

Antrag

Hannover, den 27.11.2018

Fraktion der SPD
Fraktion der CDU**Flüssiggasterminal an der niedersächsischen Nordseeküste errichten, umfassendes LNG-Konzept erstellen**

Der Landtag wolle beschließen:

EntschlieÙung

Flüssiggas (LNG: Liquefied Natural Gas) gewinnt in der Debatte um alternative Energieträger zunehmend an Bedeutung. Anwendungsbereiche sind der Mobilitätssektor, die chemische Industrie und die Wärmeversorgung. Für den Transport des stark gekühlten Flüssiggases sind spezielle Schiffe und Entladeterminale erforderlich.

Wir sind davon überzeugt, dass die Energiewende nur dann gelingt, wenn verschiedene Bausteine ineinandergreifen. Niedersachsen ist das Energieland Nummer 1. Von daher ist es folgerichtig, auch das von der Bundesregierung geplante LNG-Terminal in Niedersachsen anzusiedeln. Das Bekenntnis der Bundesregierung, im Norden Deutschlands mindestens ein LNG-Terminal zu schaffen, wird außerordentlich begrüÙt.

Mit einem eigenen LNG-Terminal soll die Abhängigkeit Deutschlands von Flüssiggasimporten aus belgischen und niederländischen Seehäfen reduziert werden. In der aktuellen Debatte um ein Flüssiggasterminal an der Nordseeküste bewerben sich neben dem schleswig-holsteinischen Brunsbüttel die niedersächsischen Standorte Wilhelmshaven und Stade.

Der Landtag stellt fest,

- dass die niedersächsischen Standorte Wilhelmshaven und Stade aufgrund verfügbarer leistungsstarker Erdgasanschlüsse über infrastrukturelle Vorteile verfügen,
- dass LNG und seine größere Verbreitung als alternative Antriebsform einen Beitrag dazu leisten kann, die Forschung nach alternativen Antriebssystemen positiv zu begleiten und z. B. für Automobilkonzerne attraktiver zu gestalten.

Der Landtag begrüÙt,

- dass sich auf Initiative Niedersachsens die Verkehrs- und Umweltminister der Küstenländer mit dem Thema Flüssiggasterminal beschäftigt haben,
- dass sich Bund und Land für die Schaffung eines eigenen deutschen Flüssiggasterminals einsetzen und der Bund eine finanzielle Förderung in Aussicht gestellt hat,
- dass mit der MS Ostfriesland und der MS Helgoland bereits zwei LNG-betriebene Schiffe seit mehreren Jahren die Inseln Borkum und Helgoland anlaufen und in niedersächsischen Häfen betankt werden,
- dass es mit der neuen AIDAnova ein erstes ausschließlich mit Flüssiggas betriebenes Kreuzfahrtschiff aus niedersächsischer Produktion gibt.

Der Landtag bittet die Landesregierung,

1. gegenüber dem Bund für die Standorte Stade und Wilhelmshaven zu werben und dabei die niedersächsischen Standortvorteile herauszustellen,
2. eine LNG-Strategie zu entwickeln, die Anwendungen im Mobilitätssektor als Vorprodukt der chemischen Industrie sowie zur Energieversorgung umfasst und Synergien identifiziert,

3. sich beim Bund für die Entwicklung einer bundesweiten LNG-Strategie einzusetzen und zu prüfen, ob aufgrund des prognostizierten wachsenden Bedarfs ein Terminal tatsächlich ausreichend ist,
4. eine Potenzialanalyse zur Wirtschaftlichkeit und Verkehrstauglichkeit von mit LNG betriebenen Lkw einschließlich einer Analyse zur dann notwendigen Tankstelleninfrastruktur zu erstellen,
5. gemeinsam mit den Speditions- und Logistikverbänden zu prüfen, wie LNG zur Reduzierung von Verkehrsemissionen insbesondere bei Schwerlasttransporten beitragen kann,
6. sich beim Bund dafür einzusetzen, das Pilotprojekt zur Förderung von LNG-Lkw in Berlin zügig zu evaluieren und gegebenenfalls auf das Bundesgebiet auszuweiten.

Begründung

Die Senkung von Abgas- und Lärmemissionen gehört zu den zentralen Herausforderungen des Verkehrsgewerbes und der damit verbundenen Energiewende. Bei allen Verkehrsträgern sind Initiativen gestartet worden, um Verkehre umweltfreundlicher zu gestalten und damit eine breitere Akzeptanz eines weiter steigenden Güterverkehrs auf Straßen und Schienenwegen sowie Wasserstraßen zu erreichen. Flüssiggas oder LNG gehört zu den alternativen Kraftstoffen, die gegenwärtig vorrangig diskutiert werden. Im Jahr 2015 wurde unter Einbindung der Deutschen Energie Agentur, des Deutschen Vereins des Gas- und Wasserfachs sowie der Brancheninitiative Zukunft ERDGAS die Task Force „LNG für schwere Nutzfahrzeuge“ gegründet. Die Task Force geht davon aus, dass bis 2024 ein Marktanteil von 10 % für LNG-Fahrzeuge erreicht werden kann.

LNG wird in verflüssigter Form auf minus 161 Grad abgekühlt und damit auf ein Sechshundertstel seines Volumens reduziert. Während das bereits üblichere komprimierte Erdgas CNG noch das fünffache Volumen von Diesel besitzt und damit einen fünffach größeren Tank erfordert, reduziert sich der Bedarf bei LNG auf das 1,8-fache. Im Zuge dessen erhöht sich die Reichweite von LNG-Lkw auf rund 600 km. Dies wirkt sich auf den Bedarf an LNG-Tankstellen aus. Einer Schätzung zufolge sind bundesweit etwa 40 LNG-Tankstellen notwendig, um in einer ersten Ausbaustufe einen Regelbetrieb von LNG-Lkw im Fernverkehr zu ermöglichen. Pro Tankstelle fallen dabei Investitionskosten von rund 1,5 Millionen Euro an.

Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur fördert den Kauf von LNG-Lkw im Rahmen eines Modellversuchs in Berlin mit 360 000 Euro. Im Vergleich zu Dieselfahrzeugen weisen LNG-Lkw eine deutlich bessere Energiebilanz auf. Binnen fünf Jahren können LNG-betriebene Fahrzeuge gegenüber Dieselfahrzeugen rund 50 000 kg CO₂ einsparen. Da LNG-Lkw im Regelbetrieb bei Lärmmessungen nur 72 statt 80 Dezibel verursachen, können sie im Gegensatz zu Dieselfahrzeugen auch in Tagesrandzeiten in Innenstädte einfahren. Für regelmäßige Lieferverkehre, z. B. in der Lebensmittelbranche, gibt es daher erhebliche Marktpotenziale für LNG.

Stade und Wilhelmshaven sind infrastrukturell gut auf die Schaffung eines LNG-Terminals vorbereitet. In Stade wurde im Mai 2018 ein Konsortium gegründet, um die Machbarkeit eines Terminals zu prüfen und gegebenenfalls im Jahr 2020 mit dem Bau eines Terminals zu beginnen. In Wilhelmshaven wurde bereits 1972 die Deutsche Flüssigerdgas Terminal Gesellschaft mbH gegründet. Sowohl Stade als auch Wilhelmshaven verfügen über stabile Anschlüsse an das Erdgassystem. Beide Standorte können zudem beim Betrieb der Terminals den Energieverbrauch spürbar reduzieren. Während in Stade die Abwärme der Dow Chemical-Fabrik die Regasifizierung für die Einspeisung ins Gasnetz ermöglicht, kann in Wilhelmshaven nicht abgerufene Offshorewindenergie für geringere Energieeinsätze sorgen.

Für die Fraktion der SPD

Wiard Siebels
Parlamentarischer Geschäftsführer

Für die Fraktion der CDU

Dirk Toepffer
Fraktionsvorsitzender

(Verteilt am 28.11.2018)