

**Kleine Anfrage zur schriftlichen Beantwortung
gemäß § 46 Abs. 1 GO LT
mit Antwort der Landesregierung**

Anfrage der Abgeordneten Hillgriet Eilers (FDP)

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

Wäre ein „Ship-to-Ship-Bunkering“ (*thb*, 27.07.2019) mit Flüssiggas (LNG) derzeit auch in niedersächsischen Häfen möglich?

Anfrage der Abgeordneten Hillgriet Eilers (FDP), eingegangen am 11.07.2019 - Drs. 18/4168 an die Staatskanzlei übersandt am 18.07.2019

Antwort des Niedersächsischen Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Digitalisierung namens der Landesregierung vom 09.08.2019

Vorbemerkung der Abgeordneten

Im Artikel „LNG-Schwergewicht Rotterdam“ (*thb*, 27.06.2019) wird beschrieben, wie sich der Hafen Rotterdam zum einem Schlüsselstandort für die europäische LNG-Versorgungsinfrastruktur entwickelt. Unter anderem wird die Kompetenz auch an der Möglichkeit festgemacht, Schiff-Schiff-Bunkervorgänge sicher durchzuführen. „Für Rotterdam spielt das LNG-Bunkering eine immer wichtigere Rolle“, heißt es im Artikel.

In der Drucksache 17/5030 vom 22.01.2016 antwortete die Landesregierung auf eine Anfrage der Fragestellerin: „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“ (Drucksache 17/5030, Seite 73). Und weiter: „Die rechtlichen Rahmenbedingungen für die Bebung 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“ (Drucksache 17/5030, Seite 74).

Im Folienvortrag „Umgang mit LNG-Bebunkerung im Hafen Emden“ des MW vom 22.02.2017 wird auf Folie 18, Titel „Derzeitiger Ausblick“, ausgeführt, dass Niedersachsen sich auf die Handhabung von LNG-Autotransportern im Hafen Emden und auf den Umgang mit LNG-Bunkerbooten vorbereite.

Vorbemerkung der Landesregierung

Ambitionierte Umwelt- und Klimaschutzziele stellen alle Verkehrsträger vor große Herausforderungen. In der See- und Binnenschifffahrt können LNG-basierte Antriebstechnologien mit deutlicher Emissionsreduktion einen wichtigen Beitrag zur Luftreinhaltung leisten. Vor diesem Hintergrund ist zu erwarten, dass LNG als Schiffskraftstoff, und damit auch Bunkermöglichkeiten für LNG, eine immer größere Bedeutung zukommt, auch wenn der Anteil von LNG-betriebenen Schiffen an der Weltflotte gegenwärtig noch gering ist.

Im Seehafen Cuxhaven wird bereits seit mehreren Jahren das Fahrgastschiff „Helgoland“ mit LNG im Verfahren Truck-to-Ship bebunkert. Ferner erfolgte die landseitige Bebung eines Spezialschiffes mit bis zu sechs Tankwagen. Im Seehafen Emden wird zudem die RoPax-Fähre „Ostfriesland“ per Tankwagen mit LNG versorgt. Daher befasst sich die Hafenbehörde (Niedersächsisches Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Digitalisierung), in Abstimmung mit weiteren be-

troffenen Behörden und den Hafentreibern, bereits seit einigen Jahren mit den notwendigen Rahmenbedingungen für die LNG-Bebunkerung und hat frühzeitig Maßnahmen zum sicheren Bunkern von Schiffen mit LNG in die Wege geleitet. Dabei spielt neben dem sicheren Bunkern auch die Wirtschaftlichkeit eine Rolle, sodass der Lade- und Löschprozess im Regelfall während des Bebankens nicht unterbrochen werden muss.

In Emden soll voraussichtlich Anfang des Jahres 2020 erstmals eine Ship-to-Ship-Bebunkerung stattfinden. Geplant ist, dass ein Autotransporter durch das Bunkerschiff „Cardissa“ bebankert wird. Dafür hat die Hafentreibebehörde bereits eine umfangreiche Sicherheitsbetrachtung (Risikobewertung) durchgeführt, in die auch die Erkenntnisse einer Simulation am Radarsimulator eingeflossen sind.

- 1. Wie schätzt die Landesregierung die mittelfristige Entwicklung/den mittelfristigen Bedarf von LNG-Betankungen in niedersächsischen Häfen ein?**
- 2. Kann es/wird es, ähnlich wie in Rotterdam, absehbar zu einer Umschlagssteigerung beim Betanken von Schiffen mit LNG kommen?**

Die Fragen 1 und 2 werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Landesregierung geht mittelfristig – verbunden mit einer wachsenden Anzahl von LNG-betriebenen Schiffen – von einer weiteren Zunahme von LNG-Betankungen in niedersächsischen Häfen aus. Eine Einschätzung, ob sich die LNG-Bankermengen ähnlich wie im niederländischen Hafen Rotterdam entwickeln können oder entwickeln werden, kann durch die Landesregierung nicht gegeben werden. Letztlich hängt der konkrete Bedarf an LNG-Bebunkerungen von den Entscheidungen der privaten Unternehmen ab. Im Übrigen wird auf die Vorbemerkung verwiesen.

- 3. Wurde die in der Drucksache 17/5030 angeführte Änderung der Niedersächsischen Hafentreibeordnung (NHafentreibeO) durchgeführt?**

Derzeit wird vom Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Digitalisierung eine Änderungsverordnung zur Niedersächsischen Hafentreibeordnung (NHafentreibeO) erstellt, die eine Anpassung der NHafentreibeO an geänderte Vorgaben auf europäischer Ebene und im Bundesrecht vorsieht. Bestandteil dieser Änderungsverordnung wird auch die in der Drucksache 17/5030 angeführte Meldepflichtung an die Hafentreibebehörde sein.

- 4. Wäre eine simultane Bebankerung, ähnlich wie die in Rotterdam zwischen den Wasserfahrzeugen „LNG London“, „Cardissa“ und „Containerships Polar“ durchgeführte Bebankerung, nach vorheriger Anmeldung ohne Weiteres rechtlich möglich?**
- 5. Wäre eine simultane Bebankerung, ähnlich wie die in Rotterdam zwischen den Wasserfahrzeugen „LNG London“, „Cardissa“ und „Containerships Polar“ durchgeführte Bebankerung, nach vorheriger Anmeldung ohne Weiteres tatsächlich möglich?**

Die Fragen 4 und 5 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Einzelheiten zu dem Bebankerungsvorgang der genannten Schiffe im niederländischen Hafen Rotterdam sind der Landesregierung nicht bekannt. Aus diesem Grund können die rechtlichen und tatsächlichen Umstände der Bebankerung nicht bewertet werden.

- 6. Gibt es, für den Fall eines erforderlichen LNG-Bankervorgangs von Schiff zu Schiff, in Niedersachsen oder erreichbarer Nähe Bankerbargen?**

Entsprechend dem Bericht „LNG-Schwergewicht Rotterdam“ (thb, 27.06.2019) gehört zur Shell-Flotte mit der „Cardissa“ ein Bunkerschiff, das Schiffe bis in den Ostseeraum versorgt. Die Bestellung erforderlicher Bankerbargen erfolgt durch die Reedereien bzw. Agenturen. Der Landesregierung liegen hierzu keine weiteren Erkenntnisse vor.

7. Wie viele Schiff-zu-Schiff-LNG-Bebunkerungen hat es seit 2016 in niedersächsischen Häfen gegeben?

Der Landesregierung sind keine Ship-to-Ship-Bunkervorgänge in niedersächsischen Häfen bekannt. Im Übrigen wird auf die Vorbemerkung verwiesen.

8. Wie hat sich Niedersachsen seit 2017 auf den Umgang mit LNG-Bunkerbooten vorbereitet, und sind alle notwendigen Vorbereitungen abgeschlossen?

Die Hafenbehörde (Niedersächsisches Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Digitalisierung) arbeitet in Abstimmung mit den Hafenbetreibern und betroffenen Behörden, um die Ship-to-Ship-Bebunkerung von LNG in den niedersächsischen Seehäfen zu ermöglichen. Ein Meilenstein war die Etablierung von Truck-to-Ship-Bebunkerungen in den Seehäfen Emden und Cuxhaven.

Die ersten Ship-to-Ship-Bebunkerungen sollen Anfang des nächsten Jahres in Emden erfolgen. Zu den vorbereitenden Maßnahmen gehören neben der Prüfung der juristischen und technischen Rahmenbedingungen sowie der örtlichen Gegebenheiten die Schulung des Personals sowie die Beschaffung von geeignetem Brandabwehrmaterial. Lediglich die Beschaffung der Brandabwehrmittel steht in Emden noch aus, um mit den für Anfang 2020 geplanten LNG-Bebunkerungen zu beginnen.

9. Was ist aus dem Interesse von VW bezüglich des Umgangs mit LNG-Autotransportern im Hafen Emden geworden?

Ab 2020 werden nach Aussage des Unternehmens zwei mit LNG betriebene Schiffe als Chartermotorschiffe für die Volkswagen Konzernlogistik fahren. Das erste der beiden Schiffe wird Anfang 2020 in Emden eintreffen und anschließend für den Transport von Fahrzeugen aus dem Volkswagen Konzern von Europa nach Nordamerika und zurück eingesetzt. Das zweite Schiff wird zum Sommer 2020 erwartet. Bebunkerungen mit LNG sind in Emden (geplant) oder Jacksonville, USA, möglich.