

Antrag

der Fraktion der CDU/CSU

LNG-Infrastruktur in norddeutschen Häfen schneller aufbauen

Der Bundestag wolle beschließen:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Russlands Angriffskrieg auf die Ukraine macht deutlich, dass Deutschland unabhängig von russischen Öl- und Gasimporten werden muss. Um die Energiesicherheit Deutschlands unabhängig von Russlands Öl und Gas zu gewährleisten, müssen nun alle zur Verfügung stehenden Optionen ergebnisoffen geprüft und die gewählten Möglichkeiten angegangen werden. Energie-Importe sollten nach Herkunftsländern und Energieträgern breit diversifiziert werden.

Die Grundlage dafür, dass verschiedene Energieträger in Deutschland importiert, gelagert und weitertransportiert werden können, ist das Bestehen einer funktionierenden Infrastruktur. In Hinblick darauf nehmen die Häfen in Norddeutschland als Energiedrehkreuze eine Schlüsselfunktion ein. Um sicherzustellen, dass die verschiedenen Energieträger in Deutschland ankommen und die Häfen international konkurrenzfähig bleiben, sind Modernisierungs- und Ausbaumaßnahmen in deutschen Häfen notwendig.

40 Prozent des in der Europäischen Union verbrauchten Erdgases kommen aus Russland. In Deutschland waren es über 50 Prozent, zum Ende des 1. Quartals ist der Absatz auf 40 Prozent gesunken. Das verflüssigte Erdgas LNG (Liquefied Natural Gas) kann als Alternative zu russischem Gas importiert werden. Große weltweite LNG-Exporteure sind Katar, Australien, Kanada, die USA und Algerien. Deutschland hat jedoch keine LNG-Terminals, in denen Gasschiffe entladen werden könnten. Daher benötigt Deutschland umgehend den Aufbau einer LNG-Infrastruktur, damit das verflüssigte Gas direkt nach Deutschland geliefert werden kann. Das ist wichtig, um die Energiesicherheit Deutschlands zu gewährleisten. Derzeit steht der Bau von LNG-Terminals in Brunsbüttel, Wilhelmshaven und Stade zur Diskussion. Auch ein Standort für ein LNG-Terminal an der ostdeutschen Küste ist erforderlich. In Wilhelmshaven wird im günstigsten Fall mit zweieinhalb bis drei Jahren bis zur Inbetriebnahme eines LNG-Terminals gerechnet. Brunsbüttel und Stade kalkulierten zuletzt mit dem Jahr 2026 (vgl. www.manager-magazin.de/unternehmen/lng-terminals-wilhelmshaven-stade-und-brunsbuettel-ueberblick-ueber-die-lng-projekte-a-b6a7f183-2c39-4b48-a495-17c96fe5b3a5). Eine solche lange Dauer kann sich Deutschland in einer Krisensituation nicht leisten.

Daneben erfüllt Deutschland aktuell nicht die Rahmenbedingungen, um LNG-Importterminals wirtschaftlich zu betreiben, bzw. Investitionsentscheidungen abzusichern

oder Anreize dafür zu geben. Nicht nur die Netzentgelte sind im europäischen Vergleich deutlich zu hoch, auch die regulativen Vorgaben, um überhaupt Verträge mit Anbietern abschließen zu können, verhindern derzeit einen zügigen Abschluss dringend benötigter Verträge.

Gleiche Wettbewerbsbedingungen sind eine unabdingbare Voraussetzung für den Bau und Betrieb von dringend benötigten LNG-Importterminals in Deutschland. Staatliche Unterstützung, wie sie an einzelnen Standorten vorgesehen ist, darf nicht zu Wettbewerbsverzerrungen für andere Projekte führen.

Ökologische und projektbezogene Standortfaktoren müssen in einer Förderkulisse berücksichtigt sein.

Darüber hinaus erfordert eine erfolgreiche Transformation die Absicherung der Investitionen z. B. analog zum Vorgehen bei der Entwicklung eines Wasserstoffmarktes („Contracts for Difference“).

Für den Übergang, bis die stationären Terminals fertig gestellt sind, sind FSRUs, also schwimmende LNG-Import-Einheiten (FSRU – Floating Storage and Regasification Units), unabdingbar. Da diese aber sehr teuer und ökologisch belastender als stationäre Terminals sind und zudem keine Investitionen in die Energiewende darstellen, sind diese nur bis zur Fertigstellung einer stationären Infrastruktur und, wenn möglich, angebunden an die Terminalstandorte in Betrieb zu halten.

Genau wie beim LNG muss auch beim Markthochlauf von Wasserstoff Tempo gemacht werden. Denn perspektivisch wird die Umstellung von konventionellem Erdgas auf synthetisches Gas sowie Biogas und später auch auf klimafreundlichen Wasserstoff oder Wasserstoffderivate wie Ammoniak zunehmen.

Für den Transport, insbesondere den der Wasserstoffderivate, bieten sich der Seeverkehr und der Pipelinetransport an. Der Vorteil von Wasserstoff und Wasserstoffderivaten ist, dass diese direkt in die vorhandene (gegebenenfalls noch aufzurüstende) Gasinfrastruktur eingespeist werden können. Die Flüssiggas-Infrastruktur von morgen ist somit die Wasserstoff-, E-Fuel- und Biokraftstoff-Infrastruktur von übermorgen. Zur Anlandung und Verteilung dieser regenerativen Kraftstoffe können die gleichen Häfen, Knotenpunkte und Verteilnetze genutzt werden. Zukünftige LNG-Standorte erfahren dadurch eine sinnvolle Nachnutzung. Investitionen, die ins Leere laufen, werden ausgeschlossen.

Wie hoch Deutschlands Bedarf an Wasserstoff und seinen Derivaten in den kommenden Jahren sein wird, ist noch offen. Fest steht, dass Deutschland auf weltweite Importe angewiesen sein wird. Über 80 Millionen Tonnen Öl und zusätzlich Gas und Kohle müssen Schritt für Schritt substituiert werden. Für den Transport von flüssigem Wasserstoff fehlt es an geeigneten Schiffen. Zu prüfen ist daher, ob weitere Pipelines innerhalb und außerhalb Deutschlands, beispielsweise nach Norwegen, für den Wasserstofftransport gebaut, bestehende Pipelines aufgerüstet und inwiefern die Häfen und die Schiffe umgerüstet werden müssen, sodass ausreichend Wasserstoff transportiert und gelagert werden kann bzw. ein CCS/CCU-Kreislaufsystem installiert werden kann.

Der Deutsche Bundestag spricht sich daher dafür aus, Investitionen in die Energie-Import- und -Transportinfrastrukturen einzuleiten, zu priorisieren und dringend notwendige Infrastrukturprojekte so schnell wie möglich umzusetzen. Alle Maßnahmen, die die Sicherung unserer Energie gewährleisten und den Wirtschaftsstandort Deutschland stärken, müssen umgehend entschlossen ergriffen werden.

- II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,
1. dafür zu sorgen, dass systemrelevante LNG-Terminals und FSRU-Anlagen bis Ende des Jahres 2022 in Betrieb genommen werden bzw. mit deren Bau begonnen wird und die Möglichkeiten der Planungs- und Genehmigungsbeschleunigung zu nutzen, bspw. durch die sog. Legalplanung;
 2. unverzüglich die drei optionierten schwimmenden LNG-Terminals zu chartern und in einem Turbo-Verfahren im Wege der Legalplanung den Anschluss an das Offshore-Gasnetz herzustellen und so die Voraussetzungen zu schaffen, dass sie bereits im Winter 2022/2023 zum Einsatz kommen;
 3. den Bau aller Infrastrukturmaßnahmen, die für die Energieversorgung Deutschlands (inkl. Verteilinfrastruktur für die LNG-Versorgung) nötig sind, zu beschleunigen;
 4. bis zur Fertigstellung stationärer Terminals mit einem integrierten Konzept FSRUs ausschließlich für die Kurzfristversorgung einzusetzen;
 5. die Rahmenbedingungen für den Import von LNG nach Deutschland so zu gestalten, dass sie im Vergleich zu anderen europäischen Ländern angemessen sind und ohne regulatorischen Aufwand den Abschluss langfristiger Lieferverträge ermöglichen;
 6. LNG-Terminals in Brunsbüttel, Wilhelmshaven und Stade mit Hochdruck nach vereinfachten Genehmigungsverfahren zu errichten und weitere potentielle Standorte an der Ostsee zu erkunden;
 7. wo geplant, den Bau von kleinen LNG-Terminals zu unterstützen, um über Häfen und Schienen LNG in Verkehr zu bringen;
 8. zu prüfen, welche Pipelines für Wasserstoff innerhalb und außerhalb Deutschlands gebaut werden müssen und umgehend mit dem Bau zu beginnen;
 9. zu prüfen, welche Pipelines für den Transport von Wasserstoff umgerüstet werden müssen und den Umrüstungsbedarf zu definieren;
 10. Übergabestellen in den Seehäfen für Wasserstoffimporte in das Erdgasnetz aufzubauen;
 11. die Infrastruktur für den Umschlag, die Lagerung und die Verteilung von alternativen Energieträgern, wie Wasserstoff und seinen Derivaten, zu fördern;
 12. die Hinterland-Anbindungen aller deutschen Seehäfen (Schiene und Straße) hafenseitig auszubauen und zu modernisieren;
 13. die im Koalitionsvertrag zwischen SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und FDP angekündigte Nationale Hafenstrategie zeitnah vorzustellen und Modernisierungsvorhaben umzusetzen;
 14. den Bau von Landstromanlagen auszuweiten und zu beschleunigen;
 15. weltweit so schnell wie möglich Energiepartnerschaften zu schließen, um den Transport von LNG so planen zu können, dass die Gasversorgung im nächsten Winter in Deutschland sichergestellt ist;
 16. zu prüfen, ob die Speicherkapazitäten für Gas und Wasserstoff in Deutschland für die kommenden Jahre ausreichen und wenn nicht, weitere Speicheranlagen bedarfsgerecht auszubauen;
 17. die Forschungs- und Entwicklungsarbeit, die für den Markthochlauf von Wasserstoff benötigt wird, zu beschleunigen;
 18. Bunkervorrichtungen und eine Tankinfrastruktur bereitzustellen, um Schiffe mit Wasserstoff oder wasserstoffbasierten Syntheseprodukten als Treibstoff bereitzustellen;

19. sich für klare EU-weite Rahmenbedingungen für den Umschlag und die Lagerung von großen Mengen an Wasserstoff und seinen Derivaten – Ammoniak, LOHC, Methanol und Methan – einzusetzen;
20. gemeinsam mit den Nordseeanrainerstaaten eine effektive Nutzung vorhandener Gas- und Ölfelder sicherzustellen, um sofort jede Chance zu nutzen, die europäische Anhängigkeit von Russland weiter zu reduzieren und dabei den Fokus auf eine insgesamt umweltschonende Erschließung zu legen;
21. aufbauend auf der Versicherung der Bundesregierung, dass die Gasversorgung auch völlig ohne russische Importe bis einschließlich des kommenden Sommers gesichert sei, dem Deutschen Bundestag zeitnah eine umfassende Analyse verschiedener Szenarien vorzulegen, wie sich einseitig von Russland verfügte Kürzungen oder ein Stopp aller Lieferungen von Gas, Kohle oder Öl an die EU auswirken würde und aufzuzeigen, über welche Handlungsoptionen die Folgen ausgeglichen oder gemindert werden können;
22. Lösungen und Alternativen, die zur klimaneutralen Mobilität beitragen, beispielsweise Wasserstoff und regenerative Kraftstoffe wie Bio-LNG, gleichermaßen zu fördern, eine Strategie für deren Markthochlauf zu erarbeiten sowie für Rechtssicherheit, für nachvollziehbare Investitionsbedingungen und für faire Regulierungen zu sorgen;
23. rechtliche Möglichkeiten zu schaffen, auf langwierige, flächenzehrende und teure Kompensationsmaßnahmen für offensichtlich dem Klimaschutz dienende Infrastrukturprojekte wie Pipelines, Windkraftanlagen, Solarparks, Rad- oder Schienenwege zu verzichten;
24. den Umbau und die Aufrüstung der Hafeninfrastruktur sowie die Anschaffung neuer Geräte oder die Umrüstung vorhandener Geräte in den norddeutschen Küstenbundesländern zu fördern;
25. den Ausbau der Tankinfrastruktur für regenerative Kraftstoffe und LNG in Häfen in Norddeutschland zu fördern;
26. eingehend zu prüfen, inwieweit bis zur Schaffung nationaler LNG-Terminals entsprechende Terminalkapazitäten benachbarter EU-Staaten (z. B. in Rotterdam, Zeebrügge, Dünkirchen, Porto Levante, Swinemünde) für den Bedarf Deutschlands stärker genutzt werden können;
27. zu prüfen und auf europäischer Ebene zu beraten, wie die europäischen LNG-Terminals durch bessere Vernetzung bzw. den zügigen Ausbau von Gasleitungssystemen insgesamt stärker für die Absicherung der Versorgungssicherheit Europas genutzt werden können;
28. die Planung, Genehmigung und den Bau von Infrastrukturprojekten zu digitalisieren, wobei das Building Information Modeling (BIM) verbindlich als Standard eingesetzt wird.

Berlin, den 5. März 2022

Friedrich Merz, Alexander Dobrindt und Fraktion