

Änderungsantrag

Hannover, den 06.12.2018

Fraktion der FDP

a) Niedersachsen braucht jetzt ein eigenes LNG-Konzept!

Antrag der Fraktion der FDP - Drs. 18/1392

b) Flüssiggasterminal an der niedersächsischen Nordseeküste errichten, umfassendes LNG-Konzept erstellen

Antrag von SPD und CDU - Drs. 18/2194

Beschlussempfehlung des Ausschusses für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Digitalisierung - Drs. 18/2254

Der Landtag wolle die Anträge in folgender Fassung beschließen:

EntschlieÙung

LNG für Niedersachsen

Die Diskussion um die Notwendigkeit und Realisierung eigener Importkapazitäten für Flüssiggas (LNG) hat sowohl aufseiten möglicher Investoren als auch auf mehreren politischen Ebenen in Norddeutschland an Bedeutung gewonnen. Projektplanungen laufen derzeit an vier deutschen Küstenstandorten. Zwei mögliche Destinationen für ein LNG-Importterminal befinden sich mit Stade und Wilhelmshaven in Niedersachsen. Lange Zeit spielte eine eigene Importfähigkeit für Deutschland keine Rolle. Seitdem aber politische Unsicherheiten und energetische Abhängigkeiten einseitig zunehmen, die Versorgung mit und die Nachfrage nach LNG weltweit steigt und die Versorgung mit LNG für Deutschland aus dem europäischen Ausland per Lkw absehbar an Grenzen stoßen wird, sind eigene Importfähigkeiten verstärkt in den politischen Fokus geraten. Insbesondere für die See- und Binnenschifffahrt, aber auch für die Nutzung im Bereich schwerer Nutzfahrzeuge im Fernverkehr kann LNG eine Vielzahl von Vorteilen bieten. LNG reduziert die Emissionen bei Kohlendioxid (CO₂), Stickoxiden (NO_x), Schwefeloxiden (SO_x) und Feinstäuben (PM).

Der Landtag stellt fest,

- dass Niedersachsen für mögliche unterschiedliche Anforderungen an den Import von LNG mit der Hansestadt Stade und der maritimen Metropole Wilhelmshaven zwei hervorragende Standorte mit Bezug auf die Leistungsfähigkeit, die Infrastrukturausstattung und die erforderliche Betriebssicherheit hat,
- dass Flüssiggas vor dem Hintergrund verkehrsbedingter Treibhausgasemissionen bei künftig weiter steigenden Personen- und Güterverkehrsleistungen einen Beitrag zu einer technologieoffenen Verkehrswende leisten kann und soll,
- dass Flüssiggas für den Antrieb von Schiffen und Fähren bezüglich Emissionen sauberer als Marinediesel und Schweröl und somit deutlich umweltfreundlicher beim Transport von Personen und Gütern ist,
- dass, mit Verweis auf die EU-Richtlinie 2014/94 sowie die „Richtlinie über die Gewährung von Zuwendungen zur Verbesserung der Versorgung mit alternativen Treibstoffen in Niedersachsen“, gültig bis 31.12.2023, eine LNG-Versorgungsinfrastruktur für See- und Binnenschiffe sowie für schwere Nutzfahrzeuge im Fernverkehr bis 2025 auch in Niedersachsen zu realisieren ist und
- dass die Reduzierung einseitiger Abhängigkeiten bei der Versorgung mit Energieträgern zur Stabilisierung und Sicherheit unsere Gesellschaft und Volkswirtschaft beiträgt.

Der Landtag begrüßt,

- dass in Niedersachsen die Pläne zur Schaffung von Flüssiggasterminals konkretisiert wurden und werden,
- dass sich auf Initiative Niedersachsens die Verkehrs- und Umweltminister der Küstenländer mit dem Thema Flüssiggasterminal beschäftigen,
- dass sich der Bund und das Land für die Errichtung nationaler Flüssiggasimportterminals einsetzen und der Bund eine finanzielle Förderung in Aussicht stellt,
- dass in Niedersachsen zunehmend Schiffe mit LNG betrieben, aber auch entwickelt und gebaut werden.

Der Landtag fordert die Landesregierung auf,

1. sich gegenüber dem Bund für die Standorte in Niedersachsen einzusetzen und dabei insbesondere die Standortvorteile herauszustellen,
2. eine LNG-Strategie zu entwickeln, die Anwendungen im Mobilitätssektor, als Vorprodukt der chemischen Industrie sowie zur Energieversorgung umfasst und Synergien beschreibt,
3. sich beim Bund für die Entwicklung einer bundesweiten LNG-Strategie einzusetzen,
4. eine Koordinierungsstelle „Flüssiggasterminal“ unter Einbindung der maßgeblichen Akteure aus Niedersachsen einzurichten, um die Chancen für ein Flüssiggasterminal in Niedersachsen zu erhöhen,
5. eine Potenzialanalyse zur Wirtschaftlichkeit und Verkehrstauglichkeit von mit LNG betriebenen Lkw einschließlich einer Analyse zur dann notwendigen Tankstelleninfrastruktur zu erstellen,
6. gemeinsam mit den Speditions- und Logistikverbänden zu prüfen, wie LNG zur Reduzierung von Verkehrsemissionen insbesondere bei Schwerlasttransporten beitragen kann,
7. zu prüfen, inwieweit weitere Mittel aus EU-Fonds für TEN-V-Projekte, z. B. dem Fonds CEF - Connecting Europe Facility, zur Errichtung von Infrastrukturen für alternative Kraftstoffe Anwendung finden können,
8. sich beim Bund dafür einsetzen, das Pilotprojekt zur Förderung von LNG-Lkw in Berlin zügig zu evaluieren und gegebenenfalls auf das ganze Bundesgebiet auszuweiten.

Begründung

Die Erschließung weiterer Importmöglichkeiten für Gas ist mit Blick auf die Zukunft einer sicheren Energieversorgung essenziell für Deutschland. Als Übergang zwischen der absehbaren Abschaltung sämtlicher Kernkraftwerke, dem sich abzeichnenden Ausstieg aus der Verfeuerung von Stein- und Braunkohle und einer fortschreitenden Decarbonisierung der Energieversorgung spielt Gas bei der Versorgung des Standortes Deutschland mit Energie für Strom, Wärme und Mobilität für einen Übergangszeitraum eine wachsende Rolle. Bis sämtliche Energiebedarfe unserer Volkswirtschaft regenerativ und emissionsfrei sind, gilt es, den Übergang berechenbar und sicher unter Vermeidung einseitiger Abhängigkeiten zu gestalten. Flüssiggas ist hierfür in besondere Art geeignet.

Darüber hinaus gehört die Senkung von Abgas- und Lärmemissionen 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 zu einer breiteren 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 (dena), des Deutschen Vereins des Fas- und Wasserfachs (DGDV) 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 Umfangs 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 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 DowChemical-Fabrik die Regasifizierung für die Einspeisung ins Gasnetz ermöglicht, kann in Wilhelmshaven nicht abgerufene Offshorewindenergie für geringere Energieeinsätze sorgen.

Christian Grascha
Parlamentarischer Geschäftsführer