

**Kleine Anfrage zur schriftlichen Beantwortung**

Abgeordnete Hillgriet Eilers (FDP)

**Wie gestaltet sich der „Kampf“ des Umweltministers um einen LNG-Terminal in Wilhelmshaven?**

Anfrage der Abgeordneten Hillgriet Eilers (FDP) an die Landesregierung, eingegangen am 21.02.2018

„Minister Olaf Lies kämpft für LNG-Terminal in Wilhelmshaven“ lautete die Überschrift einer Presseinformation des MU vom 14.02.2018. Die Studie „LNG-Infrastruktur an der deutschen Nordseeküste unter Betrachtung besonders geeigneter Standorte“, gefördert durch das Land, bescheinigte bereits im Oktober 2017 dem Standort Wilhelmshaven eine besondere Eignung für die Errichtung eines LNG-Terminals. Laut Aussage der Landesregierung (Drucksache 18/75) wird der Bau und Betrieb eines LNG-Importterminals in Wilhelmshaven seit 1972, also seit ca. 45 Jahren, geplant. Des Weiteren führt die Landesregierung aus, dass angesichts „der aktuellen Versorgungslage ... zurzeit kein LNG-Importbedarf“ besteht. „Aktuell kann der Zugang zu LNG über die benachbarten Staaten ... sichergestellt werden“ (ebenda). In der Koalitionsvereinbarung zwischen CDU und SPD steht: „Wir wollen ein Flüssiggasterminal (LNG) an der Küste schaffen“ (Koalitionsvereinbarung, Zeile 1895). Die Landesregierung beziffert den Bau eines landbasierten LNG-Terminals mit mehr als 1 Milliarde Euro (Drucksache 18/75).

Unabhängig von den Studien und Ausführungen der Landesregierung zeichnet sich seit Juni 2017 eine Standortpräferenz für ein LNG-Terminal am Unterelbehafen Brunsbüttel ab. Konkret hat sich dort ein LNG-Joint Venture der drei Firmen Gasunie LNG Holding B. V., Oiltanking GmbH sowie Vopak LNG Holding B. V. am 17.01.2018 gegründet. Die drei Firmen bilden zusammen die „German LNG Terminal GmbH“. „Der Gegenstand des Unternehmens besteht darin, ein multifunktionales LNG-Importterminal in Norddeutschland zu entwickeln, aufzubauen, zu besitzen und zu betreiben“ (<http://germanlng.com/de/unternehmensprofil/>). Konkret planen die drei Unternehmen den Baubeginn des LNG-Terminals nach der Investitionsentscheidung 2019. Die Inbetriebnahme des LNG-Importterminals in Brunsbüttel ist für das vierte Quartal 2022 geplant. Das entspricht einem Zeitfenster von ca. fünf Jahren zwischen Gründung des Joint Ventures und Inbetriebnahme des geplanten LNG-Terminals.

1. Sind der Landesregierung die unternehmerischen Tätigkeiten rund um die „German LNG Terminal GmbH“ bekannt und, wenn ja, seit wann?
2. Wie schätzt die Landesregierungen ihre Bestrebungen und ihr Wirken bezüglich der Realisierung eines LNG-Importterminals in Norddeutschland im Verhältnis zu den konkreten Planungen der „German LNG Terminal GmbH“ ein?
3. Wie „intensiv“ (Drucksache 18/75) hat sich die Landesregierung gegenüber der Bundesregierung für „ein nachhaltig attraktives Investitionsklima für LNG-Terminals“ (ebenda) bisher wie und wann eingesetzt?
4. Hat die Landesregierung die angekündigte Bundesratsinitiative für „ein nachhaltig attraktives Investitionsklima für LNG-Terminals“ (ebenda) bereits formuliert und eingebracht?
5. Hat die Landesregierung die von ihr geforderte norddeutsche Gesamtstrategie über die unterschiedlichen Einsatz- und Verwendungsmöglichkeiten von LNG bereits initiiert?
6. Wenn ja: Wann wurde diese Gesamtstrategie mit wem begonnen, und wann ist mit Ergebnissen zu rechnen?
7. Was macht die von der Landesregierung als sinnvoll erachtete „zentrale Koordinierung für LNG-Projekte im maritimen Bereich“ (Drucksache 18/75)?

8. Vor dem Hintergrund des konkreten Handelns und Wirkens der „German LNG Terminal GmbH“: Hält die Landesregierung an den in der Drucksache 18/75 beschriebenen „Kernaufgaben“, insbesondere der Erstellung von Arbeits- und Zeitplänen und der Vorbereitung einer Realisierungsstudie für LNG-Projekte, fest?
9. In welcher Form unterstützt die Landesregierung die Vorhaben der „German LNG Terminal GmbH“ direkt oder indirekt?
10. Welche Realisierungschancen räumt die Landesregierung derzeit einem LNG-Importterminal am Standort in Wilhelmshaven bis 2023 ein?
11. Was macht die Prüfung der Landesregierung zur „Einrichtung einer Realisierungsgesellschaft“ (Drucksache 18/75) zur Projektentwicklung von LNG-Importkapazitäten?
12. Wie aussichtsreich ist nach Einschätzung der Landesregierung der „Kampf“ von Minister Lies für ein LNG-Terminal in Wilhelmshaven?
13. Was meint Minister Lies konkret, wenn er den Bund auffordert, „die nötige Unterstützung“ (PI des MU, 14.02.2018) für ein LNG-Terminal zu geben?
14. Beinhaltet diese Forderung die Verausgabung von Steuergeldern für derzeit nicht rentable/unwirtschaftliche LNG-Importterminals in Norddeutschland?
15. Würde die Landesregierung auch die Subventionierung eines LNG-Importterminals am Standort Brunsbüttel, betrieben durch das Joint Venture „German LNG Terminal GmbH“, befürworten?
16. Wie erklärt sich die Landesregierung, dass ein privatwirtschaftliches Joint Venture ein LNG-Importterminal außerhalb von Niedersachsen voraussichtlich innerhalb von fünf Jahren errichten kann?
17. Welche Schlussfolgerungen zieht die Landesregierung aus den Vorgängen rund um das Joint Venture „German LNG Terminal GmbH“ für ein LNG-Terminal in Niedersachsen?
18. Unter welchen Voraussetzungen hätte/hat der Standort Wilhelmshaven bezüglich Bau und Betrieb eines LNG-Terminals noch eine Chance auf Realisierung?
19. Was gedenkt die Landesregierung in 2018 konkret zu tun, damit der Anforderung in der Koalitionsvereinbarung bezüglich der Schaffung eines Flüssiggasterminals an der Küste Niedersachsens Rechnung getragen wird?
20. Welche Haltung hat der Bund/die Bundesregierung zur Errichtung eines LNG-Importterminals an der deutschen Küste, und würde der Bund hierfür Steuergelder/Subventionen bereitstellen?

(Verteilt am 28.02.2018)