

Unterrichtung

Hannover, den 04.06.2019

Die Präsidentin des Niedersächsischen Landtages
- Landtagsverwaltung -

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

Antrag der Fraktion der SPD und der Fraktion der CDU - Drs. 18/2194

Beschluss des Landtages vom 10.12.2018 - Drs. 18/2357 (nachfolgend abgedruckt)

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

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 begrüßt.

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 begrüßt,

- 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 zugänglich zu evaluieren und gegebenenfalls auf das Bundesgebiet auszuweiten.

Antwort der Landesregierung vom 04.06.2019

LNG eröffnet die leitungsungebundene globale Erdgasversorgung und somit den Eintritt neuer globaler Player wie Katar, Algerien, Australien oder der USA in den europäischen Markt.

Die Landesregierung ist der Auffassung, dass die Erhöhung der Diversifizierung der Erdgasversorgung einen Beitrag dazu leistet, die Energieversorgung Deutschlands langfristig zu wettbewerbsfähigen Preisen zu sichern. Dabei trägt der Aufbau einer eigenen LNG-Importinfrastruktur dazu bei, neben der bereits vorhandenen Anbindung an die LNG-Terminals in Belgien (Zeebrugge) und den Niederlanden (Rotterdam), Deutschland direkt ohne zusätzliche Transportwege mit LNG zu versorgen.

Gleichwohl zeigen unterschiedliche Studien und Veröffentlichungen, dass vor allem im asiatischen Raum eine stark anwachsende LNG-Nachfrage besteht, die sich im europäischen Markt jedoch bisher nur moderat widerspiegelt. Insbesondere Russland soll danach die primäre Gasbezugsquelle in Europa bleiben (2040: 1/3 des europäischen Erdgasbedarfes wird von Russland gedeckt). Im Vergleich dazu liegt der LNG-Anteil an den Erdgasimporten der EU heute bei rund 15 %; bis 2040 wird mit einem weiteren Anstieg des LNG-Anteiles auf mehr als 25 % am europäischen Erdgasimport gerechnet (International Energy Agency (IEA), World Energy Outlook, Paris 2018).

Grundsätzlich richtet sich das Nachfragepotenzial an LNG im In- und benachbarten Ausland u. a. nach der Wettbewerbsfähigkeit von LNG gegenüber Pipelinegas. Die Landesregierung geht davon aus, dass mit steigendem LNG-Angebot die Weltmarktpreise für LNG sinken und sich somit die Wettbewerbsfähigkeit von LNG gegenüber Pipelinegas verbessert.

Dies vorausgeschickt, wird zu den Nummern 1 bis 6 der Landtagsentschließung Folgendes ausgeführt:

Zu 1:

Die Landesregierung weist die Bundesregierung auf verschiedenen Ebenen sowohl postalisch als auch in Gesprächen kontinuierlich und intensiv auf die erheblichen Potenziale der niedersächsischen Standorte für LNG-Importanlagen in Wilhelmshaven und Stade hin und wirbt für eine Verbesserung der wirtschaftlichen Rahmenbedingungen für potenzielle Investoren.

Exemplarisch herauszugreifen ist ein Schreiben von Wirtschaftsminister Dr. Althusmann an Bundeswirtschaftsminister Altmaier vom 04.01.2019, in dem rechtliche Änderungen zur Unterstützung beim Aufbau von LNG-Infrastrukturen gefordert werden, die im Sinne eines fairen Wettbewerbs der privatwirtschaftlichen Investoren diskriminierungsfrei für alle LNG-Importanlagen gleichsam Geltung erlangen.

Ergänzend dazu hat die Konferenz der Wirtschafts- und Verkehrsminister/-senatoren der norddeutschen Küstenländer am 26.11.2018 auf Antrag des Landes Niedersachsen einen Beschluss zum Aufbau von LNG-Import- und Umschlagkapazitäten gefasst. Zielrichtung dieses Antrages ist insbesondere die Etablierung von Fördermaßnahmen des Bundes zur Schaffung eines nachhaltig attrak-

tiven Investitionsklimas für die Ansiedlung von LNG-Infrastrukturen in Norddeutschland und den bundesweiten Einsatz von LNG im Mobilitätssektor. Dieser Beschluss wurde der Bundesregierung übersandt.

Darüber hinaus fand am 12.02.2019 im Bundesministerium für Wirtschaft und Energie (BMWi) eine deutsch-amerikanische Konferenz zur Entwicklung des LNG-Importmarktes statt. Im Rahmen dieser Konferenz hat Bundeswirtschaftsminister Altmaier angekündigt, mindestens zwei Terminals in Norddeutschland finanziell zu unterstützen. Eine Entscheidung des Bundeswirtschaftsministers wird von der Landesregierung im Laufe des ersten Halbjahres 2019 erwartet.

Als Ergebnis der Bemühungen Niedersachsens sowie der LNG-Konferenz hat das BMWi im März 2019 den Referentenentwurf „Verordnung zur Verbesserung der Rahmenbedingungen für den Aufbau der LNG-Infrastruktur in Deutschland (LNG-VO)“ vorgelegt. Die Rechtsänderungen sehen vor, dass der jeweilige Fernleitungsnetzbetreiber die Anbindungsleitung für ein LNG-Terminal an das Gasnetz zu errichten hat. Damit wären die Kosten für LNG-Anbindungsleitungen (Investitions- und Betriebskosten) nicht mehr vom jeweiligen LNG-Anlagen-Betreiber zu tragen. Vielmehr würden die jeweiligen Fernleitungsnetzbetreiber die Kosten für den Leitungsbau tragen und über ihre jeweiligen Gasnetzentgelte refinanzieren. Im Ergebnis gewährleistet die geplante Neuregelung eine Gleichbehandlung von Importen via Pipeline und LNG. Nach Auskunft des BMWi soll das Verfahren noch vor der Sommerpause abgeschlossen werden, um allen Marktakteuren schnell Planungs- und Investitionssicherheit zu geben.

Im Rahmen einer fachlichen Stellungnahme zum Referentenentwurf der LNG-VO hatte das Niedersächsische Ministerium für Umwelt, Energie, Bauen und Klimaschutz die Verbesserung der gesetzlichen Rahmenbedingungen und die wirtschaftliche Unterstützung für die Realisierung von LNG-Importterminals ausdrücklich begrüßt, jedoch auch erneut darauf hingewiesen, dass die Verbesserung der gesetzlichen Rahmenbedingungen nur ein erster Schritt für die Unterstützung von LNG-Infrastrukturvorhaben darstellen könne und es aus niedersächsischer Sicht weiterhin passender Rahmenbedingungen seitens des Bundes bedürfe.

Zu 2:

Im Vergleich norddeutscher Standorte bietet Wilhelmshaven den Vorteil eines optimalen Seeweges, der jederzeit seeschiffahrtsgerecht ist, sowie der räumlichen Nähe zu großen Gasspeicherkapazitäten. Stade bietet eine starke chemische Industrie, die zukünftig sicher versorgt sein will. Die Landesregierung betrachtet beide Standorte als gleichwertig mit einer unterschiedlichen strategischen Ausrichtung: Wilhelmshaven als versorgungsstrategisches Importterminal zur langfristigen Sicherung des Erdgasbedarfes in Deutschland, während Stade eher als regionaler LNG-Versorgungsdienstleister große Marktpotenziale bedienen könnte.

Sowohl die Planungen der Unternehmen Uniper SE und MOL für Wilhelmshaven als auch der LNG Stade GmbH im Verbund mit dem amerikanischen Chemiekonzern DOW haben einen hohen und inzwischen auch belastbaren Detaillierungsgrad erreicht. Gleichwohl steht nach Kenntnis der Landesregierung die endgültige Investitionsentscheidung der o. g. Vorhabensträger aus. Angekündigt haben diese, noch bis Ende 2019 (Uniper) bzw. im Laufe des Jahres 2020 (LNG Stade) eine Entscheidung über den Bau eines LNG-Terminals treffen zu wollen.

Um die Unternehmen bei der Projektumsetzung sowie der Entwicklung von Geschäftsfeldern und Absatzmärkten zu unterstützen, beinhaltet die Strategie der Landesregierung die Bearbeitung folgender Themenfelder:

- Erarbeitung von Perspektiven für LNG-Infrastrukturentwicklung und -distribution in Niedersachsen und für Versorgung LNG-angetriebener Schiffe unter Einbeziehung der niedersächsischen Häfen sowie weiterer zukünftiger LNG-Small-Scale-Anwendungen,
- Unterstützung der Entwicklung LNG-basierter Wertschöpfungsketten i. Z. m. LNG-Terminals,
- Initiierung und Koordination weiterer innovativer LNG-Projekte in Niedersachsen (Umstellung betrieblicher Energieversorgung, Kälterückgewinnung aus LNG etc.),
- Koordination und Durchführung von Politik- und Stakeholder-Dialogen zur LNG-Entwicklung,

- Klärung regulatorischer Fragen auf Bundes- und EU-Ebene,
- Informations- und Aufklärungskampagne zu LNG im Allgemeinen und Umwelteffekten im Besonderen,
- Standortkommunikation für LNG-Infrastrukturentwicklung.

Zu 3:

Eine belastbare Einschätzung zur Anzahl der benötigten LNG-Importterminals kann durch die Landesregierung nicht gegeben werden, da unterschiedliche, schwer prognostizierbare Faktoren die LNG-Bedarfsentwicklung bestimmen. Neben der europäischen Erdgasnachfrage und den damit verbundenen Importmengen beeinflussen auch die Entwicklung der Weltmarktpreise für LNG und das weltweit verfügbare LNG-Angebot die weiteren Potenzialentwicklungen bei der Erzeugung Erneuerbarer Energien und politische Verwerfungen auf dem Energiesektor die Entwicklung eines globalen LNG-Marktes.

Beispielsweise sind aus energiewirtschaftlicher und -politischer Sicht die Auswirkungen des Baus der Nord Stream 2 auf die geplanten LNG-Importterminals zu berücksichtigen. Nach gegenwärtiger Planung wird die Nord-Stream-2-Pipeline Ende 2019 fertiggestellt. Russisches Erdgas, das dann über die verschiedenen Lieferwege (Nord Stream 1 und 2, Jamal, Ukraine-Transit) verstärkt nach Europa exportiert werden soll, steht damit langfristig im Wettbewerb mit LNG, das nach Fertigstellung deutscher LNG-Terminals in den Markt kommen soll. Dies kann positive Auswirkungen auf den Erdgaspreis haben, wobei russisches Erdgas und importiertes LNG z. T. unterschiedliche Märkte bedienen.

Vor diesem Hintergrund sind Aussagen zum LNG-Anteil am gesamtdeutschen Erdgasimport derzeit spekulativ und hängen letztlich auch von der Größe der geplanten LNG-Terminals ab. Hinzu kommt, dass LNG-Händler an einem zukünftig deutschen LNG-Terminal erworbenes LNG nicht nur in Deutschland, sondern im gesamten Binnenmarkt verkaufen könnten.

Die bisherigen Planungen sehen den Aufbau von Importkapazitäten in Höhe von 10 Milliarden m³ (Uniper) und bis zu 12 Milliarden m³ Erdgas im Endausbau (LNG Stade) vor. Kumuliert betrachtet, entspricht diese Größenordnung rund 25 % des gesamtdeutschen Erdgasverbrauches, weswegen die Landesregierung davon ausgeht, dass potenzielle Risiken für die Versorgungssicherheit in Deutschland aufgrund des mittelfristigen Wegfalls der heimischen Erdgasförderung und des stetigen Rückgangs von Lieferungen aus angestammten europäischen Förderregionen nicht zu besorgen sind.

Im Übrigen wird auf die Stellungnahme zu Nummer 1 verwiesen.

Zu 4:

Die Beauftragung einer Potenzialanalyse zur Wirtschaftlichkeit und Verkehrstauglichkeit von mit LNG betriebenen Lkw einschließlich einer Analyse zur dann notwendigen Tankstelleninfrastruktur wurde vom MW geprüft, und für 2019 ist grundsätzlich eine Ausschreibung eingeplant. Aktuelle Studien und Berichte sollen aber noch einbezogen werden, insbesondere zum CO₂-Minderungspotenzial von LNG, darunter der Bericht der AG2 „Alternative Antriebe und Kraftstoffe für nachhaltige Mobilität“ der Nationalen Plattform Mobilität der Zukunft (NPM), die Studie von Shell, DLR und der TU Hamburg vom Februar 2019 sowie die „AGORA Verkehrswende“. Für Niedersachsen soll die von MARIKO beauftragte Standortanalyse vom Oktober 2017 einbezogen werden.

Zu 5:

In Deutschland ist die Verwendung von LNG im Straßengüterverkehr noch selten, erlebt derzeit aber einen Aufwärtstrend. Das größte Markthemmnis für die Verbreitung von LNG im Straßengüterverkehr liegt derzeit in der fehlenden Tankinfrastruktur. Der Bau von LNG-Tankstellen ist noch etwa doppelt so teuer wie der Bau „konventioneller“ Anlagen. Zusätzlich ist deren Betrieb kostenintensiver. Dies liegt u. a. am aufwändigen Tankvorgang, bei dem wegen der sehr niedrigen Temperaturen Schutzhandschuhe und andere Sicherheitsmaßnahmen erforderlich sind, für die alle Nutzer einzeln geschult werden müssen.

Bis 2017 waren die Leistung der am Markt verfügbaren Motoren für LNG-Lkw mit etwas über 300 PS für schwere Zuladungen und gebirgige Strecken im Fernverkehr noch unzureichend. Das hat sich mittlerweile aber geändert. Ein LNG-Lkw ist im Augenblick in der Anschaffung noch deutlich teurer als ein vergleichbares Dieselfahrzeug. Die Unterschiede in den Betriebskosten zwischen LNG und Diesel ergeben sich nahezu ausschließlich über den Treibstoff. Die Reichweite eines Fahrzeugs mit vollem Tank beträgt bis zu 1 500 km.

Aktuelle Berechnungen zeigen, dass sich die Umrüstung auf LNG-LKWs bereits nach drei Jahren rechnet. Unterstützt wird die Umstellung u. a. durch die Förderrichtlinie für energieeffiziente, CO₂-arme LKWs des BMVI („Richtlinie über die Förderung von energieeffizienten und/oder CO₂-armen schweren Nutzfahrzeugen in Unternehmen des Güterkraftverkehrs“ vom 22.05.2018). Die Anschaffung von LNG-Lkw wird mit 12 000 Euro unterstützt. Seit Beginn der BMVI-Fördermaßnahmen für Fahrzeuge mit verringertem CO₂-Ausstoß im Juli 2018 gibt es einen deutlichen Anstieg der Nachfrage bei LNG-Lkw, der durch das verbesserte Fahrzeugangebot mit Serienfahrzeugen noch zunimmt. Einen weiteren Schub erwarten Anbieter, wenn die Höhe der Lkw-Maut abhängig von den CO₂-Emissionen berechnet wird. Mit Erdgas betriebene Fahrzeuge werden 2019 und 2020 zwei Jahre komplett von der Lkw-Maut befreit. Ab dem 01.01.2021 soll dann ein reduzierter Mautsatz gelten, der 1,1 Cent/km günstiger als für ein vergleichbares Diesel-Fahrzeug der Euro 6-Norm ist. Die bis 2026 in Deutschland verlängerte Steuerermäßigung auf Erdgas gibt weitere Planungssicherheit für die Investoren und Logistikunternehmen. Aktuell gibt es in der EU etwa ca. 4 000 LNG-Lkw (Stand 01.01.2019), wobei eine vollständige Statistik nicht verfügbar ist.

Der Bundesverband Güterkraftverkehr, Logistik und Entsorgung (BGL) hat die Förderung des Bundes zur Anschaffung von schweren Gas-Lkw ausdrücklich begrüßt. Die Mehrkosten für die LNG-Lkw liegen bei ca. 30- 40 000 Euro, die sich nach Aussage verschiedener Akteure, u. a. aus dem Pilotvorhaben in Berlin, innerhalb von drei Jahren amortisieren, während die aktuelle Shell-Studie mit einer Amortisierung nach fünf Jahren bei 30 % Mehrkosten bei der Anschaffung rechnet. Es wird aber auch damit gerechnet, dass sich die Mehrkosten künftig verringern werden.

Derzeit ist noch unsicher, welcher Emissionsfaktor für LNG verwendet wird. Hinsichtlich des Treibhausgas (THG)-Minderungspotenzials von LNG wird aktuell noch mit Simulationen gerechnet, wobei aber die jeweils eingerechnete Motorentchnik ausschlaggebend für das Minderungspotenzial ist. Aktuell ist Erdgas allgemein berücksichtigt und weist einen energetischen CO₂-Emissionsvorteil von ca. 23 % gegenüber Diesel auf, so die Shell Studie 2019.

Zu 6:

Grundsätzlich haben Gütertransporte aufgrund geänderter Randbedingungen seit Ende 2018 eine größere Marktreife erhalten, sodass die Notwendigkeit weiterer Pilotvorhaben zu hinterfragen ist. Eventuell wäre eine Marktanalyse einer Potenzialanalyse vorzuziehen.

Eine Umrüstung für Logistikunternehmen ist jedoch nur sinnvoll, wenn die Infrastruktur für LNG-Tankstellen entsprechend ausgebaut ist. Nicht nur Deutschland unterstützt den Ausbau der umweltfreundlichen Kraftstoff-Alternative, auch die Europäische Kommission arbeitet derzeit an einer Richtlinie zur Kraftstoffinfrastruktur. Mehrere Kraftstoffunternehmen, darunter Uniper und Shell, haben angekündigt, LNG-Tankstellen auch in Deutschland aufzubauen. Seit Juni 2016 bietet Niedersachsen eine Förderung für den Aufbau von LNG-Tankstellen an („Richtlinie über die Gewährung von Zuwendungen zur Verbesserung der Versorgung mit alternativen Treibstoffen in Niedersachsen“, in: Nds. Ministerialblatt Nr. 22/2016). Die Investitionen können mit bis zu 50 % gefördert werden. Stand April 2019 liegen ein Antrag für den Aufbau einer LNG-Tankstelle und mehrere Interessenbekundungen vor.

Eine Untersuchung des Deutschen Vereins des Gas- und Wasserfaches e. V. (DVGW) zeigt einen Bedarf von 50 Tankstellen für den Fern- und Regionaltransport an. Die dort genannten Standorte stellen allerdings eine auf der Betrachtung von Verkehrsknoten basierende grobe Einschätzung dar. In Deutschland gibt es noch kein wissenschaftlich oder politisch definiertes Vorrangnetz für LNG.

Die erste Tankstelle - für registrierte Kunden - für den Straßengüterverkehr wurde 2016 in Ulm eröffnet. Insgesamt werden für Deutschland bislang 4 LNG-Tankstellen verzeichnet. Eine Übersicht

über das europäische LNG-Tankstellennetz kann auf der Website <https://www.ngva.eu/stations-map/> eingesehen werden.

(Verteilt am 07.05.2019)