen Jahren versäumt worden. Jedenfalls als sozusagen Notlösung zu schaffen, dass die - die haben eine Reihe von ökologischen Nachteilen, in der Zuverlässigkeit, sind ökonomisch nicht annähernd nutzbar, weil sie nicht das Speichervolumen haben, um marktgerecht in den Markt einzuspeisen. Letzte Frage, Überkapazitäten. Die hatte ich in Teilen mitbeantwortet. Die Zukunftsflexibilität haben die FSRUs nicht in dem Maße. Schon von ihrer Speicherkapazität her nicht. Das ist eine Technik, die ist dafür da, kurzfristig Gas einzuspeisen und Mangellagen zu überbrücken. Die werden überwiegend nicht in Industrieländern genutzt, aber waren hier für Deutschland eine hoch willkommene Notlösung.

Der Vorsitzende: Danke. Für BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN Frau Dr. Nestle.

Abg. Dr. Ingrid Nestle (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Ganz herzlichen Dank. Meine Frage richtet sich an Herrn Gardeja. Ich hoffe, ich habe das richtig ausgesprochen? Und zwar möchte ich einmal nachfragen. Hier sind ja sehr berechtigte Interessen. Uns allen geht es nahe, wie die Bürger auf Rügen sich fühlen, aber da sollte die Versorgung sichergestellt werden. Das zentriert sich jetzt auf Mecklenburg-Vorpommern. Wie hat sich die Landesregierung Mecklenburg-Vorpommerns positioniert?

Der Vorsitzende: Herr Gardeja, bitte.

SV Kai Gardeja (Tourismusdirektor Ostseebad Binz): Uns gegenüber nicht unmittelbar. Da gilt das Gleiche, was ich gerade für den Bund auch ausgeführt habe. Wir hören immer nur so die unterschiedlichen Gefühlslagen aus den unterschiedlichen Fachministerien. Oder wenn die Ministerpräsidentin mal vorträgt bei Empfängen, da kommt das Wort LNG nicht vor. Insofern würden wir Sie da gerne beim Wort nehmen. Dennoch sehen wir sehr besorgt, dass sich das bereits in Genehmigungen befindliche Verfahren für den ersten Leitungsabschnitt, damals noch über die Gaslink GmbH von RWE, einfach doch aufgenommen wurde auch von der Verfahrensbehörde, Bergamt, also Landesbehörde weitergeführt wird, insofern ersetzt wird durch neue Vorhabenträger. Die Bedenken, die wir eingespielt haben, auch in den übrigen 1.200 Einwendungen in diesem Verfahren, sind nicht mal in ein Anhörungsverfahren gegossen worden. Was wir sehr fragwürdig finden. Insofern kennen wir keine Position der Landesregierung, außer dass sie sich dem Tourismus zugewandt bewegt. Und insofern würde ich auch davon ausgehen, dass wir da Wort halten.

Der Vorsitzende: Wollen Sie noch nachfragen?

Abg. Dr. Ingrid Nestle (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Danke. Ich glaube, es war eindeutig. Ich glaube, wir sind alle dem Tourismus zugewandt. Politik finde ich immer spannend, wenn es um Abwägungen geht. Danke.

Der Vorsitzende: Danke. Die nächste Frage geht an die AfD, Herr Hilse.

Abg. Karsten Hilse (AfD): Vielen Dank. Herr Rambow. Es ist so, dass im Moment die LNG-Tanker auf Reede liegen und dann durch kleinere Transportschiffe das Gas abgezogen wird, nach Lubmin geschippert wird. Und jetzt ist es ja so, dass auch die Tanker schon einen Lärm verursachen, der letztendlich auch, wenn ich richtig informiert bin, zu mehreren Anzeigen wegen Lärmbelastung bei der Polizei geführt haben. Jetzt ist es so, dass dann dieses FSRU, auch die LNG-Tanker dann letztendlich direkt vor der Küste liegen werden. Direkt im Hafen. Haben Sie diese Einwendung von Leuten, von Touristen unter Umständen auch schon gehört, dass die sich auch schon jetzt durch den Lärm belästigt fühlen, obwohl das noch



kilometerweit weg ist und letztendlich nur bei Ostwind, bei auflandigem Wind, zu hören ist? Aber dann wird es massive Lärmbelästigung jederzeit geben.

Der Vorsitzende: Herr Rambow, bitte!

SV Ronald Rambow: Diese Einwände, die Anzeigen wegen Lärmbelästigung sind erfolgt. Die Lärmbelästigung dieser Schiffe ist, wenn Sie sehr weit in der Bucht liegen, dann hören Sie es am Strand. Es wurde sogar stellenweise bis fünf Kilometer ins Landesinnere dieser Lärm wahrgenommen. Das ist nicht ein Einzelfall, das sind mehrere Fälle. Das ist natürlich, wenn Sie als Tourist am Strand sitzen, dann möchten Sie nicht das Gebrumme von den Kühlmaschinen, von den Motoren und von den Gasanlagen hören, die Lärmbelästigung ist schon da. Das hat nicht nur etwas mit Ostwind zu tun. Im Ostwind gibt es ein bisschen mehr, weil der Wind rein drückt in die Bucht. Es ist einfach so, dass es kein schöner Anblick ist. Einige finden es gut. "Oh, toll! Schiffe!" Das kommt auch dazu. Ich möchte viel lieber, dass die Schiffe raus sind und ich weiße Jachten sehe, oder weiße Segelschiffe. Das ist der Anblick, den wir wollen. Den Lärm, den stört keiner von denen. Es ist definitiv, es ist eine Lautstärke vorhanden und es waren am letzten Dienstag, habe ich ein Foto gemacht von der Binzer Bucht, lagen zehn Tanker in der Bucht drin. Jetzt waren die ganze Zeit das Fernsehen und der öffentliche Rundfunk da. Die waren alle da. Die Schiffe sind kurz raus gefahren, dass sie auf den schönen Bildern nicht zu sehen sind. Kaum waren die Teams wieder weg, waren sie alle wieder da. Ich weiß es deswegen, weil der MDR mich gebeten hat, ein Interview über die Reisekosten, wie es sich entwickelt hat, wie Binz sich von den Reiseausgaben entwickelt hat, und auch das Thema LNG. Da tauchte die Frage auf. Was ist die größte Bedrohung für die Insel? Es gibt noch andere Punkte, aber das ist nicht das Thema. Aber das LNG ist definitiv ein Thema, was uns bedrückt, beunruhigt und unsicher macht. Und es wurde auch angesprochen. Von Seiten der Landesregierung: Null und nichts. Keine konkreten Aussagen, wie wir vorgehen, wie wir das weitermachen können, nichts dergleichen. Danke.

Der Vorsitzende: Herzlichen Dank. Frau Glogowski-Merten für die FDP.

Abg. **Anikó Glogowski-Merten** (FDP): Vielen Dank. Überraschung, unsere vierte Frage geht nicht an Herrn Nachtsheim, sondern an Herrn Dr. Killinger. Können Sie einmal sagen, welchen Kostenmehrbedarf schätzen Sie für die Umrüstung der Anlagen auf klimaneutrale Gase? Und lässt sich der Kostenbedarf bereits zuverlässig abschätzen Ihrer Meinung nach? Sehen Sie es als sinnvoll an, dass die Genehmigung nur erteilt werden kann, wenn dargelegt wird, dass die Umrüstung zehn Prozent der Kosten für die Errichtung der beantragten Anlage nicht überschreiten werden. Vielen Dank.

Der Vorsitzende: Herr Dr. Killinger, bitte.

SV Dr. Johann Killinger (Geschäftsführender Gesellschafter, Hanseatic Energy Hub GmbH) Danke. Die Kosten sind jetzt überschaubar, also die Vorbereitung der Nachrüstbarkeit. Das hatte ich vorhin schon gesagt. Die Kosten später, wenn es passieren soll, die kann man noch nicht genau abschätzen. Das hängt davon ab, welche technische Lösung ausgetüftelt wird und vom Preisniveau. Insgesamt halte ich die zehn-Prozent-Grenze für gegriffen und nicht wirklich sinnvoll. Wir sind als Unternehmen im ureigenen Interesse bestrebt, die Kosten niedrig zu halten. Deswegen wollen wir diesen Weg gehen, dass man noch nicht sich jetzt endgültig festlegt, sondern Plausibilität nachweist und dann gucken kann, wie man das ideal umsetzen kann, und dann natürlich auch berücksichtigt, dass eine technische Entwicklung bis dahin noch stattfinden wird. Danke.

Der Vorsitzende: Wollen Sie nachfragen? Dann geht die letzte Frage an Herrn Lenkert von der Fraktion DIE LINKE.

Abg. **Ralph Lenkert** (DIE LINKE.): Vielen Dank, Herr Vorsitzender, ein bisschen Rechtssicherheit, Klarstellung. Seit der Änderung des Energiewirtschaftsgesetzes 2012 ist eine Landesregierung genauso einspruchsberechtigt bei überregionalen Vorhaben wie jede Bürgerin und Bürger, hat also keinerlei Möglichkeiten, so ein übergreifendes Projekt zu verhindern, wie es der Thüringer Landesregierung mit dem Südlink gegangen ist. Die wurden einfach abgebügelt. Das heißt, die Landesregierung ist leider raus. Und die Bürgerinnen



und Bürger müssen seitdem die Infrastrukturkosten komplett bezahlen. Auch bei Gas. Das heißt, sollten Überkapazitäten gebaut werden, wird es auf die Gasrechnung umgelegt, oder es muss aus Steuermitteln bezahlt werden. Frau Dr. Ziehm: Welche weiteren Risiken bestehen zum Beispiel aus dem Energie-Charta-Vertrag, dass der Austritt Deutschlands erst zum 21.12. dieses Jahres wirksam wird? Und haben Sie noch weitere Anregungen?

Der **Vorsitzende**: Frau Dr. Ziehm, bitte.

SVe **Dr. Cornelia Ziehm** (Rechtsanwältin): Weitere Anregungen, die werden wahrscheinlich nicht in den Zeit passen. Energie-Charta-Vertrag ist ein gutes Stichwort, um noch einmal richtigzustellen, dass die FSRUs nicht außer Betrieb gehen, jedenfalls im rechtlichen Sinne, wenn Landterminals kommen. Das sieht das Gesetz ausdrücklich nicht vor, ist auch im Gesetzentwurf bislang wieder nicht vorgesehen. Es ist auch so, dass die ersten Genehmigungen, die es gibt, für FSRUs bis 2043 befristet sind. Weshalb ist das entscheidend? Energie-Charta-Vertrag: Weil die Genehmigungsbehörden auf der Grundlage des bisherigen Gesetzes, den die Bundesregierung fortführen und ausdehnen möchte, natürlich Vertrauenstatbestände geschaffen werden. Wenn man aus Klimaschutzgründen feststellt, dass ab 2033 diese FSRUs oder Landterminals nicht mehr betrieben werden dürfen, sind Vertrauenstatbestände geschaffen worden. Und es ist so, dass sozusagen der Energie-Charta-Vertrag - also einmal hat das Fragen auf Grundlage des Grundgesetzes, Eigentumsfreiheit, inwieweit entstehen da Entschädigungsansprüche? Aber es gibt auch den Energie-Charta-Vertrag. Die Bundesrepublik Deutschland ist in der Tat zurückgetreten. Dieser Rücktritt wird wirksam zum Ende dieses Jahres. Aber dieser Vertrag sieht eine sogenannte Sunset-Klausel vor. Das heißt, Ansprüche können auch zwanzig Jahre nach dem Rücktritt, nach dem Wirksamwerden des Rücktritts entstehen. Das heißt also, wenn man jetzt Genehmigungen erteilt, sei es für FSRUs oder Landterminals, es werden selbstverständlich dann im Vertrauen darauf Investitionen getätigt und

man kommt zu dem Ergebnis, ab 2030 oder 2033 dürfen wir das aus Klimaschutzgründen nicht mehr betreiben und wir müssen die Genehmigungen widerrufen, dann fallen einmal sehr wahrscheinlich Entschädigungszahlungen in massiver Höhe an, die die Bürgerinnen und Bürger weiter belasten. Aber auch aufgrund des Energie-Charta-Vertrages, wo es noch um ganz andere Summen geht. Das wissen wir aus der Vergangenheit. Deutschland ist wiederholt auf Grundlage des Energiecharta-Vertrages in Anspruch genommen worden, wo es mal schnell um Milliardenbeträge geht. Das bildet dieser Gesetzentwurf nicht ab. Das bildet das bisherige LNG-Gesetz nicht ab. Das ist einigermaßen fatal, wenn wir sozusagen über die Freiheit künftiger Generationen nicht nur in Klimaschutzsicht, sondern natürlich auch im Hinblick auf finanzielle Spielräume blicken. Das heißt, auch dort ist ein dringender Nachbesserungsbedarf zu verzeichnen. Dankeschön.

Der **Vorsitzende**: Danke. Wir sind am Ende der Anhörung. Ich möchte mich recht herzlich bei Ihnen bedanken. Wir haben ja ein Gesetz diskutiert, von dem noch nicht klar ist, wann es auf der Tagesordnung des Bundestags ist. Es ist eine ganze Reihe von Fragen aufgeworfen, die kontrovers diskutiert worden sind mit unterschiedlichen Ansätzen. Aber das Problem besteht immer darin, dass ich denke, so eine schwierige Geschichte muss möglichst einvernehmlich erreicht werden, also mit den Bürgern zusammen. Und ich hoffe, dass die Koalition noch einen Weg findet, das entsprechend hinzukriegen, wenn sie so ein Gesetz verabschiedet. Damit möchte ich beenden. Ich bedanke mich, dass Sie da waren. Ich bedanke mich für Ihre Sachkunde, dafür, dass Sie hier so engagiert diskutiert haben. Und ich hoffe in der weiteren Gesetzgebung auf einen guten Verlauf. Vielleicht wäre auch etwas mehr Zeit der richtige Weg. Recht herzlichen Dank! Ich wünsche Ihnen einen guten Nachhauseweg!

Schluss der Sitzung: 13:01 Uhr
Jae