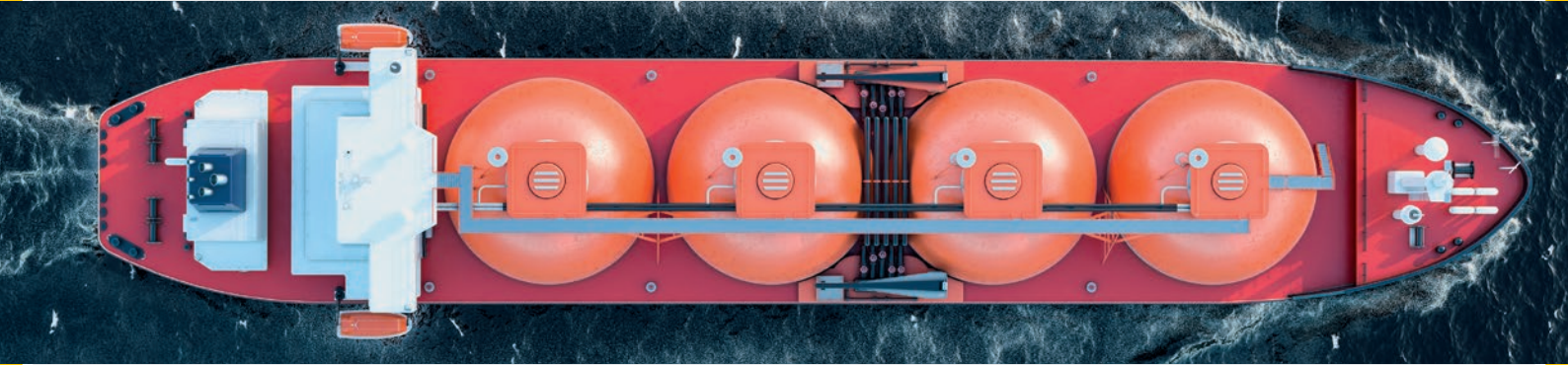


EUROPÄISCHE ERDGASVERSORGUNG DURCH FLÜSSIGERDAS (LNG)



I. HINTERGRUND

LNG steht für Liquid Natural Gas, also Erdgas, welches zum Transport stark heruntergekühlt wird, bis es verflüssigt ist und mittels Tankschiffen und somit leitungsunabhängig über größere Distanzen transportiert wird. Für die Herstellung und Verladung von LNG sind spezielle Ex- und Importterminals nötig, in denen LNG hergestellt oder regasifiziert wird.

Die zum Verflüssigen aufgewendete Energie entspricht ca. 13% des Gases, das am Verflüssigungsterminal ankommt. Damit ist die **Energieeffizienz** von LNG geringer als die von leitungsgebundenem Erdgas, hier liegt der Energieverlust bei ungefähr 4,5%. LNG kommt begrenzt, aber zunehmend, auch direkt als sauberer Treibstoff in der Schifffahrt zum Einsatz.

Beim **Preisvergleich** zwischen russischem Pipelinegas und US-LNG ist das russische Gas sowohl kurzfristig, wie auch langfristig günstiger. Die kurzfristigen Grenzkosten von US-LNG können (je nach Geschäftsmodell) mit etwa 4-5 US\$/MMBtu [12-15 €/MWh] angegeben werden. Die langfristigen Grenzkosten von US-LNG liegen bei rund 8,50 US\$/MMBtu [rund 25 €/MWh]. Die Preisentwicklung von LNG ist stark von der Nachfrage der Energiemärkte in Asien abhängig. So hat die höhere Flexibilität der LNG-Exportrouten dazu geführt, dass LNG-Tanker selbst während des Kälteeinbruchs in Europa im Februar/März 2018 aufgrund dort höherer Preise asiatische Häfen anfahren.

II. POSITIONEN

Infrastruktur

- Jede **zusätzliche Importmöglichkeit von Erdgas begrüßen wir** ausdrücklich – zusätzliche Pipelines ebenso wie LNG-Terminals. Denn die heimische Förderung von Erdgas in Europa geht zurück. Denn nur eine hohe Gasmarktliquidität und ausreichender Wettbewerb garantieren eine kostengünstige Basis für die deutsche und europäische Wirtschaft.
- Da Europa geografisch in (Pipeline-)Reichweite großer Gasvorkommen liegt, hängt die künftige Bedeutung von LNG-Importen von deren Preis ab. Asien ist zweifelsohne die „Wachstumslokomotive“ für LNG-Nachfrage mit entsprechend höheren

Die größten **LNG-Exporteure** sind derzeit Qatar und Australien, welche zusammen ca. 40% des Weltmarkts bedienen. Russland baut seine LNG Erzeugungskapazitäten ebenfalls aus (Yamal LNG). Russisches LNG gelangt in Einzelfällen sogar bis in die USA (Boston). Der Großteil des exportierten Flüssiggases wird nach Asien geliefert, der größte Importeur ist Japan, gefolgt von China und Südkorea.

In der **EU** macht LNG ca. 16% der Gesamtmenge des importierten Gases aus, der Rest stammt aus Pipelines. Die größten Lieferquellen von LNG in die EU sind Qatar und Algerien, die wichtigsten Gaslieferanten via Pipeline sind Russland und Norwegen mit 39% und 23% des Gesamtimports. In der EU gibt es derzeit (Stand 2018) 24 **LNG-Importterminals** mit einer Regasifizierungskapazität in Höhe von 220 Milliarden Kubikmetern, die im Jahr 2017 zu 26% und im Jahr 2018 zu 29% ausgelastet waren.

Deutschland hat keinen LNG-Terminal. Überlegungen verschiedener Unternehmen werden derzeit für Standorte in Brunsbüttel, Wilhelmshaven und Stade angestellt. Die Bundesregierung sieht in einer LNG-Infrastruktur in Deutschland einen Beitrag zur Diversifizierung von Erdgasbezügen. LNG kann auch durch Importterminals in Nachbarstaaten wie Belgien oder Niederlande aufgenommen und nach der Regasifizierung mittels bestehender grenzüberschreitender Pipelines in das deutsche Gasnetz eingespeist werden.

Preisen, so dass Europa nach allgemeiner Auffassung auch langfristig bis 2040 den Residualmarkt für LNG darstellen wird. Folglich erscheinen **Investitionen in neue LNG-Projekte mit Blick auf die derzeit geringen Auslastungsraten bestehender LNG-Importterminals fragwürdig**.

- Voraussetzung jedweder neuer Erdgas-Importinfrastruktur muss dabei **Diskriminierungsfreiheit** sein. Das heißt, dass jedwede Importpipeline und jedwede LNG-Importinfrastruktur, den gleichen regulatorischen Anforderungen unterliegen muss.

- Der Wettbewerb zwischen LNG und Pipelinegas muss aber **marktwirtschaftlichen und ordnungspolitischen Prinzipien** folgen. Subventionen aus Steuermitteln etwa in den Bau von LNG-Terminals sehen wir vor dem Hintergrund bereits bestehender, nicht ausgelasteter Terminals kritisch.
- Der europäische Energiemarkt ist durch intensiven und transparenten Wettbewerb gekennzeichnet und bereits jetzt gut diversifiziert. LNG-Lieferungen – ob aus den USA oder aus anderen Regionen – können hierzu einen weiteren Beitrag leisten, müssen sich aber dem **Wettbewerb stellen** und dürfen **nicht per Sanktionen erzwungen** werden.
- Eine **Verknüpfung zwischen Außen- und Wirtschaftspolitik lehnen wir ab**, Handelspolitik darf nicht zum beherrschenden Politikinstrument werden.
- Völlig inakzeptabel ist, dass US-amerikanische Interessen darauf abzielen, LNG in den europäischen Energiemarkt abzusetzen, indem sie Unternehmen, die das privatwirtschaftlich finanzierte und unternehmerische Projekt Nord Stream 2 durchführen, mit Sanktionen drohen. **Die Verantwortung für die europäische Energiepolitik kann einzig und allein nur in Europa liegen.**

Einsatz von LNG

- Für LNG fordern wir einen verstärkten **Einsatz als Treibstoff** vor allem in der See-Schifffahrt und im Schwerlastverkehr, da hierdurch Schweröl und Dieselkraftstoff verdrängt und sehr zeitnah deutliche regionale Umweltentlastungen erzielt werden können.
- Damit alle Reedereien neben Kreuzfahrtschiffen auch ihre Containerschiffe auf LNG umrüsten können, **müssen in den großen europäischen Seehäfen LNG-Tankstellen errichtet werden**. Durch den Einsatz von Flüssiggas in der Schifffahrt können CO₂-Emissionen um 30 Prozent und Stickoxide um 80 Prozent gegenüber Schweröl und maritimen Diesel reduziert werden.
- Wir fordern die **zügige Umsetzung der EU-Richtlinie 2014/94/ EU für den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe**. Hier ist unter anderem festgelegt, dass im Abstand von 400 Kilometern jeweils eine LNG- Tankstelle für LKW bis 2025 entstehen soll und zusätzlich bis 2030 auch noch für die Binnenschifffahrt. Es gilt zu prüfen, inwieweit man dabei Synergien heben kann. So könnte der Aufbau der Tankinfrastruktur synchronisiert und LNG Tankstellen an den Flüssen nicht nur für die Schifffahrt, sondern auch für LNG-LKW genutzt werden.
- Doppelungen der Infrastruktur könnten vermieden und die Belieferung der LNG Tankstellen mit Hilfe von LNG Tankern kostengünstiger und einfacher gestaltet werden.
- Das bestehende **Förderprogramm zur Anschaffung von Lkw mit Erdgasantrieb** (8.000 Euro für CNG und 12.000 Euro für LNG) begrüßen wir. Es sollte jedoch noch attraktiver gestaltet werden, um einen höheren Anreiz zu bieten. Zudem sollte das Fördervolumen von 10 Mio. Euro deutlich erhöht werden. Und nicht zuletzt sollte die Befristung des Förderprogramms bis Ende 2020 überdacht werden und mit der bis 2026 laufenden Steuervergünstigung für Erdgas synchronisiert werden.
- Wir begrüßen auch die Initiative der Bundesregierung für eine **Mautbefreiung für mit Erdgas betriebene Lkw** bis 2020. Auch hier gilt: Investitionen brauchen Planungssicherheit, daher muss schnell Klarheit geschaffen werden, ob eine Ausweitung über 2020 vorgesehen ist. Wenn ja, dann bietet sich auch hier eine Synchronisierung bis 2026 an. Bis dahin wird Erdgas steuerlich gefördert um einen Markthochlauf zu generieren.

Stand: Februar 2019

KONTAKT

Wintershall Holding GmbH
Neustädtische Kirchstraße 8
10117 Berlin
Deutschland

Tel.: +49 30 206 73 600
politik@wintershall.com

MEHR ZUM THEMA

www.wintershall.com



A subsidiary of

 **BASF**

We create chemistry