

## **Antrag**

**der Abgeordneten Dr. Joachim Seeler, Hansjörg Schmidt, Arno Münster,  
Birte Gutzki-Heitmann, Dorothee Martin, Wolfgang Rose, Karl Schwinke,  
Hauke Wagner (SPD) und Fraktion**

**und**

**der Abgeordneten Dominik Lorenzen, Christiane Blömeke,  
René Gögge, Ulrike Sparr, Dr. Anjes Tjarks (GRÜNE) und Fraktion**

**zu Drs. 21/15836**

### **Betr.: LNG-Strategie und Aufbau einer LNG-Infrastruktur**

Ab 2020 dürfen Schiffe nur noch Treibstoff mit einem Schwefelgehalt von maximal 0,5 Prozent statt bisher 3,5 Prozent verbrennen. Verflüssigtes Erdgas (Liquefied Natural Gas, kurz: LNG) stellt in diesem Zusammenhang im Vergleich zum gewöhnlich von Schiffen genutzten Schweröl eine attraktive Alternative dar: Die Emissionen von Schwefeloxid-, Feinstaub- und Schwermetallen werden vermieden, die Emissionen von Stickoxiden und ultrafeinen Partikeln deutlich reduziert und die Emissionen von Treibhausgasen je nach Gasherkunft ebenfalls gesenkt. Als emissionsarmer Schiffsantrieb bietet LNG eine umweltfreundlichere Versorgung für Schiffe auf hoher See und während ihrer Liegezeit im Hamburger Hafen (siehe Drs. 21/14998). Zudem ist der verursachte Lärm beim Verbrauch von LNG geringer als beim Verbrauch von Schweröl. LNG trägt so zu einer Verbesserung der Luftqualität und einer Reduzierung des Lärms im Hamburger Hafen bei und sorgt mit dafür, die Ziele des Nachhaltigkeitsplans im Hamburger Hafen zu erreichen (siehe Drs 21/10779).

LNG wird in der Weltschifffahrt künftig eine wachsende Rolle spielen. Zahlreiche Kreuzfahrt- und Containerschiffe, die momentan im Bau sind, werden mit LNG-Antrieben ausgestattet. Im Gegensatz zu Ländern wie Belgien, den Niederlanden oder Frankreich besitzt Deutschland noch kein eigenes Terminal für den Import von LNG. Ein eigener LNG-Terminal sichert über die Bedarfsdeckung hinaus die Diversifizierung der Erdgaslieferländer und damit der Erdgasversorgung in Deutschland, hilft beim Kohleausstieg und stärkt den Wettbewerb auf dem deutschen Gasmarkt, was zu günstigeren Preisen für den Verbraucher führen kann.

Für Hamburg und den Hamburger Hafen ist es notwendig, dass dieser Terminal in räumlicher Nähe entsteht. Ergänzend dazu ist es sinnvoll, dass, wie im rot-grünen Koalitionsvertrag vereinbart und vom Senat geplant (Drs. 21/4858), ein Small-Scale-LNG-Terminal zur lokalen Versorgung im Hamburger Hafen errichtet wird.

Bei den derzeitigen Überlegungen der Bundesregierung für einen LNG-Terminal-Standort kommen verschiedene Standorte in Betracht, die es zu prüfen gilt. Hierzu gehören unter anderem Brunsbüttel, Wilhelmshaven und Stade. Für Hamburg ist ein Standort im Bereich der Unterelbe wünschenswert, der die LNG-Distribution, etwa über LNG-Carrier und Barge, ermöglicht. Langfristig könnte zudem die Solar- und Windenergie aus Norddeutschland genutzt werden, um Bio-LNG und Wasserstoff („Power-to-Gas-Technologie“) herzustellen und den Einsatz fossilen Erdgases nach und nach zu reduzieren.

Somit sollte bei der Auswahl eines LNG-Terminals eine enge Abstimmung zwischen den Nachbarländern im Interesse der Metropolregion erfolgen.

**Die Bürgerschaft möge beschließen:**

**Der Senat wird ersucht,**

1. die Bundesregierung um Erstellung einer nationalen LNG-Strategie und um Unterstützung beim Aufbau einer LNG-Infrastruktur zu ersuchen,
2. für Hamburg eine LNG-Strategie und ein Umsetzungskonzept zu erarbeiten und in diesem Kontext das LNG-Potenzial (vor allem für den Schiffs- und Schwerlastverkehr sowie die Industrie) im Hinblick auf ökologische und ökonomische Effekte zu untersuchen,
3. die Errichtung eines Small-Scale-Terminals für die lokale Schifffahrt in Hamburg zu prüfen,
4. sich im Zusammenhang mit den Plänen der Bundesregierung für den Aufbau einer LNG-Infrastruktur für einen Standort in der Unterelbe-Region als LNG-Importterminal einzusetzen,
5. eine abgestimmte Lösung mit den Nachbarländern beim Aufbau der LNG-Infrastruktur zu unterstützen, und
6. der Bürgerschaft bis 30.11.2019 über die ergriffenen beziehungsweise geplanten Maßnahmen zu berichten.