

Antrag

**der Abgeordneten Peter Lorkowski, Dr. Alexander Wolf, Dirk Nockemann,
Detlef Ehlebracht, Andrea Oelschläger und Harald Feineis (AfD)**

Einzelplan 7.0

**Betr.: LNG-Terminal Brunsbüttel zwecks Versorgungssicherheit und wegen
Umweltgesichtspunkten auch für russische Gaslieferungen vorbereiten**

Die Nutzung von LNG (Liquid Natural Gas – zu Transport- und Lagerungszwecken verflüssigtes Erdgas mit nur einem Sechshundertstel des Volumens von gasförmigem Erdgas) gewinnt aus Gründen des Umweltschutzes und der in diesem Zusammenhang weltweit erlassenen Vorschriften zur Reduktion schwefelhaltiger Kraftstoffe für die Schifffahrt zunehmend an Bedeutung. Der Verbrauch von LNG verursacht deutlich geringere Emissionen als das auf Schiffen vorwiegend genutzte Schweröl oder Dieselöl. Auch im Schwerlastverkehr auf der Straße kommt LNG eine zunehmend bedeutsamere Rolle zu.

Bislang versorgt Hamburg im Hafen liegende Schiffe über sogenannte PowerPacs mit LNG, um das Abschalten der sonst zur Stromerzeugung notwendigen Dieselmotoren während der Liegezeit im Hafen zu gewährleisten und so den Ausstoß umweltschädlicher Abgase zu verhindern. Diese „PowerPacs“ werden bislang allerdings aufwendig mit Lkws oder auf dem Schienenweg aus Rotterdam importiert. Außerdem hapert es noch an der Technik, da die „PowerPacs“ aktuell noch an Bord der Schiffe gehoben werden müssen. Ein direkter Stromanschluss würde jedoch ein LNG-Kraftwerk vor Ort voraussetzen. Dafür fehlt jedoch die Infrastruktur.

Über ein LNG-Terminal im Umfeld Hamburgs könnte die dafür notwendige Infrastruktur leichter bereitgestellt werden. LNG-Terminals gewährleisten das sichere Anlegen von LNG-Transportschiffen, die Einlagerung in isolierten LNG-Speichereinheiten (meist zylindrischen Flachbodentanks), wo das Flüssiggas im tiefkalten Zustand bis zur weiteren Verwendung zwischengelagert wird sowie die Betankung von LNG-betriebenen Schiffen.

LNG-Terminals kommt weiterhin eine besondere Bedeutung im Zusammenhang mit der Gewährleistung von Versorgungssicherheit der Bundesrepublik Deutschland mit dem Energieträger Gas zu. Gut 50 Prozent der Erdgas-Importe Deutschlands entfielen 2017 auf Russland, der Rest – bis auf einen unbedeutenden Anteil „Sonstiges Europa“ von weniger als 1 Prozent – auf Norwegen (27,1 Prozent) und die Niederlande (21,3 Prozent). Über LNG-Terminals eröffnet sich die prinzipielle Möglichkeit, Gas auch aus entfernteren Regionen zu importieren. Anbieter sind etwa Katar und die USA (Schiefergas). Aktuell sind die Transportkosten jedoch noch zu hoch, um LNG aus diesen Regionen wirtschaftlich erscheinen zu lassen. Nichtsdestotrotz üben gerade die USA – sowohl Präsident Trump und verstärkt noch die oppositionellen „Demokraten“ – politischen Druck auf Deutschland aus, seine Gaslieferungen aus Russland zu drosseln und stattdessen auf LNG-Importe aus den USA zu setzen.

Deutschland besitzt bis jetzt noch kein eigenes LNG-Terminal an seinen Küsten. Aktuell sind jedoch verschiedene Projekte in der Diskussion, darunter neben dem am Nord-Ostsee-Kanal gelegenen Brunsbüttel noch Stade, Wilhelmshaven und Rostock. Es handelt sich dabei durchweg um privatwirtschaftlich geplante Terminalprojekte, die

überwiegend von internationalen Investorengruppen getragen werden. Die Bundesregierung gibt nach eigener Auskunft die Standortentscheidung nicht vor; es könnten auch mehrere LNG-Terminals entstehen. Während Wilhelmshaven und Stade auf US-amerikanische LNG-Importe und Kooperationen mit US-Konzernen setzen, plant Rostock eine Anbindung an das russische St. Petersburg, wo eine große LNG-Verflüssigungsanlage entstehen soll.

Für Brunsbüttel (geplantes Kapazitätswolumen circa 5 Milliarden Kubikmeter LNG) und Stade (4 Milliarden Kubikmeter LNG) werden für die Errichtung eines LNG-Terminals jeweils rund 500 Millionen Euro an Investitionskosten geschätzt. Wilhelmshaven wirbt mit seinem Tiefseehafen, der auch von sehr großen LNG-Tankern angelaufen werden könne sowie mit einem in der Nähe vorhandenem Erdgasspeicher, der vom „Projekt-Koordinator“, dem US-Energiekonzern Uniper, betrieben wird.

Brunsbüttel kann neben seinem Standortvorteil (Elbmündung und direkte Anbindung an Hamburg als Größten Seehafen Deutschlands und den Nord-Ostsee-Kanal) darauf verweisen, schon über seinen Investor „German LNG Terminal GmbH“ als einziger der Standorte im „Netzentwicklungsplan Gas 2028“ der Bundesnetzagentur berücksichtigt worden zu sein. Brunsbüttel wäre aus Sicht des Hamburger Hafens auf Grund seiner Lage am östlichen Elbufer der ideale und kostengünstig anzubindende Standort. Für Brunsbüttel hat sich auch schon eine andere Fraktion in der Hamburgischen Bürgerschaft stark gemacht (vergleiche Drs. 21/14855). Die besondere Eignung von Brunsbüttel könnte noch dadurch gesteigert werden, dass der Standort in die schon funktionierende Kooperation mit Russland (Stichwort: „Nordstream“) eingebunden wird und ebenfalls auf dem Seewege LNG aus St. Petersburg bezieht. Dadurch entstünden weitere wesentliche Vorteile, die ein LNG-Terminal Brunsbüttel aufwerten würden:

1. Die Transportkosten für LNG aus St. Petersburg blieben wegen der vergleichsweise geringen Entfernung (circa 1.700 km Seestrecke) niedrig.
2. Das Terminal stünde trotz einer Anbindung an Russland für Importe aus Übersee zur Verfügung.
3. Eine einseitige Abhängigkeit von Übersee-Anlieferungen – zumal von umweltpolitisch fragwürdigen Schiefergaslieferungen aus den USA – würde entfallen, die Auslastung der Speicherkapazitäten des Terminals wären deutlich flexibler nutzbar, das heißt, das Terminal könnte vergleichsweise klein und kostengünstig dimensioniert werden ...
4. ...und es entstünde – wie ebenfalls von der Bundesregierung erwartet – „Platz“ für ein weiteres LNG-Terminal in Deutschland, das sich durchaus schwerpunktmäßig auf Anlieferungen aus Übersee konzentrieren könnte.
5. Ein weiterer Vorteil wäre auf diplomatischem Gebiet zu sehen, indem der Standort Brunsbüttel aus dem inzwischen offensichtlich zwischen den USA und Deutschland eskalierenden Streit um Gaslieferungen nicht mehr einseitig „gegen Russland“ positionieren müsste und ...
6. ... die sich – auch von der Bundesregierung gesehene – Gefahr, dass die EU die politische Kontrolle über die neue „Nordstream II“ Gaspipeline aus Russland an sich reißen will, könnte für Deutschland deutlich entschärft werden.

Die Auswirkungen einer derartigen Anbindung Brunsbüttels an St. Petersburg hinsichtlich Versorgungssicherheit, Wirtschaftlichkeit, Dimensionierung, Ausstattung und Kosten der Anlage sowie der Effekte auf einen ohnehin absehbaren zweiten geplanten LNG-Terminal-Standort an Deutschlands Küsten sollten in einer unabhängigen Studie untersucht werden, die vom Hamburger Senat gemeinsam mit dem Nachbarland Schleswig-Holstein baldmöglichst in Auftrag gegeben werden sollte.

Die Kosten dieser Studie wären für eine Positionierung Brunsbüttels als LNG-Standort gut investiert. Haushaltstechnisch könnten dazu Mittel herangezogen werden, die in der Haushaltsplanung 2019/2010 für das offenkundig – trotz Kostenverdoppelung – in erheblichen Verzug geratene Projekt „Tideeube Spadenlander Busch/Kreetsand“ vorgesehen sind. „Spadenlander Busch/Kreetsand“ war 2010 als „Pilotprojekt“ gestartet worden und sollte – hoffnungsvoll – den Tidehub um 1 (!) Zentimeter verringern. Das Projekt sollte schon 2015 abgeschlossen sein. Webseiten berichten jedoch seit

geraumer Zeit, dass die „ehemals grüne Tideaue Kreetsand zu einer „Dauerbaustelle und Sandwüste verkommen“ und dort seit zwei Jahren kaum Fortschritt zu erkennen seien; „Phlegma“ seitens der verantwortlichen HPA beherrsche die Situation. Das für den aktuell zur Debatte stehenden Planungszeitraum der Freien und Hansestadt Hamburg noch vorgesehene Projektvolumen „Spadenlander Busch/Kreetsand“ beträgt rund 5,4 Millionen Euro (Haushaltsplan 2019 – 2010, EP 7.0, Seite 106). Ohne die Fertigstellung dieses Projektes zu gefährden, könnten eine Studie zum LNG-Standort Brunsbüttel, deren Volumen voraussichtlich 50.000 Euro nicht überschreiten wird, aus daraus abzuziehenden Mitteln problemlos finanziert werden. Die Ergebnisse der Studie sollten als Argumentationshilfe für den LNG-Terminal-Standort Brunsbüttel verwendet und dem die Anlage planenden deutsch-belgischen Konsortium zur Verfügung gestellt werden.

Die Bürgerschaft möge beschließen:

Der Senat wird ersucht,

1. gemeinsam mit dem Land Schleswig-Holstein eine Studie in Auftrag zu geben, die aus politischer (Souveränität, Versorgungssicherheit), ökonomischer (Kosten, Ausstattung, Dimensionierung, Verkehrsanbindung, Wirtschaftlichkeit, Seiteneffekte auf die Region Brunsbüttel/Hamburg), umweltpolitischer (Fracking) sowie juristischer Sicht eine Anbindung des geplanten LNG-Terminals Brunsbüttel auch an LNG-Lieferungen per Schiffstransport aus Sankt Petersburg untersucht und bewertet,
2. die auf Hamburg entfallenden anteiligen Kosten der Studie aus für 2019 bereitgestellten Mitteln des Tideelbe-Projektes „Spadenlander Busch/Kreetsand“ (EP 7.0) zu finanzieren und
3. der Bürgerschaft bis 30.06.2018 zu berichten.