

Antwort der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Bernd Reuther, Frank Sitta,
Grigorios Aggelidis, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der FDP
– Drucksache 19/5145 –**

Nutzung von Flüssiggas (LNG) in der Schifffahrt

Vorbemerkung der Fragesteller

Ab dem Jahr 2020 gelten verschärfte Umweltstandards der Internationalen Maritimen Organisation (IMO). Im Zuge des MARPOL-Abkommens (Internationales Übereinkommen zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe) darf in der Schifffahrt der Anteil des Schwefels im Schweröl anstatt 3,5 Prozent, lediglich 0,5 Prozent betragen. Deutschland profitiert als Anrainer zweier Schwefel-Emissionsüberwachungsgebiete (Sulfur Emission Control Area – SECA) bereits von einer strengeren Regelung. In den SECAs der Nord- und der Ostsee gilt seit Anfang 2015 bereits ein strengerer Grenzwert für den Schwefelgehalt von Schiffskraftstoffen: Hier sind maximal 0,10 Prozent erlaubt.

LNG hat in der Schifffahrt eine Vielzahl an Vorteilen. Es reduziert die Emission von CO₂ um 25 Prozent und Stickoxide um 80 Prozent. Des Weiteren werden keine Schwefeloxide und Feinstäube emittiert. Der weltweite LNG-Markt wächst und ist mit derzeit 19 exportierenden Ländern ausreichend diversifiziert. Dennoch hat Deutschland momentan kein LNG-Importterminal (Quelle: GIIGNL, Annual Report 2018). Um der Technologie zum Durchbruch zu verhelfen, bedarf es neben einem LNG-Terminal einheitlicher Vorschriften für die Häfen. Das schafft die nötige Planungssicherheit für die Reedereien.

1. Wie schätzt die Bundesregierung das LNG-Nachfragepotenzial als Treibstoff heute, in den nächsten fünf bzw. zehn Jahren in den deutschen See- und Binnenhäfen ein?

Der Bundesregierung liegen hierzu keine eigenen Informationen vor.

2. Wie viele LNG-Importterminals im In- und benachbarten Ausland sind nach Einschätzung der Bundesregierung nötig, um das zukünftige Nachfragepotenzial an LNG zu befriedigen?

Eine Einschätzung zur Anzahl der benötigten LNG-Importterminals im In- und benachbarten Ausland kann durch die Bundesregierung nicht gegeben werden, da dies von einer Vielzahl von Faktoren abhängt, unter anderem der Entwicklung

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Wirtschaft und Energie vom 8. November 2018 übermittelt und mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur vom 8. Mai 2019 ergänzt.

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

der Erdgasnachfrage in Europa in den nächsten Jahren und den damit verbundenen Importmengen, der Entwicklung der Weltmarktpreise für LNG und der davon abhängigen Nachfrage nach LNG sowie von dem zur Verfügung stehenden LNG-Angebot auf dem Weltmarkt.

Das Nachfragepotenzial an LNG im In- und benachbarten Ausland richtet sich unter anderem nach der Wettbewerbsfähigkeit von LNG gegenüber Pipelinegas. Die Bundesregierung geht davon aus, dass mit steigendem LNG-Angebot die Weltmarktpreise für LNG sinken und sich somit die Wettbewerbsfähigkeit von LNG gegenüber Pipelinegas verbessert.

3. Welche Strategie verfolgt die Bundesregierung bezüglich einheitlicher Bunkervorschriften von LNG, damit die Vorgaben im Nationalen Strategierahmen über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe (NSR) umgesetzt werden können?

Die European Maritime Safety Agency hat im Jahr 2018 einen Leitfaden für die Bebunkerung mit LNG veröffentlicht. Der Leitfaden wurde im Rahmen des European Sustainable Shipping Forum in enger Abstimmung zwischen den EU-Mitgliedstaaten, der Industrie und der europäischen Kommission erarbeitet. Hiermit liegt ein europaweit abgestimmtes Dokument vor, das die Umsetzung von LNG als Schiffskraftstoff unterstützt und den Verantwortlichen als Hilfestellung dient.

4. Hält die Bundesregierung daran fest, dass den Aufbau einer entsprechenden LNG-Versorgungsinfrastruktur die Häfen gemeinsam mit der Industrie leisten müssen?

Wenn nein, warum nicht?

Die Bundesregierung hält daran fest, dass die Häfen gemeinsam mit der Industrie den Aufbau einer entsprechenden LNG-Versorgungsinfrastruktur leisten müssen.

5. Wird die Bundesregierung LNG-Importterminals mit Zuschüssen fördern?
6. Wenn ja, in welcher Höhe, und wann ist mit einer Förderung zu rechnen?

Die Fragen 5 und 6 werden gemeinsam beantwortet.

Die Bundesregierung verweist auf die Antwort der Bundesregierung auf die Schriftliche Frage 73 des Abgeordneten Klaus Ernst auf Bundestagsdrucksache 19/5282.

7. Wie unterstützt die Bundesregierung die Länder bei der Hafentwicklung bezüglich LNG, wie sie es in der NSR angekündigt hat?

Im Rahmen der Mobilitäts- und Kraftstoffstrategie wird die Realerprobung von Technologien im Bereich alternativer Antriebe wie LNG durch die Förderung von Pilotprojekten unterstützt. So wird z. B. ein Pilotprojekt zur Entwicklung und Erprobung von LNG-PowerPacs gefördert, die für Containerschiffe eine mobile, emissionsarme Landstromversorgung im Hafen zur Verfügung stellen können.

Darüber hinaus besteht die Möglichkeit, Baukostenzuschüsse für den Aufbau einer LNG-Hafeninfrastruktur gemäß Erläuterung zu Titel 1210/891 62 zu leisten.

8. Welche und wie viele Veranstaltungen hat das BMVI seit Erscheinen der NSR mit den Ländern koordiniert, mit dem Ziel, eine gemeinsame Rechtsanwendung für die Nutzung von LNG zu entwickeln, die ein gemeinsames Genehmigungsmanagement ermöglicht?
9. Welche Regelungen wurden seither für eine gemeinsame Rechtsanwendung für die Nutzung von LNG harmonisiert?

Die Fragen 8 und 9 werden gemeinsam beantwortet.

Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur hat seit Erscheinen des Nationalen Strategierahmen für den Ausbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe (NSR) keine Veranstaltungen mit den Ländern koordiniert.

Der Bundesregierung ist bekannt, dass das Regelwerk des Deutschen Vereins des Gas- und Wasserfaches (DVGW) technische Regelungen für den Einsatz von LNG enthält. Diese wurden fast vollständig auf europäischer Ebene (European Committee for Standardization) und internationaler Ebene (International Organization for Standardization) teilweise unter direkter Mitwirkung des DVGW (Normenausschuss Gas – DIN) erstellt und anschließend in das nationale DVGW-Regelwerk übernommen.

10. Wie sicher ist nach Kenntnis der Bundesregierung der Transport von LNG per LKW im Vergleich zum Schiff?

Bei Einhaltung der gesetzlichen Regeln und technischen Vorschriften ist ein sicherer Transport von LNG per Schiff oder LKW gegeben.

11. Welche Genehmigungen müssen beim Umbau von Binnenschiffen auf LNG-Antriebe von den Generaldirektionen der WSV erteilt werden?

Es sind die Bestimmungen der Binnenschiffsuntersuchungsordnung (BinSchUO) in Verbindung mit den vom Europäischen Ausschuss zur Ausarbeitung von Standards im Bereich der Binnenschifffahrt beschlossenen Europäischen Standards der technischen Vorschriften für Binnenschiffe (ES-TRIN) einzuhalten. Die Nutzung von LNG als Brennstoff an Bord von Binnenschiffen ist bei Einhaltung der in Kapitel 30 ES-TRIN genannten Vorschriften zulässig. Nach dem Umbau ist das Fahrzeug der Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt (GDWS) zur Nachuntersuchung vorzustellen.

12. Sind die Generaldirektionen der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV) mit genügend Personal ausgestattet, um den Umbau von Binnenschiffen auf LNG fachmännisch zu bewerten?

Die GDWS ist für Untersuchungsfälle im üblichen Rahmen mit dafür bemessenem Personal ausgestattet.

13. Wie viele auf LNG-Antrieb umgebaute Schiffe können pro Jahr von den Generaldirektionen abgenommen werden?

Derzeit liegen keine Erfahrungen über den erforderlichen Zeitbedarf vor. Konventionelle Fahrzeuge können an einem Tag untersucht werden.

14. Wie lange dauert das Genehmigungsverfahren eines auf LNG-Antrieb umgebauten (Binnen-)Schiffs?

Derzeit liegen keine Erfahrungen über den erforderlichen Zeitbedarf vor. Wenn alle Bestimmungen der BinSchUO eingehalten werden und die erforderlichen Gutachten und Unterlagen komplett und genehmigungsfähig vorliegen, wird von einem dem Zulassungsverfahren von konventionellen Fahrzeugen vergleichbaren Zeitansatz ausgegangen.

15. Ist ein LNG-Antrieb nach Kenntnis der Bundesregierung für den Einsatz in wechselnden Drehzahlbereichen sinnvoll?

Welche Schlüsse zieht die Bundesregierung daraus für die See- und Binnenschifffahrt?

Von bisher in der Binnenschifffahrt eingesetzten LNG-betriebenen Wasserfahrzeugen sind keine betrieblichen Störungen, die durch Fahren im wechselnden Drehzahlbereich hervorgerufen wurden, bekannt.

Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur hat die Antwort zu Frage 15 mit Schreiben vom 8. Mai 2019 wie folgt ergänzt.

Es sind bisher nur vereinzelt im Ausland registrierte Binnenschiffe mit LNG-Antrieb auf deutschen Wasserstraßen unterwegs. Von diesen wenigen Fahrten sind keine betrieblichen Störungen bekannt. Derzeit liegen noch zu wenige Erfahrungen vor, um daraus Schlüsse zu ziehen oder Handlungsnotwendigkeiten abzuleiten.

16. Beteiligt die Bundesregierung die Bund-Länder-Arbeitsgemeinschaft Wasser (LAWA) bei der Erarbeitung einer LNG-Importinfrastruktur?

Wenn nein, warum nicht?

17. Wenn ja, welche Ergebnisse hat die LAWA bis jetzt bezüglich einer einheitlichen LNG-Importinfrastruktur geliefert?

Die Fragen 16 und 17 werden gemeinsam beantwortet.

Eine Beteiligung der Bund/Länder-Arbeitsgemeinschaft Wasser mit dem Thema LNG-Infrastrukturstrategie ist nicht erfolgt, da die Erarbeitung einer einheitlichen LNG-Importinfrastruktur durch die Bundesregierung nicht vorgesehen ist.

18. Wie schätzt die Bundesregierung den Anteil von ausländischem Erdgas ein, welches mit der umstrittenen Methode des „Fracking“ gewonnen wird?

Eine Einschätzung zum Anteil an gefracktem Erdgas kann durch die Bundesregierung nicht gegeben werden, da dies davon abhängt, aus welcher Quelle LNG bezogen wird.

19. Welche Auswirkungen hat nach Kenntnis der Bundesregierung der Bau eines oder mehrerer LNG-Importterminals auf den deutschen Gasmarkt?

20. Welchen Beitrag liefert ein deutsches LNG-Importterminal nach Einschätzung der Bundesregierung zur Energiesicherheit Deutschlands?

Die Fragen 19 und 20 werden gemeinsam beantwortet.

Die Bundesregierung ist der Auffassung, dass die Erhöhung der Diversifizierung der Erdgasversorgung einen Beitrag dazu leistet, für die nähere Zukunft eine sichere Energieversorgung Deutschlands und der Europäischen Union zu wettbewerbsfähigen Preisen zu gewährleisten. Der Aufbau von LNG-Infrastruktur in Deutschland würde dazu beitragen, dass Deutschland, neben der bereits vorhandenen Anbindung an die LNG-Terminals Zeebrugge und Rotterdam, auch direkt mit LNG versorgt werden könnte und dieses zum Beispiel ohne zusätzliche Transportwege im Verkehrssektor einsetzen könnte.

21. Wie viel Prozent des bundesweiten Erdgasimports können nach Informationen der Bundesregierung mit einem (einzigen) deutschen LNG-Importterminal abgedeckt werden?
22. Wie viel Prozent des bundesweiten Erdgases können nach Informationen der Bundesregierung mit mehreren LNG-Importterminals abgedeckt werden?

Die Fragen 21 und 22 werden gemeinsam beantwortet.

Eine Aussage zum LNG-Anteil am gesamten Erdgasimport kann nicht getroffen werden, da dies wesentlich von der Größe der LNG-Terminals abhängt. Hinzu kommt, dass LNG-Händler an einem zukünftig deutschen LNG-Terminal erworbenes LNG nicht nur in Deutschland, sondern im gesamten Binnenmarkt verkaufen könnten.

23. Welche Auswirkungen hat bzw. haben nach Einschätzung der Bundesregierung ein bzw. mehrere LNG-Importterminal(s) auf Nord Stream 2?

Die Bundesregierung geht davon aus, dass die geplanten LNG-Importterminals keine Auswirkungen auf den Bau der Nord Stream 2 haben.

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) nach Europa kommt, muss sich dem zusätzlichen Wettbewerb auf dem Erdgasmarkt stellen, der nach Fertigstellung deutscher LNG-Terminals entstehen würde. Dies könnte positive Auswirkungen auf den Erdgaspreis in Europa haben, wobei russisches Erdgas und importiertes LNG teilweise unterschiedliche Märkte bedienen.

