

Vorlage an den Landrat

Titel: **Beantwortung der Interpellation [2016-392](#) von Markus Dudler:
«LNG – Quo vadis?»**

Datum: 24. Januar 2017

Nummer: 2016-392

Bemerkungen: [Verlauf dieses Geschäfts](#)

Links:

- [Übersicht Geschäfte des Landrats](#)
- [Hinweise und Erklärungen zu den Geschäften des Landrats](#)
- [Landrat / Parlament des Kantons Basel-Landschaft](#)
- [Homepage des Kantons Basel-Landschaft](#)

Vorlage an den Landrat

2016/392

Beantwortung der Interpellation [2016/392](#) von Markus Dudler: «LNG – Quo vadis?»

vom 24. Januar 2017

1. Text der Interpellation

Am 1. Dezember 2016 reichte Markus Dudler die Interpellation [2016/392](#) «LNG – Quo vadis?» ein. Sie hat folgenden Wortlaut:

Das Thema LNG (Liquefied Natural Gas, verflüssigtes Erdgas) ist in aller Munde. Eine kleine Pilot-Anlage steht in Bubendorf, damals wurde diese unter der Leitung des GVM (Gasverbund Mittelland) entwickelt und gebaut. Leider darf an dieser Tankstelle kein LNG getankt werden, es wird diese wieder in gasförmigen Zustand gebracht und an der naheliegenden CNG (Compressed Natural Gas, komprimiertes Erdgas) — Tankstelle für Erdgasfahrzeuge verkauft.

In der Zwischen ist einiges am Laufen. In Europa spricht man von einem sog "Blue-Korridor", welcher es den LKWs ermöglicht, LNG auf den Hauptachsen von Spanien bis hoch nach Dänemark zu tanken. In der Schweiz ist mir nur konkret der Plan am Hafen Basel bekannt. Hier gibt es ein Projekt für eine LNG-Entladestation für Schiffe.

Des Weiteren habe ich von Plänen gehört, dass man entlang der Nord-Süd Achse in der Schweiz typenähnliche Anlagen gemäss der Anlage in Bubendorf platzieren möchte, damit europäischen LNG-LKWs ebenfalls versorgt werden können.

Vor diesem Hintergrund bitte ich den Regierungsrat und die Verwaltung folgende Fragen zu beantworten:

- 1. Wer ist im Kanton BL für das Thema LNG zuständig?*
- 2. Wie geht es weiter mit der LNG-Tankstelle in Bubendorf, sind weitere Standorte geplant?*
- 3. Gibt es im Kanton BL ein Strategiepapier oder entsprechende Pläne zu diesem Thema?*
- 4. Wie ist der Stand des Projektes der Schweizer Rheinhäfen im Rahmen des EU-Masterplans zum Import von LNG via Rheinschifffahrt?*

2. Einleitende Bemerkungen

Mit der weltweiten Entwicklung und dem Ausbau der Fracking Technologie zur Gewinnung von Schiefergas und der anschliessenden Verflüssigung wird Flüssigerdgas (Liquefied Natural Gas – LNG) auch bei uns in der Schweiz zu einem aktuellen Thema mit neuen Chancen und Gefahren. Seit dem 1. Januar 2015 gelten neue Emissionsgrenzwerte für die Schifffahrt auf der Ostsee. Mit dieser Verschärfung steigt die Nachfrage nach verflüssigtem Erdgas als Treibstoff für die Schifffahrt. Dazu gehört auch die nötige Infrastruktur für die Lagerung von LNG und die Möglichkeit der Betankung von LNG betriebenen Schiffen.

Daraus zeichnen sich folgende grundsätzliche Trends in der Verwendung von LNG ab:

- LNG als Treibstoff für schadstoffarme Motoren (speziell für Schiffsmotoren auch auf dem Rhein).
- LNG Speicherung für den Betrieb von Treibstoffinfrastrukturen für Schiffe, LKW's, Autos und Betriebe.
- Strategische Lagerhaltung zur Versorgungssicherheit von Erdgas mit der Möglichkeit in ein bestehendes Erdgasnetz zu vergasen und einzuspeisen (strategische Landesversorgung).
- Versorgung von Anlagen und Gebäude ohne Anschluss an bestehende Gasnetze (Versorgungsautonomie auch an abgelegenen Standorten).

Die EU-Kommission hat Ende Januar 2013 einen Aktionsplan veröffentlicht der die Grundlagen zur sicheren Nutzung von LNG in den Binnengewässern der EU sicherstellen soll. Dieser Masterplan wurde in verschiedene Subprojekte unterteilt und befindet sich in der EU in Umsetzung.

3. Beantwortung der Fragen

1. Wer ist im Kanton BL für das Thema LNG zuständig?

Das Thema LNG ist keiner Fachstelle im Kanton federführend zugeteilt. Falls eine neue Anlage geplant und gebaut werden soll ist ein Baugesuch beim Bauinspektorat einzureichen. Das Bauinspektorat koordiniert alle betroffenen kantonalen Fachstellen im Rahmen des Baugesuchverfahrens.

2. Wie geht es weiter mit der LNG-Tankstelle in Bubendorf, sind weitere Standorte geplant?

Die LNG Tankstelle wurde im Rahmen eines Baugesuchs bewilligt und von verschiedenen Fachstellen im Kanton geprüft und abgenommen. Die Eröffnung der Anlage erfolgte am 26. April 2013. Die Anlage wurde durch die Gasverbund Mittelland AG gebaut und betrieben. Weitere Baugesuche zu neuen Anlagen liegen dem Bauinspektorat aktuell nicht vor.

3. Gibt es im Kanton BL ein Strategiepapier oder entsprechende Pläne zu diesem Thema?

Da der Kanton weder Bauherr noch Betreiber solcher LNG Anlagen ist, hat der Kanton auch keine Strategien oder weiterführende Planungen zu diesem Thema eingeleitet.

4. Wie ist der Stand des Projektes der Schweizer Rheinhäfen im Rahmen des EU-Masterplans zum Import von LNG via Rheinschifffahrt?

Das Projekt «EU-Masterplan LNG für den Rhein-Main-Donau-Korridor» mit Teilnahme der Schweizerischen Rheinhäfen ist Anfang 2016 abgeschlossen worden. Im Ergebnis konnte das Ziel der Erarbeitung internationaler (Sicherheits-)Standards für LNG als Treibstoff für Binnenschiffe sowie für Transport und Umschlag von LNG in der Binnenschifffahrt erreicht werden. Die Regeln «Treibstoff in Binnenschiffen» wurde bereits von der zuständigen Behörde (UNO-UNECE, Genf) in Kraft gesetzt, während die LNG-Regeln für Transport und Umschlag Schiff-Land im internationalen Gesetzgebungsprozess stehen. Aufgrund des in den vergangenen Jahren deutlich gesunkenen Mineralölpreises hat sich die Entwicklung von LNG-Anwendungen verlangsamt. Das kann sich bei steigenden Preisen wieder ändern.

In der Binnenschifffahrt wird zurzeit eine weitere Option eines alternativen Treibstoffs geprüft: GTL (= gas to liquid) Fuel. GTL Fuel ist ein innovativer synthetischer Dieselmotorkraftstoff, der aus Erdgas gewonnen wird. Er verbrennt sauberer als herkömmlicher Dieselmotorkraftstoff auf Erdölbasis und produziert somit weniger lokale Emissionen (Partikel, PM; Stickoxide, NOx; Schwefeloxide, SOx). Ausserdem ist GTL Fuel nicht giftig, geruchsarm, leicht biologisch abbaubar und durch ein geringeres Gefährdungspotenzial gekennzeichnet. GTL Fuel kann ohne Modifikation in vorhandenen Dieselfahrzeugen verwendet werden. In der Schifffahrt kommt GTL Fuel erstmals in der Schweiz

bei den Arbeitsbooten der Schweizerischen Rheinhäfen (neues Schub- und Schleppboot WILD
MAA und Entsorgungsboot BIBO REGIO) zum Einsatz.

Liestal, 24. Januar 2017

Im Namen des Regierungsrates

Der Präsident:
Thomas Weber

Der Landschreiber:
Peter Vetter