

**Kleine Anfrage zur schriftlichen Beantwortung
mit Antwort der Landesregierung**

Anfrage der Abgeordneten Hillgriet Eilers und Jörg Bode (FDP)

Antwort des Niedersächsischen Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Digitalisierung namens der Landesregierung

Quo vadis LNG-Importterminal in Niedersachsen?

Anfrage der Abgeordneten Hillgriet Eilers und Jörg Bode (FDP), eingegangen am 14.06.2018 - Drs. 18/1161
an die Staatskanzlei übersandt am 21.06.2018

Antwort des Niedersächsischen Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Digitalisierung namens der Landesregierung vom 19.07.2018,

gezeichnet

In Vertretung

Dr. Berend Lindner

Vorbemerkung der Abgeordneten

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 m³ 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 Löschbrücke 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?**

Die Fragen 1 und 2 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Wie bereits in den Antworten zu den Fragen 3, 4, 7 und 8 der Drs. 18/573 vom 27.03.2018 dargelegt, erarbeitet die Landesregierung im Laufe dieses Jahres die bereits angekündigte Bundesratsinitiative (siehe Antwort zur Kleinen Anfrage für die Fragestunde Nr. 26 Frage 2 (Drs. 18/75 vom 14.12.2017)) und prüft in diesem Zeitraum zudem die Errichtung einer Geschäftsstelle für die zentrale Koordinierung von LNG-Projekten im maritimen Bereich.

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?**

Nein.

Im Übrigen wird auf die Antwort zu den Fragen 7, 8 und 9 verwiesen.

4. **Wie weit ist die Landesregierung bezüglich der Prüfung über die „Einrichtung einer Realisierungsgesellschaft“ (Drucksache 18/75)?**

Es wird auf die Antwort zur Frage 11 der Drs. 18/573 vom 27.03.2018 verwiesen.

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?**

Die Fragen 5 und 6 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Entwicklung und insbesondere die Detaillierung der Ziele der Realisierungsgesellschaft zählen zu den Kernaufgaben der o. g. Geschäftsstelle. Vor diesem Hintergrund kann dem Ergebnis der Arbeit der Geschäftsstelle nicht vorgegriffen werden.

Ergänzend dazu wird auf die Antwort zur Frage 12 verwiesen.

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)?**

Die Fragen 7, 8 und 9 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Wie bereits in Antwort auf Frage 5 der Drs. 18/573 vom 27.03.2018 angekündigt, beabsichtigt die Landesregierung, im Rahmen der Konferenz der Wirtschafts- und Verkehrsminister und Senatoren

der norddeutschen Küstenländer verstärkt auf ein gemeinsames Handeln, vor allem gegenüber dem Bund, hinzuwirken. Die nächste Konferenz ist für den 26.11.2018 vorgesehen.

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?

Die Fragen 10 und 11 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Aufgrund unterschiedlicher Standortmerkmale, die im Übrigen detailliert von der Potenzialanalyse zur „LNG-Infrastruktur an der deutschen Nordseeküste unter Betrachtung besonders geeigneter Standorte“ (Merkel Energy GmbH, Oktober 2017; abrufbar unter: www.mariko-leer.de/grosses-potenzial-fuer-errichtung-von-lng-import-infrastruktur-in-wilhelmshaven) beschrieben und bewertet werden, sieht die Landesregierung großes Potenzial für die Realisierung von LNG-Infra- bzw. Suprastrukturprojekten im Bereich der deutschen Nordseeküste.

Angesichts der geographischen Lage, der nautischen Rahmenbedingungen, der Gasnetzanbindung inklusive der Kavernenspeicherkapazitäten sowie der regionalen Möglichkeiten zur Industrierversorgung können sich verschiedene Absatz- und Versorgungsmodelle ergeben, die unmittelbaren Einfluss auf die Konzeption einer LNG-Infrastrukturanlage nehmen. Jede Anlage wird somit individuell entsprechend den örtlichen Gegebenheiten und Absatzzielen geplant. Voraussetzung hierfür ist eine solide und langfristig tragfähige Bedarfsprognose, die wiederum von der zukünftigen Entwicklung des weltweiten LNG- und Erdgasabsatzmarktes bestimmt wird.

Die Landesregierung geht aktuell davon aus, dass LNG im Rahmen der nationalen Strategie zur Versorgungssicherheit mittelfristig eine größere Rolle spielen wird. Jedoch liegen der Landesregierung keine belastbaren Zahlen vor, die eine Ableitung konkreter LNG-Importkapazitäten ermöglichen würde. Prognosen, wie etwa im Rahmen der o. g. Potenzialanalyse, geben zwar Anhaltspunkte für mögliche Versorgungsszenarien, jedoch beinhalten diese auch besonders richtungsgebende Annahmen, deren Einfluss sich erst in den nächsten Jahren zeigen wird (z. B. Entscheidung über den Bau der Nord Stream II).

In Anbetracht der Prognoseungenauigkeiten zur LNG-Entwicklung und der standortspezifischen Anlagenkonzeptionen wären daher Aussagen zur Anzahl von LNG-Infra- bzw. Suprastrukturen bzw. zum mengenmäßigen LNG-Importbedarf spekulativ und entbehren derzeit einer belastbaren Grundlage.

12. Welche Standorte kommen in Niedersachsen aus Sicht der Landesregierung für einen LNG-Importterminal infrage?

In der o. g. Potenzialanalyse wurden Marktpotenziale und Bedingungen für LNG-Infrastrukturen im Hinblick auf mögliche Standorte an der deutschen Nordseeküste untersucht und die ermittelten besonders geeigneten Standorte für einen nationalen LNG-Importterminal detailliert untersucht. Entlang der niedersächsischen Nordseeküste wurden hierbei insbesondere die Standorte Wilhelmshaven, Emden und Stade näher betrachtet.

Da es sich um privatwirtschaftliche Vorhaben handelt, sieht die Landesregierung derzeit keine Notwendigkeit einer Standortfokussierung und schließt im Interesse von Investoren auch gegebenenfalls alternative Standorte nicht aus.

Ergänzend dazu wird auf die Antwort auf Frage 20 verwiesen.

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?

Der Landesregierung liegen keine eigenen Informationen vor, die einen Vergleich der Breiten- und Tiefenwirkung von LNG-Terminals an den Standorten Brunsbüttel, Stade und Wilhelmshaven ermöglichen würde. Nach einer ersten Einschätzung ist an allen drei Standorten in unterschiedlich starker Ausprägung die industrielle Abnahme, die Einspeisung in das Erdgasnetz sowie die Bebungung von Schiffen und anderen Verkehrsträgern grundsätzlich möglich, sodass diese drei Standorte Potenzial für die Errichtung eines LNG-Terminals bieten.

Im Übrigen wird auf die Antwort zu den Fragen 10 und 11 verwiesen.

14. Welche LNG-Importmengen sind für die industrielle Anwendung sowie für die Belieferung von Häfen, Schiffen und anderen Verkehrsträgern in Deutschland absehbar erforderlich?

Der Landesregierung liegen keine eigenen Erkenntnisse vor, die eine verlässliche Prognose der zukünftig von der Industrie und im Verkehrsbereich einschließlich Schifffahrt benötigten LNG-Mengen erlauben. Verschiedene Experten gehen in diesem Zusammenhang von einem moderaten bis deutlichen Anstieg des LNG-Bedarfs in den Bereichen des Schiffs- und Straßengüterverkehrs in den nächsten zehn Jahren aus. Im Industriebereich bestehen in der Regel bereits Anschlüsse an das Erdgasnetz, sodass die Entscheidung zum Wechsel auf LNG im Wesentlichen von der Preisentwicklung der jeweiligen Energieträger abhängt. Die zukünftige Preisentwicklung von LNG wird dabei derzeit maßgeblich von der Verfügbarkeit, den internationalen Rohölpreisen sowie den Transport- und Umschlagskosten bestimmt, die nicht zuverlässig zu prognostizieren sind.

Im Übrigen wird auf die Antwort zu den Fragen 10 und 11 verwiesen.

15. Welche LNG-Importmengen sind aus welchen Gründen für die Einspeisung in das Erdgasnetz sinnvoll oder absehbar in Deutschland erforderlich?

Es wird auf die Antwort zu den Fragen 10 und 11 verwiesen.

16. In welcher Größenordnung (z. B. Prozent des deutschen Erdgasverbrauchs) stehen die geplanten LNG-Anlagen Brunsbüttel, Stade und Wilhelmshaven zueinander?

Die bisher bekannt gewordenen konzeptionellen Überlegungen bzw. Planungen an den genannten Standorten zielen darauf ab, LNG-Importkapazitäten zu schaffen, die im Bereich von rund 10 % des aktuellen Gesamterdgasverbrauchs in Deutschland liegen.

Laut Angaben des Bundesverbands der Energie und Wasserwirtschaft belief sich im Jahr 2017 der Erdgasverbrauch von Deutschland auf rund 985 Milliarden kWh. Verglichen mit den maximal geplanten Einspeisekapazitäten im Endausbau entspräche dies am Standort in Brunsbüttel rund 8 %, am Standort in Stade rund 13 % und am Standort in Wilhelmshaven rund 15 % des gesamten deutschen Erdgasverbrauchs.

17. Vor dem Hintergrund, dass für Brunsbüttel ca. 7 Milliarden m³, für Stade ca. 12 Milliarden m³ und für Wilhelmshaven ca. 14 Milliarden m³ jährliche Einspeisekapazitäten an Erdgas projektiert werden: Welche Größenordnung eines LNG-Importterminal ist für Deutschland absehbar sinnvoll?

Es wird auf die Antwort zu den Fragen 10 und 11 verwiesen.

18. Weshalb sind die in Rede stehenden Projektplanungen in Brunsbüttel, (Stade) und Wilhelmshaven nicht unmittelbar vergleichbar (Drucksache 18/920, Seite 51)?

Es wird auf die Antwort zu den Fragen 10 und 11 verwiesen.

19. Welche Investoren kommen neben den Investoren bei der German LNG Terminal GmbH in Brunsbüttel nach Auffassung der Landesregierung noch für eine Investitionstätigkeit im drei- bis vierstelligen Millionenbereich für einen „versorgungsstrategischen LNG-Importterminal“ (Drucksache 18/573) infrage?

Potenzielle Investoren sind u. a. Unternehmen, die im Bereich der deutschen bzw. europäischen Erdgasversorgung tätig sind oder auch LNG-Produzenten und -Lieferanten, die sich einen Zugang zum deutschen bzw. europäischen Gasversorgungsmarkt sichern wollen.

20. Gibt es innerhalb der Landesregierung eine abgestimmte Haltung zu den geplanten LNG-Importterminals in Wilhelmshaven und Stade, und wenn ja, wie ist diese?

Die Landesregierung hat sich im Koalitionsvertrag darauf verständigt, ein Flüssiggasterminal an der niedersächsischen Küste zu schaffen. Standortbezogene Aussagen bzw. Festlegungen werden an dieser Stelle nicht getroffen. Folglich ist die Strategie der Landesregierung auch nicht auf einen einzelnen Standort ausgerichtet. Vielmehr begrüßt und unterstützt die Landesregierung ausdrücklich zielgerichtete Aktivitäten und Projektvorschläge, die der Errichtung von LNG-Infra- bzw. Superstrukturen an der niedersächsischen Küsten dienen. Dabei bietet die Landesregierung insbesondere Beratungsleistungen zu potenziellen Ansiedlungsvorhaben an, vermittelt Kontakte in der Branche und gestaltet den Rechtsrahmen. Dies gilt gleichermaßen für die Projektplanungen in Wilhelmshaven, in Stade, in Emden und an anderen potenziellen Standorten in Niedersachsen.

21. Unterstützt die Landesregierung jeden potenziellen Standort für ein LNG-Importterminal in Niedersachsen, für den sich ein Investor finden lässt (bitte mit Begründung)?

Es wird auf die Antwort zur Frage 20 verwiesen.

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)?

Die Niedersachsen Ports GmbH & Co. KG (NPorts) war von der Dow Deutschland Anlagengesellschaft mbH (DOW) beauftragt worden, einen Industrieanleger für das seinerzeit von der DOW geplante Industriekraftwerk in Stade zu planen. Hierzu hatte NPorts mit der Firma DOW einen Ingenieurvertrag abgeschlossen, der die Planung und die Durchführung des Planfeststellungsverfahrens durch NPorts zum Inhalt hatte. Im Zuge dieser Planung wurde von der NPorts geprüft, ob an dem Industrieanleger auch LNG Schiffe abgefertigt werden können. Dieses ist grundsätzlich möglich.

23. Welche Rolle/Funktion nimmt NPorts bei der Errichtung eines LNG-Importterminals in Niedersachsen ein?

Die NPorts steht allen Aktivitäten positiv gegenüber, die zum Aufbau einer LNG-Infrastruktur in Form von LNG-Bunkermöglichkeiten oder LNG-Importterminals beitragen. Dabei ist allerdings zu berücksichtigen, dass NPorts als Infrastrukturgesellschaft nicht als Errichter und Betreiber einer solchen Einrichtung auftreten kann und will. Dies wird die originäre Aufgabe von Bunkerfirmen bzw. von Gasversorgungsunternehmen sein. NPorts wird, wenn möglich, bei Bedarf geeignete Flächen zur Errichtung der LNG-Infrastruktur zur Verfügung stellen.

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?

Die Erfahrungen beim Bau und späteren Betrieb neuer Hafenanlagen in den letzten Jahrzehnten haben gezeigt, dass es in Abhängigkeit von den örtlichen nautischen Gegebenheiten stets zu Auswirkungen auf vorhandene Schiffsverkehre gekommen ist. Entsprechende Szenarien sind Gegenstand der durchgeführten Genehmigungsverfahren gewesen. In der Folge bestimmen die unterschiedlichen Rechtsakte zur Errichtung der Hafenanlagen bauliche und/oder organisatorische Maßnahmen, wie im Einzelnen damit umzugehen ist. Das ist auch für den Bau eines LNG-Terminals oder Anlegers im Hafen Stade zu erwarten.

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)?

Der Landesregierung sind zum gegenwärtigen Zeitpunkt keine Kriterien bekannt, die einer Ansiedlung eines LNG-Terminals in Stade aufgrund „nautischer Herausforderungen“ entgegenstehen.

26. Wie ist der Sachstand bei der Einrichtung einer „Geschäftsstelle LNG-Infrastruktur“ in Wilhelmshaven?

Es wird auf die Antworten zu den Fragen 7 und 8 der Drs. 18/573 vom 27.03.2018 verwiesen.

27. Trifft die Aussage zu, dass die Landesregierung die Einrichtung einer „Geschäftsstelle LNG-Infrastruktur“ in Wilhelmshaven „gefordert“ (THB, 09.05.2018) hat?

Der THB berichtet in seiner Ausgabe vom 09.05.2018 u. a.: „Eine auch von niedersächsischen Politikern des Wirtschafts- und des Umweltministeriums geforderte Einrichtung einer ‚Geschäftsstelle LNG-Infrastruktur‘ gemäß Umsetzung der Richtlinie ‚Versorgung mit alternativen Kraftstoffen und Energie in Seehäfen‘ nimmt konkrete Gestalt an, teilte WHV jetzt mit.“ Dieser Beitrag enthält jedoch keine Vorfestlegung auf einen bzw. Forderung nach einem bestimmten Standort dieser Geschäftsstelle. Seitens der Landesregierung gibt es keine Vorfestlegung auf einen bestimmten Standort.

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?

Die Fragen 28, 29 und 30 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Konkrete Angaben zu einer möglichen Finanzierung der Geschäftsstelle, einschließlich Finanzierungshöhe und Finanzierungsdauer, liegen der Landesregierung noch nicht vor.

Im Übrigen wird auf die Antwort auf die Kleine Anfrage für die Fragestunde Nr. 26 Frage 2 (Drs. 18/75 vom 14.12.2017) verwiesen.

- 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?**

Ja.

- 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)?**

Wie bereits in der Antwort auf die Fragen 10 und 11 erläutert, sieht die Landesregierung großes Potenzial für die Realisierung von LNG-Infra- bzw. Suprastrukturprojekten im Bereich der deutschen Nordseeküste. Angesichts unterschiedlicher Standortmerkmale ergeben sich standortspezifisch angepasste Anlagenkonzeptionen, die später unterschiedliche Absatzmärkte bedienen könnten. Dies gilt sowohl für die geplanten Vorhaben in Wilhelmshaven und Stade als auch in Brunsbüttel. Die Landesregierung ist von den Standortvorteilen eines LNG-Terminals an der niedersächsischen Nordseeküste und hierbei insbesondere an den Standorten Wilhelmshaven und Stade überzeugt. Insofern wird die Landesregierung die Realisierung niedersächsischer LNG-Projekte weiterhin nach Kräften unterstützen und sich gleichzeitig auf Bundesebene nachdrücklich für eine Unterstützung der in Niedersachsen geplanten Vorhaben einsetzen.

- 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?**

Wie bereits in der Antwort auf Frage 16 der Drs. 18/573 vom 27.03.2018 erläutert, beteiligt sich die Landesregierung nicht an Spekulationen zu der möglichen Inbetriebnahme bzw. dem Zeitraum bis zur möglichen Inbetriebnahme eines LNG-Infrastrukturprojekts in Brunsbüttel.

- 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?**

Die Fragen 34 und 35 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Planung, die Errichtung und der Betrieb von LNG-Terminals liegen im Verantwortungsbereich der jeweiligen Projektträger. Diese entscheiden letztendlich auch über den Zeitpunkt der Projektrealisierung.

Festzustellen bleibt, dass die Deutsche Flüssiggasterminalgesellschaft seit vielen Jahren über einen immissionsschutzrechtlichen Vorbescheid sowie mehrere hierauf aufbauende Teilerrichtungsgenehmigungen für den Bau der landseitigen Anlagen eines LNG-Terminals in Wilhelmshaven verfügt. Daneben ist an diesem Standort bereits eine Löschrücke für die seeseitige Anbindung vorhanden.

- 36. Zu welchem Zeitpunkt wäre die Errichtung/Fertigstellung eines LNG-Importterminals in der Größenordnung von 10 % des deutschen Erdgasverbrauchs in Niedersachsen realistisch darstellbar?**

Es wird auf die Antwort auf die Kleine Anfrage für die Fragestunde Nr. 26 Frage 3 (Drs. 18/75 vom 14.12.2017) verwiesen.

- 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?**

Aktuell ist keine Delegationsreise zum Themengebiet Flüssigerdgas geplant.

- 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?**

Die Landesregierung wird die Planungen für die Errichtung von LNG-Infrastruktur und Suprastrukturen in Stade und sofern sich derartige Planungen an anderen niedersächsischen Standorten konkretisieren weiterhin positiv begleiten. Dies beinhaltet in erster Linie die Beratung und Unterstützung im Vorfeld möglicher Genehmigungsverfahren, die Prüfung von Fördermöglichkeiten, die Errichtung einer zentralen Geschäftsstelle sowie, wenn möglich, die Bereitstellung geeigneter Flächen und die Schaffung gegebenenfalls erforderlicher Hafeninfrastukturen.

- 39. Hat die Landesregierung einen „Fahrplan Flüssiggas“ für die LNG-Nutzung in Industrie, Schifffahrt, Schwerlastverkehr und zur Einspeisung ins deutsche Erdgasnetz?**

Nein.

- 40. Wann wird die Landesregierung, gegebenenfalls in welcher Form, aktiv in das „Rennen“ um den ersten LNG-Standort in Deutschland einsteigen?**

Es wird auf die Antworten zu den Fragen 3, 4, 5, 7 und 8 der Drs. 18/573 vom 27.03.2018 verwiesen.

- 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)?**

Es wird auf die Antwort zu den Fragen 10 und 11 verwiesen.

- 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?**

Die Fragen 42, 43 und 44 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Mit Nachricht vom 12.04.2018 hat das Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit, Technologie und Tourismus des Landes Schleswig-Holstein das Niedersächsische Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Digitalisierung darauf hingewiesen, dass die geplante LNG-Umschlagskapazität am Standort Brunsbüttel deutlich mehr als 1 % des gesamten deutschen Erdgasverbrauches umfassen soll.

- 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?**

Die Fragen 45, 46 und 47 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Angesichts des o. g. Hinweises hat die Landesregierung die zugrunde liegenden Annahmen in der Drucksache 18/573 vom 27.03.2018 überprüft und dabei festgestellt, dass der vorbemerkt dargestellte Vergleich zwischen der im Konsultationsdokument zum Netzentwicklungsplan Gas 2018 angemeldeten Transportkapazität für das LNG-Terminal Brunsbüttel und dem gesamtdeutschen Erdgasverbrauch einen Rechenfehler aufweist.

Auf Basis dieser Erkenntnis hat die Landesregierung eine eigenständige Korrektur zur o. g. Drucksache vorbereitet, die in Anbetracht der thematischen Behandlung im Rahmen der Landtagsanfrage vom 09.05.2018 (Drs. 18/835) letztlich eingeflossen ist.

Aufgrund dieser nahezu zeitparallelen Vorgänge hat die Landesregierung, wie sonst üblich, von einer eigenständigen und unaufgeforderten Korrektur der Landtagsanfrage abgesehen.

- 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?**

Ja. Nicht zuletzt die im Konsultationsdokument zum Netzentwicklungsplan Gas 2018 angemeldete Transportkapazität von 8 700 MWh/h lässt entsprechende Rückschlüsse auf die Dimensionierung eines LNG-Importterminals in Brunsbüttel zu.

- 49. Hat die Landesregierung den geplanten LNG-Importterminal in Brunsbüttel unterschätzt?**

Es wird auf die Antwort der Landesregierung zur Drs. 18/920 vom 18.05.2018 verwiesen.