

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Bernd Reuther, Frank Sitta, Grigorios Aggelidis, Nicole Bauer, Jens Beeck, Nicola Beer, Dr. Jens Brandenburg (Rhein-Neckar), Mario Brandenburg (Südpfalz), Britta Katharina Dassler, Bijan Djir-Sarai, Dr. Marcus Faber, Otto Fricke, Katrin Helling-Plahr, Torsten Herbst, Katja Hessel, Reinhard Houben, Ulla Ihnen, Olaf in der Beek, Dr. Christian Jung, Dr. Marcel Klinge, Daniela Kluckert, Dr. Lukas Köhler, Carina Konrad, Ulrich Lechte, Till Mansmann, Hagen Reinhold, Christian Sauter, Dr. Wieland Schinnenburg, Matthias Seestern-Pauly, Bettina Stark-Watzinger, Benjamin Strasser, Katja Suding, Stephan Thomae und der Fraktion der FDP

Nutzung von Flüssiggas (LNG) in der Schifffahrt

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.

Wir fragen die Bundesregierung:

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

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?
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?
5. Wird die Bundesregierung LNG-Importterminals mit Zuschüssen fördern?
6. Wenn ja, in welcher Höhe, und wann ist mit einer Förderung zu rechnen?
7. Wie unterstützt die Bundesregierung die Länder bei der Hafententwicklung bezüglich LNG, wie sie es in der NSR angekündigt hat?
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?
10. Wie sicher ist nach Kenntnis der Bundesregierung der Transport von LNG per LKW im Vergleich zum Schiff?
11. Welche Genehmigungen müssen beim Umbau von Binnenschiffen auf LNG-Antriebe von den Generaldirektionen der WSV erteilt werden?
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?
13. Wie viele auf LNG-Antrieb umgebaute Schiffe können pro Jahr von den Generaldirektionen abgenommen werden?
14. Wie lange dauert das Genehmigungsverfahren eines auf LNG-Antrieb umgebauten (Binnen-)Schiffs?
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?
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?
18. Wie schätzt die Bundesregierung den Anteil von ausländischem Erdgas ein, welches mit der umstrittenen Methode des „Fracking“ gewonnen 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?
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?
23. Welche Auswirkungen hat bzw. haben nach Einschätzung der Bundesregierung ein bzw. mehrere LNG-Importterminal(s) auf Nord Stream 2?

Berlin, den 10. Oktober 2018

Christian Lindner und Fraktion

