

## Antwort auf Mündliche Anfrage

### 45. Wann sorgt die Landesregierung für eine klare Vorschriftenlage bei der LNG-Versorgung in den niedersächsischen Häfen?

Abgeordnete Hillgriet Eilers, Jörg Bode, Gabriela König, Dr. Gero Hocker und Horst Kortlang (FDP)

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

Vorbemerkung der Abgeordneten

Deutschland steht in Bezug auf die Nutzung von LNG als Kraftstoff noch am Anfang der Marktentwicklungsphase. Um einem Marktversagen im Kraftstoff- und Fahrzeugbereich entgegenzuwirken und privatwirtschaftliche Investitionen zu ermöglichen, sind mehrere politischen Schritte zum Abbau der Markteintrittsbarrieren denkbar. Obwohl in der deutschen Mobilitäts- und Kraftstoffstrategie (MKS) ein Programmschwerpunkt beim künftigen Kraftstoffmix im Straßenverkehr auf LNG gelegt worden ist, bevorzugt die Bundesregierung eine gestaffelte LNG-Markteinführung: zunächst im Schifffahrtsbereich und dann erst auf der Straße.

LNG-Betankungsmöglichkeiten in deutschen Häfen sind bisher kaum vorhanden, erste Versuche mit einer LNG-PowerBarge für die Landstromversorgung von Seeschiffen im Hamburger Hafen wurden nach einem aufwendigen und teuren Genehmigungsverfahren ermöglicht. Bisher existieren an den deutschen Küsten lediglich einige wenige LNG-Umrüstungsprojekte für Fährschiffe (z. B. MS „Ostfriesland“, MS „Helgoland“). Der Aufbau einer LNG-Versorgungsstruktur rechnet sich erst, wenn es genügend Abnehmer gibt. Schifffahrt und Logistiker können und wollen erst in die umweltschonende, aber kostenintensive LNG-Technologie investieren, wenn die Infrastruktur vorhanden ist - das klassische „Henne-Ei-Dilemma“.

Eine zeitgleiche branchenunabhängige Einführung für den Schiffs- und Straßengüterverkehr, sprich Lkw, Binnenschiff und Seeschiff, würde aber der EU-Strategie „Clean Power for Transport“ entsprechen und eine höhere LNG-Nachfrage erzeugen. Im Rahmen dieser EU-Strategie wird auch die Landesregierung aufgefordert sich für förderliche politische und langfristig verlässliche regulatorische Rahmenbedingungen für den Ausbau der LNG-Infrastruktur und die Steigerung der LNG-Nachfrage einzusetzen. Mehrere niedersächsische See- und Binnenhäfen sind Bestandteil der LNG-Infrastruktur im Zuge der europäischen TEN-V-LNG Hafenerweiterung. Vor den Investitionen kommt die Schaffung von verlässlichen Rechtsgrundlagen, damit der Weg von Einzelgenehmigungen und Ausnahmelösungen verlassen werden kann. In Skandinavien und den Niederlanden ist die Betankung von Schiffen mit LNG seit vielen Jahren bewährt und standardisiert.

Vorbemerkung der Landesregierung

Es bestehen bereits heute klare rechtliche Rahmenbedingungen für den Bau und Betrieb von stationären LNG-Tanklagern. Für Schiffe mit LNG-Antrieb und für LNG-Bunkerschiffe existieren Bauvorschriften, die bei Konstruktion und Bau dieser Schiffe einzuhalten sind. Darüber hinaus werden aus heutiger Sicht keine weiteren Regelungen für das Bunkern von LNG von Schiff zu Schiff oder das Lagern von LNG in stationären Tanks für notwendig erachtet.

Im Allgemeinen regelt der Markt über die Nachfrage, inwieweit Bunkerkapazitäten für LNG in ein-

zelen Häfen zur Verfügung stehen Das gilt auch für die bisher in der Schifffahrt verwendeten Treibstoffe. Hier ist es bei Weitem nicht so, dass in jedem Hafen jederzeit Schweröl oder andere Antriebsstoffe sofort zur Verfügung stehen. Diese müssen gegebenenfalls vorbestellt und dann aus Zentrallagern per Bunkerboot (größere Mengen) oder TKW nach Ankunft des Schiffes angeliefert werden. Das wird zukünftig auch für LNG so sein, weil die Bunkereinrichtungen anders nicht wirtschaftlich zu betreiben sind.

1. Welche Binnen- und Seehäfen in Niedersachsen und Norddeutschland sind Bestandteil des TEN-V-Netzes, und wann stellen diese verlässlich LNG als Kraftstoff zur Verfügung stellen?

Die Binnen- und Seehäfen in Niedersachsen und Norddeutschland im TEN-Netz sind im Amtsblatt L 348 der EU vom 20. Dezember 2013 (S. 79 ff.) aufgeführt.

Die TEN-V sind als Ziel der Europäischen Union formuliert. Welche Attribute alle genannten Verkehrswege bis 2030 oder 2050 aufweisen werden, kann heute nicht benannt werden.

Sofern Nachfrage vorhanden ist, siehe Emden und Cuxhaven, regelt der Markt auch die LNG-Versorgung.

2. Wie sind die LNG-Bereitstellung und LNG-Bunker-Vorgänge derzeit in den niedersächsischen Häfen Brake, Cuxhaven, Stade, Wilhelmshaven, Norden und Emden rechtlich (gemeint sind z. B. Regelungen in der Niedersächsische Hafenumordnung oder den Hafenbenutzungsvorschriften) und faktisch (Versorgungswege und -arten z. B. der „Ostfriesland“ und der „Helgoland“) geregelt?

Grundsätzlich bestehen drei Möglichkeiten, Schiffe im Hafen mit LNG zu bebunkern:

- a) von einer ortsfesten Anlage aus,
- b) per Schiff (Bunkerboot) und
- c) per Tankkraftwagen (TKW).

Für die Errichtung einer ortsfesten Anlage gelten gewerberechtliche Vorschriften, nämlich das Bundesimmissionsschutzgesetz und die Verpflichtung zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung vor Errichtung des Lagers, wenn in der ortsfesten Anlage eine Lagerung von LNG stattfinden soll. In Abhängigkeit der Mengenschwellen für gefährliche Stoffe gilt für den Betriebsbereich einer ortsfesten Anlage die Störfallverordnung. Im Einzelfall kann eine Erlaubnispflicht nach der Betriebssicherheitsverordnung für das Befüllen von Wasserfahrzeugen hinzukommen. Die sich aus den genannten Vorschriften ergebenden einzelnen Verpflichtungen hängen u. a. von der Lagerkapazität ab.

Zur Bebungung eingesetzte Bunkerboote oder TKW müssen für den Transport von LNG zugelassen sein. Das gilt sinngemäß auch für das zu bebunkernde Schiff. Eine Zulassung ist jedoch nicht Aufgabe der Hafenbehörde, sondern der jeweils zuständigen Stellen. Entsprechende Vorgaben finden sich in den einschlägigen Bau- und Transportvorschriften. Soweit diese eingehalten werden, stellt die Bebungung von Schiffen mit LNG kein besonderes Risiko dar. Insofern ist es vorgese-

hen, bei der anstehenden Änderung der Niedersächsischen Hafenordnung (NHafenO) im Laufe des Jahres eine Meldeverpflichtung an die Hafenbehörde einzuführen, wenn Schiffe mit verflüssigten Gasen bebunkert werden sollen. Die Hafenbehörde kann dann unter Berücksichtigung der örtlichen Verhältnisse auf Rechtsgrundlage des § 25 Abs. 1 Niedersächsisches Hafensicherheitsgesetz auf den Einzelfall bezogene Maßnahmen zur Gefahrenabwehr festlegen, soweit dieses notwendig wird.

Mit dem Betreiber der genannten Schiffe „Ostfriesland“ und „Helgoland“ besteht sowohl in Emden als auch in Cuxhaven vor Ort ein enger Kontakt. Die Schiffe werden per TKW bebunkert, das LNG kommt aus den Niederlanden/Belgien. Durch die Hafenbehörde sind wie o. a. per Verfügung gemäß § 25 NHafenO ortsabhängige Sicherheitsmaßnahmen für die Bebunkerung festgelegt.

3. Wie schätzt die Landesregierung mit Bezug auf die derzeitige Vorschriftenlage beim Umgang mit LNG in den niedersächsischen Häfen den Verbesserungs- und Handlungsbedarf ein, um die Akzeptanz zu steigern bzw. die Markteinführung von LNG im Schiffs-, Güter- und Schwerlastverkehr zu erleichtern?

Die rechtlichen Rahmenbedingungen für die Bebunkerung von Schiffen mit LNG in niedersächsischen Häfen sind eindeutig und einfach. Ein Handlungsbedarf i. S. der Fragestellung über die geplante Änderung der NHafenO hinaus ist nicht erkennbar.