

**Kleine Anfrage zur schriftlichen Beantwortung**

Abgeordnete Hillgriet Eilers und Jörg Bode (FDP)

**Quo vadis LNG-Importterminal in Niedersachsen?**

Anfrage der Abgeordneten Hillgriet Eilers und Jörg Bode (FDP) an die Landesregierung, eingegangen am 14.06.2018

In der Bundestagsdrucksache 19/719 schreibt die Bundesregierung, dass sie einen LNG-Importterminal in Deutschland für wünschenswert halte und „neue LNG-Terminals“ und das Projekt Nord Stream 2 einen Beitrag zur Energiesicherheit Deutschlands und der Europäischen Union leisten könnten. Europa ist über mehrere Pipelines an die weltweiten konventionellen Erdgasreserven angeschlossen, und in der EU gibt es derzeit 23 große LNG-Anlandeterminals. Zusammen mit den beiden LNG-Terminals in der Türkei ergab sich für 2016 eine Regasifizierungskapazität von 216 Milliarden m<sup>3</sup> pro Jahr. Das europäische Erdgastransportnetz und die Kavernenspeicher haben bisher für eine zuverlässige Erdgasversorgung in Deutschland und Europa gesorgt.

In der Drucksache 18/75 schreibt die Landesregierung: „Angesichts der aktuellen Versorgungslage besteht zurzeit kein LNG-Importbedarf. Aktuell kann der Zugang zu LNG über die benachbarten Staaten Belgien, Niederlande oder andere europäische Staaten sichergestellt werden. Deutsche Gasversorgungsunternehmen haben Beteiligungen an LNG-Terminals im Ausland erworben und planen den Erwerb weiterer Kapazitäten. Im Koalitionsvertrag für diese Legislaturperiode hat sich die Landesregierung dafür ausgesprochen, dass ein Flüssiggasterminal an der Küste geschaffen wird. Aktuell werden unterschiedliche Planungen in Niedersachsen vorangetrieben, die dem Aufbau einer LNG-Importinfrastruktur dienen. Hervorzuheben sind die laufenden Projektierungen und zum Teil bereits durchlaufenen Genehmigungsverfahren für die Errichtung eines LNG-Terminals in Wilhelmshaven (Unternehmen Deutsche Flüssiggas Terminal Gesellschaft GmbH plant seit 1972 den Bau und Betrieb eines LNG-Importterminals in Wilhelmshaven, verfügt über ein geeignetes Grundstück und entsprechende Nutzungsrechte an einem vorhandenen Anleger) und in Stade sowie die wieder aufgenommenen Bestrebungen zur Anlandung von auf Spezialtankern regasifiziertem Gas an der Löschrücke der Nord-West Oelleitung in Wilhelmshaven. Im Rahmen diverser Gespräche steht die Landesregierung dabei in einem engen Austausch mit potenziellen Investoren“ (Drucksache 18/75, Seiten 45 und 46).

In Norddeutschland bemühen sich Brunsbüttel, Emden, Stade und Wilhelmshaven um ein oder mehrere LNG-Importterminals, wobei offenbar Emden als potenzieller Standort ausgeschieden ist.

1. Welche Punkte der in der Drucksache 18/75 (Seiten 57 und 58) beschriebenen dreiteiligen Vorgehensweise zur Errichtung eines LNG-Importterminals sind von der Landesregierung abgeschlossen worden?
2. Welche Punkte der in der Drucksache 18/75 (Seite 57 und 58) beschriebenen dreiteiligen Vorgehensweise zur Errichtung eines LNG-Importterminals sind von der Landesregierung begonnen worden?
3. Gibt es bereits belastbare Ergebnisse bezüglich einer „(nord-)deutschen Gesamtstrategie“ (Drucksache 18/75) bezüglich der unterschiedlichen Einsatz- und Verwendungsmöglichkeiten von LNG, und wenn ja, wie sehen diese aus?
4. Wie weit ist die Landesregierung bezüglich der Prüfung über die „Einrichtung einer Realisierungsgesellschaft“ (Drucksache 18/75)?
5. Bezieht sich die Prüfung über die „Einrichtung einer Realisierungsgesellschaft“ (Drucksache 18/75) in Verbindung mit der geforderten „(nord-)deutschen Gesamtstrategie“ (ebenda) auch auf andere Standorte als Wilhelmshaven und, wenn ja, auf welche?
6. Wenn nicht, warum nicht?

7. Steht die Landesregierung bezüglich der Erarbeitung einer „(nord-)deutschen Gesamtstrategie“ (Drucksache 18/75) bezüglich der „unterschiedlichen Einsatz- und Verwendungsmöglichkeiten von LNG“ (ebenda) im Kontakt/Austausch mit anderen Landesregierungen oder der Bundesregierung?
8. Wenn ja, seit wann und wie oft wurde mit wem hierüber konsultiert/beraten?
9. Wenn nicht, warum nicht, und wann fällt der Startschuss für eine „(nord-)deutschen Gesamtstrategie“ (Drucksache 18/75)?
10. Wie viele LNG-Importterminals braucht Deutschland nach Einschätzung der Landesregierung?
11. Welche LNG-Importumschlagskapazitäten sind für Deutschland in den kommenden beiden Jahrzehnten und vor dem Hintergrund des europäischen Erdgastransportnetzes mit bereits 23 (25) angeschlossenen LNG-Importterminals eine realistische Umschlagsgröße?
12. Welche Standorte kommen in Niedersachsen aus Sicht der Landesregierung für einen LNG-Importterminal infrage?
13. Wie beurteilt die Landesregierung die Standorte Brunsbüttel, Stade und Wilhelmshaven bezüglich der betriebswirtschaftlich erforderlichen Breiten- und Tiefenwirkung (Abnahme durch die Industrie, Einspeisung ins Erdgasnetz, Belieferung von Häfen, Schiffen und anderen Verkehrsträgern) untereinander?
14. Welche LNG-Importmengen sind für die industrielle Anwendung sowie für die Belieferung von Häfen, Schiffen und anderen Verkehrsträgern in Deutschland absehbar erforderlich?
15. Welche LNG-Importmengen sind aus welchen Gründen für die Einspeisung in das Erdgasnetz sinnvoll oder absehbar in Deutschland erforderlich?
16. In welcher Größenordnung (z. B. Prozent des deutschen Erdgasverbrauchs) stehen die geplanten LNG-Anlagen Brunsbüttel, Stade und Wilhelmshaven zueinander?
17. Vor dem Hintergrund, dass für Brunsbüttel ca. 7 Milliarden m<sup>3</sup>, für Stade ca. 12 Milliarden m<sup>3</sup> und für Wilhelmshaven ca. 14 Milliarden m<sup>3</sup> jährliche Einspeisekapazitäten an Erdgas projektiert werden: Welche Größenordnung eines LNG-Importterminal ist für Deutschland absehbar sinnvoll?
18. Weshalb sind die in Rede stehenden Projektplanungen in Brunsbüttel, (Stade) und Wilhelmshaven nicht unmittelbar vergleichbar (Drucksache 18/920, Seite 51)?
19. Welche Investoren kommen neben den Investoren bei der German LNG Terminal GmbH in Brunsbüttel nach Auffassung der Landesregierung noch für eine Investitionstätigkeit im dreibis vierstelligen Millionenbereich für einen „versorgungsstrategischen LNG-Importterminal“ (Drucksache 18/573) infrage?
20. Gibt es innerhalb der Landesregierung eine abgestimmte Haltung zu den geplanten LNG-Importterminals in Wilhelmshaven und Stade, und wenn ja, wie ist diese?
21. Unterstützt die Landesregierung jeden potenziellen Standort für ein LNG-Importterminal in Niedersachsen, für den sich ein Investor finden lässt (bitte mit Begründung)?
22. In welcher Form ist NPorts „in die Planung eines LNG Anlegers (in Stade) eingebunden“ (Potenzialanalyse: LNG-Infrastruktur an der deutschen Nordseeküste unter Betrachtung besonders geeigneter Standorte, Merkel Energy GmbH, Seite 108)?
23. Welche Rolle/Funktion nimmt NPorts bei der Errichtung eines LNG-Importterminals in Niedersachsen ein?
24. Wie beurteilt die Landesregierung die Errichtung eines LNG-Importterminals am Standort Stade-Bützfleth mit Bezug auf die nautischen Bedingungen (Tidegewässer mit einer Fahrwasserbreite von 460 m) und die enge Taktung für den Hamburger Hafen?

25. Wie beurteilt die Landesregierung die Einschätzung, dass „die nautischen Herausforderungen am Standort (Stade-Bützfleth) zu schwerwiegend (sind), als dass ein LNG-Terminal erfolgreich angesiedelt werden kann“ (Potenzialanalyse: LNG-Infrastruktur an der deutschen Nordseeküste unter Betrachtung besonders geeigneter Standorte, Merkel Energy GmbH, Seite 133)?
26. Wie ist der Sachstand bei der Einrichtung einer „Geschäftsstelle LNG-Infrastruktur“ in Wilhelmshaven?
27. Trifft die Aussage zu, dass die Landesregierung die Einrichtung einer „Geschäftsstelle LNG-Infrastruktur“ in Wilhelmshaven „gefordert“ (THB, 09.05.2018) hat?
28. Wie wird sich die Finanzierung der „Geschäftsstelle LNG-Infrastruktur“ in Wilhelmshaven voraussichtlich anteilig und in der Gesamtsumme zusammensetzen?
29. Was soll/wird die genaue Aufgabenstellung der „Geschäftsstelle LNG-Infrastruktur“ in Wilhelmshaven sein?
30. Wie sollen die finanziellen Mittel sowie der Zeitrahmen ausreichen, um „die Politik des Landes, des Bundes und der EU von der Bedeutung eines ersten LNG-Terminals in Deutschland mit Standort Wilhelmshaven“ (THB, 09.05.2018) zu überzeugen?
31. Ist der Landesregierung die Aussage des maritimen Koordinators der Bundesregierung: „Wir wollen Deutschland zu einem Standort für LNG-Infrastruktur machen. Brunsbüttel ist zurzeit der aussichtsreiche Standort. Die Planungen sind bereits überaus konkret“ (Pressemitteilung des BMWI, 18.04.2018) bekannt?
32. Wie beurteilt die Landesregierung die Aussage des maritimen Koordinators der Bundesregierung, dass Brunsbüttel zurzeit der aussichtsreiche Standort für die Umsetzung eines LNG-Importterminals in Deutschland ist (Pressemitteilung des BMWI, 18.04.2018)?
33. Wie beurteilt die Landesregierung den Umstand, dass die German LNG Terminal GmbH bereits 2019 die Investitionsentscheidung für das LNG-Projekt in Brunsbüttel treffen wird und plant, drei Jahre später (Ende 2022) den Betrieb aufzunehmen?
34. Wie kann Wilhelmshaven den Planungs- und Projektvorsprung der Standorte Stade und Brunsbüttel kompensieren?
35. Welche Schlussfolgerungen ergeben sich hierdurch für die LNG-Projekte in Niedersachsen?
36. Zu welchem Zeitpunkt wäre die Errichtung/Fertigstellung eines LNG-Importterminals in der Größenordnung von 10 % des deutschen Erdgasverbrauchs in Niedersachsen realistisch darstellbar?
37. Plant die Landesregierung, analog zur Landesregierung Schleswig-Holstein im April 2018, auch eine Delegationsreise zum Themengebiet Flüssiggas und, wenn ja, wann, wohin und mit wem?
38. Was wird die Landesregierung konkret in den nächsten Wochen und Monaten unternehmen, damit Niedersachsen noch eine realistische Chance auf die Errichtung eines LNG-Importterminals hat?
39. Hat die Landesregierung einen „Fahrplan Flüssiggas“ für die LNG-Nutzung in Industrie, Schifffahrt, Schwerlastverkehr und zur Einspeisung ins deutsche Erdgasnetz?
40. Wann wird die Landesregierung, gegebenenfalls in welcher Form, aktiv in das „Rennen“ um den ersten LNG-Standort in Deutschland einsteigen?
41. Kann es nach Auffassung der Landesregierung mehr als ein LNG-Importterminal in Deutschland geben, oder kann es nur ein LNG-Importterminal geben (bitte mit Begründung)?
42. Seit wann ist der Landesregierung der „Rechenfehler“ (Drucksache 18/ 920) in der Drucksache 18/573 bekannt?

43. Wie ist die Landesregierung auf den „Rechenfehler“ in der Drucksache 18/573 aufmerksam geworden?
44. Gab es vor der Kleinen Anfrage zur mündlichen Beantwortung der Abgeordneten in der Drucksache 18/835 (Antwort der Landesregierung in der Drucksache 18/920) bereits Hinweise auf den „Rechenfehler“ und, wenn ja, wann und durch wen?
45. War die Vorgehensweise durch die Landesregierung in diesem Fall korrekt, und falls ja, weshalb?
46. Falls nicht, was wäre die korrekte Vorgehensweise durch die Landesregierung gewesen, wenn sie bemerkt, dass eine Antwort an das Parlament falsch ist?
47. Wieso hat die Landesregierung den „Rechenfehler“ in der Drucksache 18/573 nicht von sich aus korrigiert, sondern erst auf Nachfrage der Abgeordneten reagiert?
48. War der Landesregierung die Dimension des geplanten LNG-Importterminals in Brunsbüttel im Verhältnis zu den LNG-Planungen in Wilhelmshaven vor dem 27.03.2018 bewusst?
49. Hat die Landesregierung den geplanten LNG-Importterminal in Brunsbüttel unterschätzt?

(Verteilt am 21.06.2018)