

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Oliver Krischer, Lisa Paus, Dr. Valerie Wilms, Stephan Kühn, Hans-Josef Fell, Bärbel Höhn, Sylvia Kotting-Uhl, Undine Kurth (Quedlinburg), Nicole Maisch, Dr. Hermann E. Ott, Dorothea Steiner und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Rolle von Flüssigerdgas (LNG) im deutschen Energiemix

Erdgas, welches durch hohen Druck bei niedriger Temperatur auf einen Bruchteil seines Volumens komprimiert und damit verflüssigt wird, bezeichnet man als Flüssigerdgas (Liquified Natural Gas – LNG). In seiner verflüssigten Form kann es damit unabhängig von Pipelines mit Tankschiffen über große Entfernungen transportiert werden. Der Markt für LNG ist dabei in den vergangenen Jahren kontinuierlich gestiegen. Mittlerweile wird über ein Viertel der weltweiten Erdgastransporte in Form von Flüssigerdgas transportiert. Die Internationale Energieagentur (IEA) geht in ihren Prognosen sogar davon aus, dass der weltweite LNG-Anteil bis 2035 bis zu 50 Prozent des grenzüberschreitenden Gashandels ausmacht. Aufgrund des relativ leichten Transports mit Schiffen anstelle von Pipelines kann LNG einen Beitrag zur Diversifizierung der Bezugsquellen und damit zur Vermeidung einseitiger Abhängigkeiten leisten. LNG-Transporte sind jedoch erst bei großen Distanzen (ab ca. 2 000 km) wirtschaftlich, da für die Verflüssigung und den Transport etwa 10 bis 25 Prozent des Energieinhaltes des Gases benötigt werden.

Bei einem deutlich wachsenden Biogasmarkt lässt sich eine LNG-Infrastruktur perspektivisch auch für Biogas nutzen.

Nicht nur Staaten wie Japan oder Südkorea, die nicht über Gaspipelines mit Lieferländern verbunden sind, setzen auf den LNG-Transport durch Schiffe. Auch in Europa wurden in fast allen Staaten mit Küstenzugang in den vergangenen Jahren Anlandeterminals gebaut bzw. sind in Planung. Der Energiekonzern E.ON Vertrieb Deutschland GmbH verfügte bereits über eine Genehmigung zum Bau eines LNG-Terminals in Wilhelmshaven, zog es dann aber aufgrund fehlender Rahmenbedingungen vor, sich an einem LNG-Terminal in Rotterdam zu beteiligen.

Denn in Deutschland hat sich diesbezüglich in der schwarz-gelben Regierungskoalition bisher nichts getan. Dabei heißt es im Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und FDP, dass große Infrastrukturprojekte wie LNG intensiv begleitet werden sollen. Doch die Realität sieht anders aus.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Welche konkreten Schritte hat die Bundesregierung seit ihrem Amtsantritt 2009 bezüglich der Diversifizierung von Erdgasbezugsquellen unternommen?

2. Welche Rolle hat LNG diesbezüglich gespielt, und wie hat die Bundesregierung die Bereitstellung einer entsprechenden Infrastruktur mit welchen Maßnahmen begleitet bzw. politisch flankiert?
3. Ist die Bundesregierung der Auffassung, dass LNG auch aus Umweltschutzgründen zunehmend an Bedeutung gewinnen wird, und wenn ja, für welche Bereiche?
4. Teilt die Bundesregierung die Auffassung der IEA, dass der weltweite LNG-Anteil bis 2035 bis zu 50 Prozent des grenzüberschreitenden Gashandels ausmacht?
5. Sind der Bundesregierung konkrete Planungen für LNG-Terminals in Deutschland bekannt, und falls ja, welche?
6. Welche Informationen liegen der Bundesregierung über Machbarkeitsstudien – z. B. des Hamburger Hafens – zum Aufbau einer LNG-Terminalinfrastruktur inklusive Bunkeranlagen in Deutschland vor, und wie bewertet sie diese?
7. Welche Informationen liegen der Bundesregierung über den bereits in den 70er-Jahren geplanten LNG-Terminal und einen möglichen Bau in den kommenden Jahren in Wilhelmshaven vor?
8. Aus welchen Gründen hat nach Informationen der Bundesregierung der Energiekonzern RWE Vertrieb AG Mitte 2011 seine Pläne für den LNG-Terminal in Wilhelmshaven vorerst auf Eis gelegt?
9. Gab es zwischen der Bundesregierung und der RWE Vertrieb AG vor dem verkündeten Planungsstopp Mitte 2011 vom Energiekonzern Gespräche über Probleme bei der Verwirklichung dieses Projekts, und falls ja, welche?
10. Welche Informationen liegen der Bundesregierung über Projekte im Bereich LNG-Betrieb von Schiffen während des Aufenthalts in den Häfen in Deutschland vor, und wie bewertet sie diese?
11. Wie viele Schiffe sind in Deutschland und Europa (EU und Norwegen) mit LNG-Antrieb nach Kenntnis der Bundesregierung neu in Auftrag gegeben worden bzw. in Planung, und wie viele Schiffe wurden bisher mit einem LNG-Antrieb nachgerüstet?
12. Wie viele Schiffe zum LNG-Transport sind nach Kenntnis der Bundesregierung bisher weltweit im Einsatz bzw. befinden sich in Bau/Planung, und welche haben davon einen LNG-Antrieb?
13. Ist der Bundesregierung bekannt, welche Fährverbindungen derzeit in Europa eine Umstellung auf LNG-Betrieb planen, und bei welchen Fährverbindungen an deutschen Häfen wäre nach Auffassung der Bundesregierung eine Umstellung auf LNG-Betrieb der anlandenden Fähren möglich?
14. Was müsste nach Auffassung der Bundesregierung in Bezug auf die Infrastruktur verbessert werden – auch vor dem Hintergrund, dass die Hafinfrastruktur Länderzuständigkeit ist?
15. Welche Schlussfolgerungen zieht die Bundesregierung aus dem Vorhaben norwegischer Fährreedereien, ihre Schiffsflotte gesamt auf LNG-Betrieb umzustellen?
16. Welche direkten bzw. indirekten Finanzierungshilfen gibt es derzeit von Seiten des Bundes/der Länder für Bau/Umbau bzw. Betrieb von LNG-betriebenen Schiffen?

17. Welche direkten bzw. indirekten Finanzierungshilfen gibt es derzeit von Seiten des Bundes/der Länder für die Errichtung einer LNG-Infrastruktur in den Häfen?
18. Welche Schlussfolgerungen zieht die Bundesregierung aus dem Betrieb von LNG auf Schiffen in Zusammenhang mit den Vorschriften der International Maritime Organisation für schwefelarme Treibstoffe in den sogenannten SECA-Gebieten (SECA = Sulphur Emission Control Area)?
19. Teilt die Bundesregierung die Einschätzung, dass ein LNG-Terminal in Deutschland Engpässe – wie in diesem Winter, als die russische Gazprom ihre Gaslieferungen zeitweise um 30 Prozent drosselte – zukünftig verhindern könnte?
20. Welche Anzahl von LNG-Terminals sind in der EU in Betrieb, in Bau oder in Planung (bitte einzeln aufschlüsseln nach Anlage und Land)?
21. Wie haben sich die Importpreise für Pipeline-Gas und LNG-Gas – aufgeschlüsselt nach EU-Staaten zwischen 2009 und 2011 entwickelt?
22. Ist der Bundesregierung die derzeitige deutsche Praxis bekannt, nach der LNG als Schiffsbetriebsstoff zunächst versteuert und danach wieder entsteuert werden muss, und welche Schlussfolgerungen zieht sie daraus?
23. Sieht die Bundesregierung in dieser Praxis einen Wettbewerbsvorteil deutscher Häfen gegenüber Staaten wie etwa den Niederlanden, in denen LNG steuerfrei bezogen werden kann?
24. Wie ist die Steuerbefreiung von LNG, welches nach Artikel 14 Absatz 1 Buchstabe c der Richtlinie 2003/96/EG in Meeresgewässern verwendet wird, in Deutschland und allen anderen Mitgliedstaaten der Europäischen Union, in denen LNG-Terminals betrieben oder geplant werden, in Bezug auf die Steuerbefreiung von Verwendern und Verteilern geregelt, und ist der Bundesregierung bekannt, ob diese Mitgliedstaaten die Regelungen zur steuerlichen Behandlung von LNG ändern wollen oder in den letzten Jahren geändert haben, und falls ja wie?
25. Wie ist die Steuerbefreiung von LNG, das nach Artikel 15 Absatz 1 Buchstabe f der Richtlinie 2003/96/EG in der Binnenschifffahrt verwendet wird, in Deutschland und allen anderen Mitgliedstaaten der Europäischen Union, in denen LNG-Terminals betrieben oder geplant werden, in Bezug auf die Steuerbefreiung von Verwendern und Verteilern geregelt, und ist der Bundesregierung bekannt, ob diese Mitgliedstaaten die Regelungen zur steuerlichen Behandlung von LNG ändern wollen oder in den letzten Jahren geändert haben, und falls ja wie?
26. Ist der Bundesregierung bekannt, ob Unternehmen Investitionen in LNG-Terminals in Deutschland zurückhalten, weil die steuerliche Behandlung von LNG als Schiffsbetriebsstoff zu aufwändig ist?
27. Inwieweit plant die Bundesregierung, die Regelungen zur steuerlichen Behandlung von LNG als Schiffsbetriebsstoff in Bezug auf die innereuropäische Wettbewerbssituation anzupassen?
28. Inwieweit existieren auf der internationalen Ebene wie der EU, der Vereinten Nationen, der G8, G20, der Organisation für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung (OECD) oder vergleichbaren Organisationen Abkommen, die Emissionen von Schadstoffen und CO₂ durch fossile Treibstoffen im Schiffsverkehr regulieren?

29. Inwieweit existieren auf der internationalen Ebene der EU, der Vereinten Nationen, der G8, G20, OECD oder vergleichbaren Organisationen Planungen, die Emissionen von Schadstoffen und CO₂ durch fossile Treibstoffen im Schiffsverkehr weiter zu regulieren, und welche Positionen vertritt die Bundesregierung dabei?

Berlin, den 27. April 2012

Renate Künast, Jürgen Trittin und Fraktion