

Klimabündnis gegen LNG

Poststelle@im.landsh.de / suetterlinwaack@gmx.de

Ministerium für Inneres, ländliche Räume, Integration und Gleichstellung des Landes Schleswig-Holstein
Düsternbrooker Weg 92,
24105 Kiel

Fortschreibung des Landesentwicklungsplans Schleswig-Holstein 2010 (2. Entwurf 2020)
Stellungnahme zu LNG-Terminal, CCS und Gewinnung von Kohlenwasserstoffen

16. Februar 2021

Sehr geehrte Damen und Herren, sehr geehrte Ministerin Dr. Sabine Sütterlin-Waack,

hiermit reichen wir fristgemäß unsere Stellungnahme zur [Fortschreibung des Landesentwicklungsplanes Schleswig-Holstein](#) (2. Entwurf 2020) und bitten die folgenden Eingaben zu beachten:

<u>Änderungsvorschlag bzw. Vorgabe des LEP</u>	Eingabe/Stellungnahme
Zu Flüssigerdgas (engl. Liquefied Natural Gas, abgekürzt LNG)	
4.3.3 Seeverkehr, Häfen und Wasserstraßen Grundsätze und Ziele der Raumordnung 12 G und B zu 12 sollen gestrichen werden!	Wir begrüßen die Streichung des Grundsatzes 12 (S. 137) und seiner Begründung (S. 141)!
4. 5. Energieversorgung Grundsätze und Ziele der Raumordnung 1 G soll wie folgt geändert werden: <i>“Bis spätestens zur Mitte des Jahrhunderts soll die Unabhängigkeit von fossilen Energieträgerschaften erreicht sein. Für Schleswig-Holstein gelten die Klimaschutzziele des Energiewende- und Klimaschutzgesetzes (EWKG).”</i> Der Folgesatz lautet: <i>Die Erneuerbaren Energien wie Wind, Solar, Biomasse, Wasserkraft und Geothermie sind von zentraler Bedeutung für die Energiewende.</i>	Wir begrüßen die Änderung und die Aufrechterhaltung des Folgesatzes!

Klimabündnis gegen LNG

9 G

Neu: Die Nutzung von Flüssigerdgas (LNG – Liquefied Natural Gas) soll ermöglicht werden. Zur Errichtung einer leistungsfähigen Infrastruktur sollen Betankungs- und Bunkereinrichtungen sowie Terminals zur Anlandung und die erforderlichen Anbindungsleitungen realisiert werden.

Neue Begründung: Um die zunehmende Nutzung von Flüssigerdgas (LNG – Liquefied Natural Gas) im Energie-, Verkehrs- und Wärmesektor zu ermöglichen, sollen die räumlichen Voraussetzungen für eine LNG-Infrastruktur geschaffen werden. Darüber hinaus wird LNG als umweltfreundlicher Kraftstoff für Schiffe und energiepolitisch zur Verringerung der Abhängigkeit von pipelinegebundenen Erdgas-Importen immer wichtiger. Der industrielle Bedarf am Energieträger Gas ist insbesondere im Raum Brunsbüttel und Umgebung hoch. Zudem sind hier auch die Standortbedingungen zur Errichtung des Terminals gegeben. An der Elbe in Brunsbüttel soll daher das erste deutsche LNG Importterminal entstehen. Hierzu bedarf es einer Weiterentwicklung und Anpassung an die Möglichkeiten eines ergänzenden Energieträgers unter marktwirtschaftlichen Bedingungen.

9 G muss ersatzlos gestrichen werden!

Begründung: Die Begründung des LEP zu 9 G (unter 4.5 Energieversorgung) ist irreführend und beruht nicht auf der Auseinandersetzung mit den aktuellen wissenschaftlichen und ökonomischen Erkenntnissen, die die negativen Auswirkungen von LNG klar belegen. Neue fossile Infrastruktur wie LNG-Terminals sind unvereinbar mit den Klimaschutzziele Deutschlands. Der bestehende Bedarf an Erdgas wird unter Einhaltung der Klimaschutzziele sinken und darf nicht unnötig zementiert werden.

9 G widerspricht daher auch ganz klar den Vorgaben von 1 G! Die hier genannte Begründung ist durch keine aktuelle wissenschaftliche Studie belegbar, im Gegenteil steht sie im Widerspruch zu allen seriösen Publikationen.

Ich/Wir mache(n) darauf aufmerksam, dass das Land Schleswig-Holstein sowohl vom Klimabündnis gegen LNG als auch von der Deutschen Umwelthilfe (DUH) in vielfacher Art und Weise auf

- a) die extrem negative Klimawirkung von LNG,
- b) den durch geopolitische Überlegungen beabsichtigten Import von klima-/umweltschädlichem US Fracking-Gas in Form von LNG,
- c) das Kreieren von einem fossilen Lock-in bzw. von mit öffentlichen Mitteln geförderte Investitionsruinen,

hingewiesen und ausführlich informiert wurde.

In mehreren detaillierten Stellungnahmen haben sowohl die DUH als auch das Klimabündnis gegen LNG“ dargelegt, dass die geplanten LNG-Terminals energiewirtschaftlich unnötig und klimapolitisch sowie ökonomisch nicht tragbar sind.[1]

Negative Klimawirkung von Erdgas und insbesondere LNG

Die wissenschaftlichen Erkenntnisse über die sehr negative Klimawirkung von Erdgas und – auf Grund der extrem energieaufwendigen Umwandlung und des langen Transports – von Flüssigerdgas insbesondere, häufen sich und zeigen eindeutig, dass der Energieträger auf keinen Fall als zuverlässige Brücke in das post-fossile Zeitalter betrachtet werden kann.[2]

In einer wissenschaftlichen Stellungnahme für das

Irische Klimaschutzkomitee hat Prof. Howarth, Cornell Universität, NY - einer der führenden Wissenschaftler auf diesem Gebiet - errechnet, dass US LNG Importe nach Irland eine um 44 % höhere Klimawirkung als Kohle hätten.[3] Für Importe nach Deutschland dürfte die Bilanz ähnlich sein. Dass Fracking-Gas nach Deutschland in Form von LNG exportiert werden soll, steht seit längerem außer Frage.[4]

Kein Bedarf an neuer Import-Infrastruktur

Dabei besteht noch nicht einmal ein energiepolitischer Bedarf. Deutschland verfügt über die größten Erdgasspeicherkapazitäten Europas und über die viertgrößten weltweit.[5] Die bestehenden Gasimportkapazitäten sowie die Gasspeicherkapazitäten übersteigen Deutschlands Verbrauch um mehr als das Dreifache. Selbst bei einem Wegfall der Gasimporte aus den Niederlanden ab 2030 ist die bestehende Gasinfrastruktur mehr als ausreichend um den Übergang ins post-fossile Zeitalter abzusichern. Auch das Deutsche Institut für Wirtschaftsforschung hat bestätigt, dass neue LNG-Terminals und Gaspipelines überflüssig sind in Europa.[6] Das Institut Artelys hat zudem verschiedene Szenarien für die zukünftige Energiesicherheit in Europa erarbeitet und kommt zu dem Schluss, dass die bestehende Infrastruktur unter allen Szenarien vollkommen ausreichend ist.[2] Die Bundesregierung selbst geht in ihrem [Nationalen Energie- und Klimaschutzplan](#) davon aus, dass der Erdgasbedarf perspektivisch zurückgehen wird. Auch das Umweltbundesamt hat dies [in einer Analyse](#) dargelegt. Statt einer weiteren Zementierung unserer Abhängigkeit von fossilen Energieträgern muss der Ausbau der erneuerbaren Energien und die Verbesserung der Energieeffizienz jetzt verstärkt angegangen werden. Dies bietet wirkliche Chancen auf lokale Wertschöpfung, z. B. durch die Erzeugung von grünem Wasserstoff mittels Elektrolyse vor Ort.

DUH-Rechtsgutachten widerlegt

Genehmigungsfähigkeit

Das Fracking-Gas-Import-Terminal soll zudem in unmittelbarer Nähe zu existierender kritischer Infrastruktur – wie z. B. dem ehemaligen AKW und derzeitigen Atommüll-Lager Brunsbüttel und einem Chemiapark – errichtet werden Die Deutsche Umwelthilfe (DUH) hat mit einem Rechtsgutachten belegt, dass an dem geplanten Standort ein LNG-Terminal nicht genehmigungsfähig ist.[7] Auch die

für die nukleare Sicherheit zuständige Bundesministerin Svenja Schulze hat erhebliche Zweifel an der Zulässigkeit des LNG-Terminals angemeldet. Sie hat von den zuständigen Behörden in Schleswig-Holstein die Beachtung der im DUH-Gutachten vorgebrachten Argumente eingefordert.

Unfallgefahren

Mit zunehmendem Einsatz von LNG häufen sich die schweren Unfälle an LNG-Terminals. Es ist reines Glück, dass es bisher keine katastrophalen Ereignisse gab und nicht die volle Energie eines Q-Max-Tankers mit rund 6 PJ (entspricht der freigesetzten Energie von über 100 Hiroshima Atombomben) oder der in Brunsbüttel geplanten zwei LNG-Tanks mit jeweils 3-4 PJ freigesetzt wurden.

Bei einem Unfall in den USA 2014 wurde eine Evakuierung in einem Umkreis von über 3,3 km (2 Meilen) für erforderlich gehalten. [8] Damit wären neben Brunsbüttel und der kritischen Infrastruktur des Atomkraftwerks, des Chemieparks und der Sondermüllverbrennungsanlage auch die Schleusen, die Deiche und die Fahrrinne der Elbe gefährdet.

Durch den zunehmenden Einsatz von LNG häufen sich in letzter Zeit die Unfälle. Erst im Herbst 2020 gab es einen schweren Unfall in Hammerfest, der die Existenz der Stadt gefährdet hat[9] sowie in China mit mehreren Toten. [10]

Keine Lösung für den Schiffssektor

Forschungsergebnisse zeigen auch, dass der Umstieg auf LNG bei der Antriebstechnik im Transportsektor nicht nur viel zu teuer ist, sondern damit auch die Klimaziele nicht erreicht werden können. Forscher des United Maritime Advisory Services warnten in Ihrer Studie „LNG as a marine fuel in the EU – Market, bunkering infrastructure investments and risks in the context of GHG reductions“ vor Flüssigerdgas als Schiffsantrieb. Obwohl sie sehr konservativ nur von geringen Methanemissionen (Leckagen oder sog. Methanschlupf) ausgegangen sind, analysierten die Forscher, dass – bei den benötigten 22 Mrd. US-Dollar Investments in LNG Infrastruktur bis 2050 – lediglich eine Treibhausgas-Reduktion von ca. 6% erreicht werden könnte. Wenn die Methanleckage-Raten höher als angenommen wären, würde der Ausbau der LNG-Infrastruktur sogar einen Anstieg der Treibhausgasemissionen zur Folge haben.[11] Eine 2020er Studie im Auftrag der Internationalen Schifffahrtorganisation IMO zeigt auch, dass auf

Grund des verstärkten Einsatzes von LNG als Treibstoff für Schiffe, die Methanemissionen im Zeitraum 2012 bis 2018 um 150 % gestiegen sind.[12]

Gleichzeitig besteht die Gefahr von Lock-In-Effekten, wenn Schiffe jetzt umgerüstet und entsprechende Infrastruktur aufgebaut wird, die in ein paar Jahren aufgrund der klimapolitischen Ziele wieder obsolet ist. Die Investitionen würden sich für die Schifffahrt entsprechend nicht nur nicht lohnen, sie würden sogar ein Hindernis für den Einsatz wirklich umweltschonender Technik darstellen, sobald z. B. grüner Wasserstoff in ausreichenden Mengen vorhanden ist. Statt der Umrüstung auf LNG ist es momentan sinnvoller, bestehende Motoren mit entsprechenden Reinigungsanlagen (z. B. Partikelfilter, selektive katalytische Reduktion) nachzurüsten und z. B. Marinegasöl einzusetzen. Es hat sich gezeigt, dass diese Maßnahmen die Emission von Feinstaub ebenso wie der Einsatz von LNG verringern kann, ohne, dass dadurch die Treibhausgasbilanz verschlechtert wird.

Ökonomische Lebensspanne reicht weit über 2050 hinaus

Heute geschaffene Gasinfrastruktur hat eine ökonomische Lebenszeit von 30 bis 50 Jahren. Die anstehenden Investitionsentscheidungen sollen also exakt für die Zeiträume erfolgen, in denen auf Grund des fortschreitenden Klimawandels eine radikale Abkehr von fossilen Brennstoffen unumgänglich ist. Zwar behaupten die Investoren irgendwann und irgendwie auf nicht-fossile Energieträger umzustellen, doch gibt es keinerlei konkrete Pläne ab welchem Jahr und in welcher Art und Weise umgestellt werden soll. Zudem ist die technische Machbarkeit erheblich in Frage zu stellen.

Um die international vereinbarten Klimaziele zu erreichen, müssen Schleswig-Holstein, Deutschland und Europa bis 2050 fast vollständig dekarbonisiert sein!

Der Ausbau von Infrastrukturen für den Import von Erdgas wie Pipelines oder LNG-Terminals muss deshalb verhindert werden. Damit werden sowohl das Entstehen von Lock-In-Effekten[13] bei der Nutzung fossiler Energieträger als auch Fehlinvestitionen in verlorene Vermögenswerte vermieden. Das gilt es besonders dann zu berücksichtigen, wenn zur Finanzierung öffentliche

Mittel verwendet werden sollen und darüber hinaus das nachweislich klima- und umweltfeindliche US Frackinggas importiert werden soll.[14]

Die DUH hat bereits angekündigt, gegen den Bau des LNG Terminals zu klagen.

Abschließend weise(n) ich/wir daraufhin, dass der Landesverband von Bündnis90/Die Grünen am 31. Oktober 2020 die [Ablehnung des LNG-Terminals](#) nebst Anschlussleitung beschlossen hat.

[1]https://www.bmwi.de/Redaktion/DE/Downloads/Stellungnahmen/Stellungnahmen-LNG-Infrastruktur/klimabuendnis-gegen-Ing.pdf?__blob=publicationFile&v=4

https://www.bundsh.de/fileadmin/sh/Materialien/Themen_LGST/Energiewende/2018-10-08_Offener_Brief_LNG_Terminal_Brunsbuettel.pdf
<https://www.duh.de/Ing/>

[2]http://energywatchgroup.org/wp-content/uploads/EWG_Erdgasstudie_2019.pdf
[https://www.research.manchester.ac.uk/portal/en/publications/natural-gas-and-climate-change\(c82adf1f-17fd-4842-abeb-f16c4ab83605\).html](https://www.research.manchester.ac.uk/portal/en/publications/natural-gas-and-climate-change(c82adf1f-17fd-4842-abeb-f16c4ab83605).html)

https://www.diw.de/de/diw_01.c.794645.de/publikationen/diw_focus/2020_0005/no_need_for_new_natural_gas_pipelines_and_lng_terminals_in_europe.html

<https://www.artelys.com/wp-content/uploads/2020/01/Artelys-GasSecurityOfSupply-UpdatedAnalysis.pdf>

[3]https://data.oireachtas.ie/ie/oireachtas/committee/dail/32/joint_committee_on_climate_action/submissions/2019/2019-10-10_opening-statement-robert-w-howarth-ph-d-cornell-university_en.pdf

[4]<https://www.cleanenergywire.org/dossiers/us-Ing-showcases-transatlantic-rift-climate-and-energy>
<https://www.zeit.de/politik/ausland/2020-09/nord-stream-2-ostsee-pipeline-finanzierung-olaf-scholz>

[5]https://www.bmwi.de/Redaktion/DE/Publikationen/Energie/monitoringbericht-versorgungssicherheit-2017.pdf?__blob=publicationFile&v=24

<https://www.bmwi.de/Redaktion/DE/Dossier/konventionelle-energetraeger.html>

[6]https://www.diw.de/de/diw_01.c.793703.de/publikationen/diw_aktuell/2020_0050/neue_gaspipelines_und_fluessiggas-terminals_sind_in_europa_ueberfluessig.html

[7]https://www.duh.de/fileadmin/user_upload/download/Projektinformation/Fracking/PK_190528/DUH_Gutachten_LNG_Terminal_Brunsbuettel.pdf

[8]https://www.phmsa.dot.gov/sites/phmsa.dot.gov/files/docs/FIR_and_APPENDICES_PHMSA_WUTC_Williams_Plymouth_2016_04_28_REDACTED.pdf

[9]<https://bellona.org/news/fossil-fuels/2020-11-hammerfest-Ing-fire-caused-by-negligent-maintenance-practices-major-bellona-investigation-finds>

[10]<https://news.cgtn.com/news/2020-06-14/Death-toll-in-E-China-LNG-tanker-explosion-rises-to-19-RjdSi9FdnO/index.html>

[11] Forscher warnen vor Flüssiggas als Schiffsantrieb, Hamburger Abendblatt, 27.6.18. Link

<https://www.abendblatt.de/hamburg/article214701101/Forscher-warnen-vor-Fluessiggas-als-Schiffsantrieb.html>; Umstieg auf LNG teuer und ohne große Wirkung, Energate-Messenger, 27.6.18. Link: <https://www.energate-messenger.de/news/184191/umstieg-auf-Ing-teuer-und-ohne-grosse-wirkung>; United Maritime Advisory Services Study „LNG as a marine fuel in the EU, 22.6.18. Link <https://umas.co.uk/LinkClick.aspx?fileticket=yVGOF-ct68s%3D&portalid=0> LNG remains a deadend for decarbonising maritime transport. 10. Juli

Klimabündnis gegen LNG

	<p>2019. Link https://www.transportenvironment.org/newsroom/blog/lng-remains-deadend-decarbonising-maritime-transport?utm_source=POLITICO.EU&utm_campaign=d2ed734277-EMAIL_CAMPAIGN_2020_11_24_02_01&utm_medium=email&utm_term=0_10959edeb5-d2ed734277-190663264 [12]https://theicct.org/news/fourth-imo-ghg-study-finalreport-pr-20200804 [13] Wirtschaftslehre. „Lock-in-Effekt“. http://www.wirtschaftslehre.de/lock-in-effekt.html [14] Concerned Health Professionals of New York. „Compendium of Scientific, Medical, and Media Findings Demonstrating Risks and Harms of Fracking (the Compendium)“. 5th Edition. March 2018. Link: http://concernedhealthny.org/compendium/ EU Commission. „Technical workshop on public health impacts and risks resulting from oil and gas extraction“. 8 November 2016. Link: http://ec.europa.eu/environment/integration/energy/pdf/health_impacts_and_risks-from-oil_and_gas_extraction.pdf</p>
--	--

<u>Änderungsvorschlag bzw. Vorgabe des LEP</u>	Eingabe/Stellungnahme
Zu CCS	
4.5.4 Energiespeicher, Sektorenkopplung und Power-to-X-Technologien	Ich/Wir begrüße(n) die Betonung des Verbots von CCS in Schleswig-Holstein durch das Gesetz zur Regelung der Kohlendioxid-Speicherung in Schleswig-Holstein (KSpG SH)
Von unterirdischen Energiespeichern sind Speicher für abgeschiedenes Kohlenstoffdioxid (CCS –Carbon Dioxide Capture and Storage) zu unterscheiden; bei Letzteren diesen handelt es sich in der Regel um mindestens 800 Meter tiefe poröse Sedimentschichten, in denen das Kohlenstoffdioxid in fluider Phase dauerhaft gelagert wird. Eine Erprobung und Demonstration zur dauerhaften Speicherung und/oder die dauerhafte Speicherung von Kohlenstoffdioxid sind in Schleswig-Holstein, einschließlich des Küstenmeers, aufgrund des Gesetzes zur Regelung der Kohlendioxid-Speicherung in Schleswig-Holstein (KSpG SH) nicht zulässig. Gleiches gilt für die Errichtung von Forschungsspeichern zur Speicherung von Kohlenstoffdioxid.	Es wird jedoch bemängelt, dass in den in der Anlage des Gesetzes zur Regelung der Kohlendioxid-Speicherung in Schleswig-Holstein (KSpG SH) aufgelisteten Gebieten 1-5 der Untergrund auch ausdrücklich für die Gewinnung von Kohlenwasserstoffen vorgesehen ist. Diese Vorrangstellung der Gewinnung von Kohlenwasserstoffen ist zu streichen, denn sie steht im Widerspruch zum Abkommen von Paris. Zudem sind die aufgeführten bergrechtlichen Lizenzen schon fast vollständig lange widerrufen oder aufgegeben worden.
Zu Kavernen in Salzstöcken	
4.5.4 Energiespeicher, Sektorenkopplung und Power-to-X-Technologien	
2 G Die geologischen Potenziale zur saisonalen, unterirdischen Speicherung von Erneuerbaren Energien in Salzkavernen (Abbildung 2) sollen zur Energiewende beitragen. Die Erkundung und Erschließung von Kavernenspeichern in Salzformationen soll so erfolgen, dass damit	2 G ist zu ergänzen: Die saisonale Speicherung von Energie in unterirdische Hohlräume, die in Form von Kavernen in Salzformationen errichtet werden sollen, stellen ein Langzeitrisiko dar. Wie aus den Kavernenfeldern Niedersachsens bekannt ist, führen die Kavernen zu massiven Bodensenkungen.

Klimabündnis gegen LNG

<p>wesentliche Beeinträchtigungen für Mensch und Umwelt möglichst gering gehalten werden. Dabei sollen alle Maßnahmen im unterirdischen Raum vereinbar sein mit oberirdischen und oberflächennahen Schutzgütern vereinbar sein, insbesondere soll die Ressource Grundwasser nicht beeinträchtigt werden. Im Bereich des Küstenmeeres ist eine Vereinbarkeit der Speicherung mit den Schutzgütern des Nationalparks Schleswig-Holsteinisches Wattenmeer nicht gegeben (Kapitel 6.4).</p>	<p>Bis heute gibt es auch keine zuverlässige Technologie, um die Kavernen nach dem Ende der Betriebsdauer sicher zu verfüllen.</p> <p>Daher ist es erforderlich, vor der Erkundung und dem Bau von Kavernenspeichern die Langzeitstandsicherheit und die technischen Voraussetzungen für eine Verfüllung nach Ende des Betriebs zu gewährleisten. Für die Verfüllung und die erwartbaren Schäden sind ausreichende Sicherheitsleistungen bei Genehmigung einzufordern.</p>
---	--

<u>Änderungsvorschlag bzw. Vorgabe des LEP</u>	Eingabe/Stellungnahme
Zu Gewinnung von Kohlenwasserstoffen	
4.6 Rohstoffsicherung	
<p>5 Z Im Hinblick auf die Anforderungen der Energiewende (Kapitel 4.5) sind im Rahmen der Aufsuchung oder Gewinnung von Kohlenwasserstoffen nur solche Methoden zulässig, die keine schädlichen Auswirkungen auf den Menschen und seine Umwelt verursachen. Der Abbau von Kohlenwasserstoffen durch Einsatz der „Fracking“-Technologie (hydraulisches Fracturing) erfüllt diese Voraussetzungen nicht und ist damit ausgeschlossen.</p>	<p>Ich/Wir begrüße(n), dass die erwiesene Schädlichkeit von Fracking ausdrücklich im LEP aufgeführt wird.</p> <p>Doch auch die konventionelle Gewinnung von Kohlenwasserstoffen verursacht schädliche Auswirkungen auf Mensch und Umwelt. s. LT SH Drs. 18/3782.</p>
	<p>In der Begründung zu B 5 sind zahlreiche inhaltlich Fehler enthalten. Darüber hinaus wird die Notwendigkeit ignoriert, jegliche weitere Erschließung fossiler Energiequellen, auch und vor allem zur Einhaltung der Klimaschutzziele, zu untersagen.</p>
<p>Behauptet wird im Entwurf zum LEP: <i>Bei diesen Feldern ging es ausschließlich um die Aufsuchung und Gewinnung von Kohlenwasserstoffen aus konventionellen Lagerstätten ohne beabsichtigten Einsatz der „Fracking“-Technologie.</i></p>	<p>Richtig ist: Praktisch in allen ehemaligen Fördergebieten in Schleswig-Holstein wurde in der Vergangenheit die Fracking-Technologie angewendet. Im Feld Schwedeneck-See wurde sogar <u>jede</u> Bohrung mindestens einmal gefrackt. Eine wirtschaftliche Erdölförderung im Feld Schwedeneck wäre ohne den Einsatz der Fracking-Technologie voraussichtlich unmöglich. Das Gleiche dürfte für alle potentiellen Fördergebiete auf dem schleswig-holsteinischen Festland gelten. In zahlreichen Anträgen wurde entweder ausdrücklich auf den geplanten späteren Einsatz von Fracking hingewiesen (Feld Prasdorf), ausdrücklich die</p>

Klimabündnis gegen LNG

	<p>Erschließung auch von Gesteinsformationen mit geringer Porosität und Permeabilität angestrebt (Felder Barmstedt und Elmshorn) oder auf das feinporige Zechsteinkarbonat als angestrebte weitere Gesteinsformation hingewiesen (Feld Sterup).</p>
<p>Behauptet wird im Entwurf zum LEP: <i>Die Ziele der Energiewende können nur erreicht werden, wenn langfristig eine Abkehr vom Abbau fossiler Energieträger erfolgt.</i></p>	<p>Richtig ist: Die Ziele der Energiewende können nur erreicht werden, wenn es einen sofortigen Stopp der Neuerschließung fossiler Energiequellen, sowie einen Stopp des Neubaus und der Erweiterung jeglicher fossiler Infrastruktur gibt.</p>
<p>Behauptet wird im Entwurf zum LEP: <i>Wegen der daraus resultierenden Raum- bedeutsamkeit und der mit der Erschließung verbundenen Risiken ist die Aufsuchung und Gewinnung fossiler Rohstoffe mittelfristig auf die Förderung ohne Einsatz der "Fracking"-Technologie zu beschränken und langfristig vollständig aufzugeben.</i></p>	<p>Richtig ist: Fracking stellt immer ein unzulässig hohes Risiko für die Umwelt dar. Daher ist Fracking unter keinen Umständen für die Erschließung oder Gewinnung von Kohlenwasserstoffen genehmigungsfähig. Es bedarf zudem eines sofortigen Stopps der Neuerschließung fossiler Energiequellen. Das gilt insbesondere für die geplanten Bohrungen im Bereich der Mittelplate.</p> <p>Die Ölförderung im schleswig-holsteinischen Küstenmeer im genehmigten Bewilligungsfeld Heide-Mittelplate I, das sich im Bereich des Nationalparks Schleswig-Holsteinisches Wattenmeeres befindet, ist auf die bereits bestehenden Förderbrunnen zu beschränken. Neue Bohrungen, auch wenn sie von Land aus erfolgen, können katastrophale Auswirkungen auf den Nationalpark Wattenmeer haben und sind daher nicht genehmigungsfähig.</p>
	<p>Die Landesregierung hat ein Gesamtrestbudget für klimaaktive Gase für Schleswig-Holstein aufzustellen und diesem Budget die bereits mit der jetzigen Infrastruktur zu erwartenden Emissionen gegenüber zu stellen.</p>

Mit freundlichen Grüßen

Klimabündnis gegen LNG

Unterzeichner*innen	Logo
<p>Bürgerinitiative gegen CO₂-Endlager e.V. https://www.keinco2endlager.de/ Dr. Reinhard Knof, Vorsitzender E-Mail</p>	 <p style="text-align: center;">STOPPT CO₂-ENDLAGER</p> <p style="text-align: center;">www.kein-co2-endlager.de</p>
<p>Constantin Zerger, Leiter Energie und Klimaschutz, Deutsche Umwelthilfe E-Mail: zerger@duh.de</p>	 <p>Deutsche Umwelthilfe</p>
<p>Andy Gheorghiu Consulting, Campaigner & Consultant für Klima-/Umweltschutz und Energiepolitik E-Mail: andy.gheorghiu@mail.de</p>	<p style="text-align: center;">andy gheorghiu consulting</p> 
<p>Ralf Hübner Vorsitzender der ARGE Umweltschutz Haseldorfer Marsch, Hetlingen e.V. E-Mail: ralf.huebner@arge-umweltschutz.de</p>	 <p style="text-align: right;">Arbeitsgemeinschaft Umweltschutz Haseldorfer Marsch, Hetlingen e.V.</p>
<p>Karsten Hinrichsen, Bürgerinitiative Gesundheit und Klimaschutz Unterelbe E-Mail: Karsten-Hinrichsen@web.de</p>	 <p style="text-align: center;"><small>BÜRGERINITIATIVE GESUNDHEIT & KLIMASCHUTZ UNTERELBE</small></p>
<p>Rainer Guschel, Vorsitzender, BUND Kreis Steinburg E-Mail: r.guschel@posteo.de</p>	 <p style="text-align: center;">BUND <small>FRIENDS OF THE EARTH GERMANY BUND-Kreisgruppe Steinburg</small></p>