

Stellungnahme zur Änderung der GasnetzzugangsVO

Die Maritime LNG Plattform setzt sich seit 2014 für die Etablierung von LNG als Alternativkraftstoff in der See- und Binnenschifffahrt sowie zur Landstromnutzung ein. Dabei geht es vor allem um die positive und marktgerechte Gestaltung der Rahmenbedingungen für die Nutzung von LNG im maritimen Sektor. Mit fast 100 nationalen und internationalen Mitgliedern und Partnern, darunter Häfen, Reedereien, Motorenhersteller, Logistikunternehmen, Infrastrukturbetreiber, Gaslieferanten, Technologiekonzerne, Klassifizierungsgesellschaften, Werften sowie Schifffahrts- und Umweltverbände, wirkt die Maritime LNG Plattform erfolgreich als Vermittler zwischen Wirtschaft und Politik. Im konstruktiven und pragmatischen Dialog arbeitet die Plattform eng mit dem Bundesministerium für Verkehr und Digitale Infrastruktur (BMVI) und dem Bundesministerium für Wirtschaft und Energie (BMWi) im Rahmen der Entwicklung einer LNG-Strategie für den maritimen Sektor in Deutschland zusammen.

Zum Verordnungsentwurf:

LNG-Importterminals sind unabdingbare Voraussetzung für den Aufbau einer Betankungs- und Bebunkerungsinfrastruktur für den Einsatz von LNG als Kraftstoff für den Schwerverkehr und Schifffahrt. Die Umstellung der Schifffahrt von Schweröl und Dieselmotoren auf umweltfreundliche Gasmotoren kann nur gelingen, wenn LNG in deutschen Häfen ausreichend zur Verfügung steht. Die Schadstoffbelastung in Hafenstädten und entlang der Wasserschifffahrtsstraßen durch die Schifffahrt, insbesondere Feinstaub und Stickoxide, deren Dieselmotoren weit entfernt von jeglichen Euro Normen Schadstoffe in die Luft emittieren kann durch den Einsatz von LNG Motoren erheblich reduziert werden. Der Einsatz von LNG als Kraftstoff führt im Vergleich zu konventionellen, ölbasierten Kraftstoffen zu einer signifikanten Reduktion der lokalen Luftverschmutzung.

Erdgas enthält keinen Schwefel, deshalb verursacht der Kraftstoff LNG keine SO_x-Emissionen (Schwefeloxid). Es erfolgt eine Reduktion von NO_x (Stickoxide) um bis zu 80 % sowie eine fast vollständige Reduktion von Feinstaub.

Im Vergleich zu ölbasierten Kraftstoffen führt der Einsatz von LNG zur Reduktion von CO₂-Emissionen (um bis zu 20 % unter Berücksichtigung des Methanschlupfs in der Versorgungskette und im motorischen Betrieb).

LNG-Motoren sind im Vergleich zu Dieselmotoren deutlich leiser (–10 dB(a)). Nächtliche Lieferverkehre sind möglich und führen zu einer Entzerrung des Verkehrs tagsüber (siehe NL).

Die Schadstoffbelastung in Hafenstädten und entlang der Wasserschifffahrtsstraßen durch die Schifffahrt, insbesondere Feinstaub und Stickoxide, deren Dieselmotoren weit entfernt von jeglichen Euronormen Schadstoffe in die Luft emittieren, kann durch den Einsatz von LNG-Motoren erheblich reduziert werden. Die Debatte um Fahrverbote hat deutlich gemacht, wie notwendig Alternativen zum Diesel sind, auch im Fernverkehr kann LNG einen wichtigen Beitrag zur Verbesserung der Luftqualität leisten.

Derzeit wird LNG per Truck aus den Niederlanden nach Deutschland gebracht, was ökonomisch und ökologisch höchst zweifelhaft ist.

Die Schifffahrt stellt auf LNG um: Die Kreuzschifffahrtindustrie ist hier Vorreiter. Derzeit gibt es nur noch Neubauten mit LNG-Motoren. Wenn Deutschland keine Beunkerungsinfrastruktur aufbaut, werden deutsche Häfen nicht mehr angelaufen. Gleiches gilt, und das hat wirtschaftlich gravierende Auswirkungen, für die Containerschifffahrt. Auch hier beginnt die Umstellung. CMA CGM baut seine neuen Schiffe zukünftig mit LNG-Motoren, Hapag Lloyd beginnt ebenfalls mit der Umstellung und hat jüngst den Umbau eines Schiffes auf LNG in Auftrag gegeben. Wenn Deutschland nicht nachzieht, werden diese Schiffe Rotterdam anlaufen. Es ist daher im volkswirtschaftlichen Interesse, ausreichend LNG auf dem deutschen Markt zu haben.

Mit der Verordnung werden die rechtlichen Voraussetzungen für den diskriminierungsfreien Aufbau einer LNG-Infrastruktur in Deutschland geschaffen. Durch die VO wird die Netzanbindung eines LNG-Importterminals wie Anbindungsleitungen für Pipeline-Gas und existierende LNG-Terminals im restlichen Europa behandelt. Mit der VO wird ein Level-Playing-Field für zukünftige deutsche LNG-Terminals geschaffen und somit verhindert, dass deutsche LNG-Terminals einen Standortnachteil haben.

Die Anbindung von LNG-Importterminals stellt einen bedarfsgerechten Ausbau des Gasnetzes dar, der der Gewährleistung der Versorgungssicherheit dient.

Die 10%ige Kostenbeteiligung stellt eine sachgerechte Beteiligung der Terminalbetreiber an den Kosten der Anbindung dar.

Der Verordnungsentwurf sieht vor, dass 90 % der Kosten für die Pipelineanbindung von den Netznutzern getragen werden. Diese Kosten werden in einem Zeitraum von 55 Jahren auf alle Netznutzer deutschlandweit verteilt. Daraus ergibt sich eine kaum spürbare Steigerung der Netzentgelte für die Verbraucher. Demgegenüber stehen zu erwartende positive Effekte auf das Preisniveau im Allgemeinen aufgrund des gesteigerten Wettbewerbs.

Nach dem Ausstieg aus der Kernenergie und der Verstromung von Kohle wird Gas auch in den kommenden Jahrzehnten noch einen wichtigen Beitrag für die Energieversorgung der Industrie liefern. Spätestens 2030 werden die Niederlande die Gasproduktion komplett einstellen, d. h. ein erheblicher Teil der deutschen Gasimporte (22 %) fallen damit weg. LNG-Importterminals sichern eine diversifizierte Energieversorgung für den energieintensiven Industriestandort Deutschland.

LNG-Terminals tragen dazu bei, einen nachhaltigen, bezahlbaren und zuverlässigen Energiemarkt zu erhalten, der einseitige Abhängigkeiten vermeidet. Im Hinblick auf die geplante Nordstream-2-Pipeline geht es nicht um ein „entweder oder“, vielmehr werden aufgrund des Wegfalls des niederländischen Erdgases sowohl weitere Pipelines als auch LNG-Importressourcen benötigt.

Eine Diversifizierung der Gasversorgung steigert den Wettbewerb der Gasanbieter, was sich positiv auf die Preise auswirken wird und volkswirtschaftlich nachteilige Abhängigkeiten vermeidet. Dies zeigt ein Vergleich zwischen den Preisen in den Marktgebieten von TTF und Gaspool. Vor 2018 gab es kaum eine Preisdifferenz zwischen diesen Marktgebieten. In 2018 gab es mehr LNG im TTF-Marktgebiet – seitdem ist das Preisniveau dort günstiger als im Gaspool-Marktgebiet.

Der Aufbau einer LNG-Infrastruktur ist eine Investition in die Zukunft, da durch den Ausbau der Power-to-X-Technologie und die Umwandlung von überschüssigem Ökostrom in Gas zukünftig sogenanntes Liquified E-LNG eine immer größere Rolle spielen wird.

LNG-Importterminals, dies zeigen die Investitionspläne von drei Konsortien an den Standorten Wilhelmshaven, Stade und Brunsbüttel, sind in Deutschland wirtschaftlich. Das Gate Terminal in Rotterdam plant aufgrund seiner inzwischen hohen Auslastung im vergangenen Jahr den Ausbau seiner Kapazitäten.

Dass mit der Verordnung der Anschluss von LNG Importterminals an das Gasnetz mit dem Anschluss von anlandendem Pipelinegas an das Netz gleichgestellt wird, ist nur konsequent.

Um den LNG-Kraftstoffmarkt auszubauen, ist der Ausbau einer entsprechenden Infrastruktur notwendig. LNG-Importterminals sind ein notwendiger Teil dieser Infrastruktur, die allen zugutekommt. Die vorgesehene Integration in das Netz ist damit eine richtige und wichtige Maßnahme für den Wirtschaftsstandort Deutschland.

Hamburg, 19.03.2018

Kontakt:

Georg Ehrmann
Geschäftsführer

Tessa Rodewaldt
Geschäftsführerin

Hamburger Büro:

Colonnaden 51
20354 Hamburg

Fon: 040 34961670

Fax: 040 349616729

Mobil: +49 170 1600732

Hauptstadtbüro:

Friedrichstr. 55 a
10117 Berlin

Fon: 030 890445516

Fax: 030 890445555

Mobil : +49 176 31128113

E-Mail:

ehrmann@lng-info.de

rodewaldt@lng-info.de

Internet:

www.lng-info.de