

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Victor Perli, Dr. Gesine Löttsch, Klaus Ernst, Christian Görke, Susanne Hennig-Wellsow, Jan Korte, Ina Latendorf, Caren Lay, Ralph Lenkert, Christian Leye, Thomas Lutze, Pascal Meiser, Bernd Riexinger, Alexander Ulrich, Dr. Sahra Wagenknecht, Janine Wissler und der Fraktion DIE LINKE.

Aktuelle Planung von LNG-Terminals in Deutschland

Das Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz (BMWK) hat in einem Bericht vom 2. März 2023 umfangreich zum Stand des Baus von deutschen Terminals für Flüssigerdgas („Liquified Natural Gas“, LNG) an den Haushaltsausschuss (HHA) des Deutschen Bundestages berichtet (HHA-Drucksache 20/3623, www.bmwk.de/Redaktion/DE/Downloads/Energie/20230303-Ing-bericht.pdf, im Folgenden „Bericht des BMWK an den HHA“). Zuvor hatte dafür das Energiewirtschaftliche Institut an der Universität zu Köln (EWI) dem BMWK mit einer „Analyse der globalen Gasmärkte bis 2035“ zugearbeitet (www.bmwk.de/Redaktion/DE/Publikationen/Studien/20230303-Ing-studie.pdf). Mitte März 2023 wurde durch eine Drucksache an den Haushaltsausschuss (20/3637) bekannt, dass die Kosten für die Terminals um mehrere hundert Millionen Euro steigen und jetzt insgesamt bei deutlich über 10 Mrd. Euro liegen sollen.

Sowohl zu den Kosten als auch zur Notwendigkeit der LNG-Terminals stellen sich weiterhin viele Fragen. Die Dimension der LNG-Kapazitäten in Deutschland steht trotz der inzwischen schon vom BMWK reduzierten Planung infrage (vgl. z. B. newclimate.org/sites/default/files/2023-03/newclimate_lng_uberkapazitat_deutschland.pdf). Insbesondere die vor Rügen geplanten Terminals zur Versorgung der ab Lubmin laufenden Landröhren werden von Lokalpolitik (vgl. jüngst www.zeit.de/news/2023-03/20/Ing-terminal-brandbrief-der-insel-buergermeister-an-schwesig), Landesregierung (www.ndr.de/nachrichten/mecklenburg-vorpommern/Schwesig-lehnt-Plaene-fuer-LNG-Terminal-des-Bundes-vor-Ruegen-ab,lngterminal200.html) und Umweltschutzverbänden (z. B. dem Naturschutzbund Deutschland [NABU], mitmachen.nabu.de/de/ruegen) abgelehnt.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Worauf beruhen die im Bericht des BMWK an den Haushaltsausschuss (HHA) (Tabelle, S. 7, Zeile 2) genannten ausländischen Bedarfe?

Haben die dort genannten Länder ihr Interesse an einem Import über Deutschland kommuniziert, und steht die Bundesregierung hierzu in Gesprächen?

2. Warum findet sich im Bericht des BMWK an den HHA nicht mehr die „Regasifizierungsstation Lubmin“ mit 12,5 Mrd. m³ pro Jahr Kapazität, die noch in der Antwort der Bundesregierung zu Frage 17 der Kleinen Anfrage der Fraktion DIE LINKE. auf Bundestagsdrucksache 20/5170 genannt war?
Wurde dieses Projekt abgesagt, und wenn ja, entstehen dem Bund dennoch Kosten (ggf. welche)?
3. Warum findet sich im Bericht des BMWK an den HHA nicht mehr die zweite Phase des Lubmin-Projekts mit Bundesbeteiligung („Lubmin II“), die sich noch in einer internen Übersicht des BMWK vom Dezember 2022 fand (twitter.com/MKreutzfeldt/status/1626492142297268225)?
Wurde dieses Projekt abgesagt, und wenn ja, entstehen dem Bund dennoch Kosten (ggf. welche)?
4. Warum fehlten in der Analyse des Energiewirtschaftlichen Instituts an der Universität zu Köln (EWI) für das BMWK die beiden festen Terminals in Stade und Wilhelmshaven, und war dies eine Vorgabe des BMWK oder hat das EWI das so entschieden?
5. Warum finden sich in der Übersichtstabelle im Bericht des BMWK an den HHA (S. 7 ff.) keine Spitzenlasten für die LNG-Terminals, obwohl das BMWK intern damit rechnet (vgl. Dokument des BMWK vom Dezember 2022, twitter.com/MKreutzfeldt/status/1626492142297268225), und für wie lange kann ein LNG-Terminal mit Spitzenlast betrieben werden?
6. Warum wird im Bericht des BMWK an den HHA die Nutzung der Terminals in der Tabelle auf S. 6 ff. nur bis 2030 dargestellt, obwohl die Charterzeiträume bis zu 15 Jahre betragen (vgl. S. 12)?
7. Warum weichen im Bericht des BMWK an den HHA die Mindest-Charterdauern für einige FSRU (S. 12) so stark von den angegebenen Nutzungsdauern (Tabelle, S. 8) ab (z. B. Wilhelmshaven II zwei Jahre Nutzung, fünf Jahre Charter; Stade drei Jahre Nutzung, zehn Jahre Charter; Brunsbüttel vier Jahre Nutzung, zehn Jahre Charter)?
Teilt die Bundesregierung die Einschätzung der Fragestellenden, dass insofern hier für den Bund ungünstige Verträge geschlossen wurden, zumal trotz der kurzen Nutzung dieser FSRU vor allem ab 2026 hohe Sicherheitspuffer verbleiben, wie das BMWK selbst in seiner Tabelle (S. 9, Zeile 31) darstellt?
8. Was genau ist mit den „Ausstiegsoptionen“ gemeint, die es laut dem Bericht des BMWK an den HHA „zum Großteil“ (S. 12) bei den FSRU geben soll (bitte für einzelne FSRU genau beantworten und darstellen, welche Zahlungen der Bund ggf. nach dem Ausstieg noch leisten müsste)?
9. Warum wird im Bericht des BMWK an den HHA (Tabelle, S. 9, Zeile 29) das feste Terminal in Wilhelmshaven „Grüngasterminal“ genannt, und unterscheidet sich dieses Terminal insofern technisch von den anderen?
10. Welche Unternehmen mieten nach Kenntnis der Bundesregierung welche LNG-Terminals in Deutschland für welche Zeiträume?
11. Welche Studien zur Gasversorgung in Deutschland aus dem Jahr 2023 und dem Jahr 2022 sind der Bundesregierung über die Analyse des EWI hinaus bekannt, und wie bewertet sie diese?
12. Welche Gesamtausgaben des Bundes für LNG-Terminals sind aktuell zu erwarten?

13. Wie verteilen sich die Mehrkosten für LNG-Terminals, die das BMWK am 6. März 2023 beantragt hat (laut HHA-Drucksache 20/3637), auf die einzelnen dort genannten Gründe (S. 6 ff.; bitte nach überplanmäßigen Ausgaben für 2023 und Verpflichtungsermächtigungen trennen)?
14. Warum ist im Bericht des BMWK an den HHA davon die Rede, dass der Bund an die Unternehmen, die LNG-Infrastruktur vorfinanziert haben, „Pachtzahlungen“ (S. 13) leiste, und bedeutet dies, dass der Bund nur Pächter der FSRU ist und diese eigentlich den Unternehmen gehören?
Welche Summen haben private Unternehmen vorfinanziert, und warum war diese Vorfinanzierung nötig, obwohl der Bund selbst schon ab 2022 Milliardensummen über den Bundeshaushalt bereitgestellt hat?
15. Warum soll laut dem Bericht des BMWK an den HHA bis 2027 nur knapp 1 Mrd. Euro über Gebühren erlöst werden (vgl. S. 14), obwohl die Gesamtkosten allein für die schwimmenden Terminals (FSRU) bei inzwischen wohl deutlich über 10 Mrd. Euro liegen (vgl. HHA-Drucksache 20/3637) und 2027 schon die meisten FSRU in dieser Funktion außer Betrieb sein sollen (vgl. Bericht, Tabelle, S. 8, Zeilen 20 bis 22)?
16. Plant die Bundesregierung, die Kosten des Bundes für die LNG-Terminals langfristig komplett über die Netznutzungsentgelte zu refinanzieren, und wenn ja, bis wann?
Falls nein, mit welchem nicht refinanzierten, vom Bund abschließend zu finanzierenden Betrag plant die Bundesregierung?
17. Warum sinken die Kosten für die FSRU laut dem Bericht des BMWK an den HHA ab 2027 kaum (Tabelle, S. 13), insbesondere was die Charterraten angeht, obwohl zu diesem Zeitpunkt nur noch zwei von fünf FSRU in Betrieb sein sollen (Tabelle, S. 8)?
Rechnet die Bundesregierung insofern damit, dass der Bund nach der eigenen Nutzung der FSRU diese weder vorzeitig kündigen noch eine einnahmewirksame Verwendung wie durch Weitervercharterung oder Nutzung als Tanker (vgl. Antwort der Bundesregierung zu Frage 17 der Kleinen Anfrage der Fraktion DIE LINKE. auf Bundestagsdrucksache 20/5170) realisieren können wird?
18. Wie verändern sich die Charterraten für LNG-Carrier bei der Nutzung als Tanker statt als FSRU (vgl. Antwort der Bundesregierung vom 5. Januar 2023 auf die Berichtsanforderung des Abgeordneten Victor Perli zu „Flüssigerdgas-Terminals“)?
19. Gibt es weiterhin eine Finanzierung des Bundes von 100 Mio. Euro für das feste LNG-Terminal in Stade (vgl. www.ndr.de/nachrichten/niedersachsen/lueneburg_heide_unterelbe/LNG-Terminal-in-Stade-Bund-gibt-100-Millionen-dazu,aktuelllueneburg7700.html), und wenn ja, warum wird dieses Terminal im Bericht des BMWK an den HHA dennoch als (rein) privat eingeordnet (vgl. Tabelle, S. 9, Zeilen 27 und 28)?
20. Mit welchen Mitteln unterstützt die Bundesregierung den Bau eines bzw. mehrerer LNG-Terminals vor der Insel Rügen, und wie ist zu den verschiedenen Optionen dafür der jeweilige Planungs- oder Ervägungsstand?
21. Werden von der Bundesregierung weiterhin Alternativen zu dem LNG-Terminal vor Rügen geprüft (bitte Details angeben bzw. begründen)?
22. Warum genau wurde Rostock als LNG-Terminal-Standort verworfen (vgl. Bericht des BMWK an den HHA, S. 17; bitte detailliert erläutern), und wurde eine Lösung mit einem Steigerturm (Risertower) wie vor Sellin für Rostock geprüft, bzw. wenn nein, warum nicht?

23. Wann soll nach Kenntnis der Bundesregierung das Planfeststellungsverfahren für die LNG-Pipeline von Sellin bzw. Rügen nach Lubmin abgeschlossen sein?
24. Welche Kapazität (in Milliarden m³ pro Jahr) soll nach Kenntnis der Bundesregierung die geplante LNG-Pipeline von Sellin bzw. Rügen nach Lubmin haben?
25. Ist nach Kenntnis der Bundesregierung für ein LNG-Terminal vor Rügen bzw. die Pipeline von dort nach Lubmin eine Umweltverträglichkeitsprüfung nach polnischem Recht nötig, und wenn ja, wird diese bereits vorgenommen?
26. Warum sind nach Kenntnis der Bundesregierung laut Antrag beim Bergamt Stralsund für die LNG-Pipeline bis zu 38 Milliarden m³ pro Jahr Kapazität geplant (www.bergamt-mv.de/serviceassistent/download?id=1656051), obwohl die Kapazität der Terminals in Lubmin im Bericht des BMWK an den HHA nur noch mit 15 Milliarden m³ pro Jahr angegeben wird (vgl. Tabelle, S. 8, Zeilen 23 und 24), und soll mit der Pipeline überhaupt das private Terminal in Lubmin beliefert werden oder nur das des Bundes?
27. Plant die Bundesregierung die Nutzung einer der bestehenden Gasröhren von Nordstream 1 oder 2 für die LNG-Pipeline von Sellin (bzw. Rügen) nach Lubmin?
 - a) Wenn ja, welche genauen Abschnitte, und wird dazu mit Russland verhandelt?
 - b) Wenn nein, was sind die Gründe (technische, finanzielle, sonstige)?
28. Wie ist der Stand der Verhandlungen über eine Nutzung von übrigen Nordstream-2-Röhrenteilen zum Bau der LNG-Pipeline von Sellin bzw. Rügen nach Lubmin (vgl. www.zeit.de/wirtschaft/2023-02/nord-stream-pipeline-rohre-lng)?
29. Welche Kosten würden nach Schätzung der Bundesregierung beim Neubau einer LNG-Pipeline von Sellin bzw. Rügen nach Lubmin entstehen, und welche, wenn man eine der bestehenden Röhren (Nordstream 1 oder 2) und/oder übrige Röhrenteile (s. o.) nutzen würde?
30. Kann die Bundesregierung bestätigen, dass aktuell schon Erkundungsarbeiten vor Rügen für das geplante Terminal stattfinden, obwohl keine Genehmigung durch das Bergamt Stralsund vorliegt (www.ndr.de/nachrichten/mecklenburg-vorpommern/LNG-Terminal-vor-Ruegen-RWE-bestaetigt-Erkundungsarbeiten,lng692.html), und wenn ja, wie ist das rechtlich möglich?
31. Ab welcher Länge einer LNG-Anschlusspipeline bzw. im Fall welcher Unterstützung durch die Bundesregierung für eine solche ist nach Einschätzung der Bundesregierung eine Notifizierung der Unterstützung des Projekts bei der EU notwendig (bitte Kriterien der Notifizierung benennen)?

Ist dies, wenn nötig, bereits erfolgt, bzw. wann soll es ggf. geschehen?
32. Welche Studien, Berichte oder Gutachten liegen der Bundesregierung darüber vor, inwiefern in den bestehenden Verteilernetzen ein ausreichender Durchfluss des LNG von West nach Ost möglich ist, und wie hoch sind die Kapazitäten der Netze in diese Richtung?

33. Teilt die Bundesregierung die Einschätzung der Studie des Deutschen Instituts für Wirtschaftsforschung „Deutschlands Gasversorgung ein Jahr nach russischem Angriff auf Ukraine gesichert, kein weiterer Ausbau von LNG-Terminals nötig“ (www.diw.de/de/diw_01.c.866810.de/publikationen/diw_aktuell/2023_0086/deutschlands_gasversorgung_ein_jahr_nach_russischem_angriff__ine_gesichert_keinweiterer_ausbau_von_lng-terminals_noetig.html; wenn nein, warum nicht)?
34. Welche Berechnungen hat die Bundesregierung dazu durchgeführt, wie sich die Speicherkapazität für Erdgas entwickelt, und wurde dabei auch geprüft, ob durch eine Erhöhung der Kapazität auf LNG-Terminals verzichtet werden könnte (vgl. www.heise.de/news/Gasversorgung-Besser-zu-saetzliche-Speicher-bauen-als-noch-mehr-LNG-Terminals-7545091.html)?
35. Wie bewertet die Bundesregierung die Aussage der Gasnetzbetreiber, dass momentan zu viele LNG-Kapazitäten geplant würden (twitter.com/HeilmannFelix/status/1618199842626613248)?
36. Mit welchen Zusatzkosten beim Fernleitungsnetzausbau rechnet die Bundesregierung durch die Nutzung von LNG (bitte detailliert auflisten, woraus zusätzliche Kosten entstehen), und spiegeln sich ggf. diese Zusatzkosten bereits im Netzentwicklungsplan, bzw. wie ist hier der Stand des Verfahrens?
37. Hat der Bund den LNG-Terminals Garantien hinsichtlich eines möglichen Ausfalls von LNG-Lieferungen respektive einer später nicht mehr nötigen Nutzung von Terminals gegeben (also ähnlich dem Verfügbarkeitsmodell bei öffentlich-privaten Partnerschaften für Autobahnen; bitte ggf. getrennt nach FSRU und festen Terminals bzw. nach privaten und mit Beteiligung des Bundes beantworten)?
38. Hat sich die Bundesregierung vertraglich zu garantierten Nutzungszeiten der LNG-Terminals verpflichtet (ggf. zu welchen)?
39. Welche weltweiten Großschadensereignisse sind der Bundesregierung im Zusammenhang mit dem Betrieb von
 - a) LNG-Carriern,
 - b) FSRU oder
 - c) festen LNG-Terminalsbekannt?
40. Welcher technische Mehraufwand ist nach Kenntnis der Bundesregierung erforderlich, um Pipelines und Speicher eines LNG-Terminals wasserstofffähig („H2-ready“) zu bauen?
41. Bei welchen technischen Bestandteilen eines LNG-Terminals ist eine Umrüstung auf Wasserstoff nach Kenntnis der Bundesregierung nicht möglich (bitte angeben, wie viel Prozent der Gesamtkosten eines LNG-Terminals dies sind)?
42. Für was genau werden die 22,5 Mio. Euro verwendet, mit denen das Terminal in Brunsbüttel für Wasserstoff bzw. seine Derivate weiterverwendbar gemacht werden soll (vgl. Antwort der Bundesregierung vom 5. Januar 2023 auf die Berichtsanforderung des Abgeordneten Victor Perli zu „Flüssigerdgas-Terminals“; bitte Kosten für einzelne Faktoren aufschlüsseln)?
43. Inwiefern wird die Bundesregierung sicherstellen, dass eine zusätzliche LNG-Pipeline durch die Ostsee auch wasserstofffähig sein wird?

44. Welcher Stahl wird nach Kenntnis der Bundesregierung bei den geplanten festen LNG-Terminals in Deutschland für die Teile verwendet, die ggf. später mit Ammoniak oder Wasserstoff in Berührung kommen würden?
45. Wie viel höher sind nach Kenntnis der Bundesregierung die Gesamtkosten eines reinen LNG-Terminals im Vergleich zu denen eines LNG-Terminals, bei dem alle Teile, wo es technisch möglich ist, wasserstofffähig sind?
46. Welche Importmenge Wasserstoff (in Terrawattstunden, ggf. in Form von Derivaten) könnten nach Kenntnis der Bundesregierung die drei geplanten festen LNG-Terminals nach der Umrüstung jährlich annehmen?
47. Mit welcher nötigen Importmenge Wasserstoff (in Terrawattstunden, ggf. in Form von Derivaten) rechnet die Bundesregierung bis 2030 bzw. bis 2040 oder 2045?
48. Sind der Bundesregierung konkrete Fälle aus dem Jahr 2023 oder dem Jahr 2022 bekannt, in denen Geschäfte des Bundes zur Lieferung von LNG nach Deutschland dazu führten, dass andere Staaten keine Lieferungen mehr bekamen oder sogar bestehende Verträge gebrochen wurden (vgl. allgemein dazu www.reuters.com/markets/asia/gas-shortage-exposes-fragile-south-asian-economies-more-pain-2023-02-20/)?

Berlin, den 27. März 2023

Amira Mohamed Ali, Dr. Dietmar Bartsch und Fraktion

