

## **Bericht**

### **des Ausschusses für Wirtschaft, Innovation und Medien**

über die Drucksache

**21/14855: Hamburg befürwortet den Bau eines LNG-Terminals am Standort  
Brunsbüttel  
(Antrag CDU)**

Vorsitz: **David Erkalp**

Schriftführung: **Dr. Joachim Seeler**

#### **I. Vorbemerkung**

Die Drucksache war dem Ausschuss für Wirtschaft, Innovation und Medien am 14. November 2018 auf Antrag der CDU, der SPD-, der GRÜNEN und der FDP-Fraktion durch Beschluss der Bürgerschaft überwiesen worden. Dieser befasste sich in seiner Sitzung am 15. Januar 2019 abschließend mit der Drucksache.

#### **II. Beratungsinhalt**

Die CDU-Abgeordneten bezeichneten ihren Antrag im Wesentlichen als selbsterklärend. Sie hoben den Aspekt der verstärkten Zusammenarbeit zwischen Hamburg und Schleswig-Holstein hervor, der ihnen besonders wichtig sei. Mit der Annahme des Antrages könnte sich auch die Hamburgische Bürgerschaft – im Hinblick auf eine anstehende strategische Entscheidung – für einen LNG-Standort in Schleswig-Holstein positionieren und somit ein Zeichen zur weiteren Stärkung der wirtschaftlichen Verbundenheit mit dem Nachbarbundesland setzen. Indes gehe Schleswig-Holstein weitere Schritte zur Realisierung eines LNG-Terminals am Standort Brunsbüttel. So lägen die entsprechenden Genehmigungsunterlagen für ein Antragsverfahren vor, inzwischen sei auch ein Geschäftsführer bestellt worden. Nach ihren Erkenntnissen sei Brunsbüttel somit der einzige Standort, der nach dem Genehmigungsverfahren in die operative Umsetzung starten könnte.

Hamburg brauche eine sichere Versorgung mit Schiffsbetriebsmitteln, so die CDU-Abgeordneten weiter, und die meisten neu geordneten Schiffe, insbesondere Kreuzfahrtschiffe, führen im Dual-Fuel-Betrieb, könnten herkömmliche flüssige Brennstoffe und – in erster Linie – LNG tanken. Dieser Tatsache dürfe sich Hamburg – auch hinsichtlich einer Luftverbesserung in der Stadt – nicht verschließen, da die Landstromversorgung perspektivisch bei den neu gebauten Schiffen nicht mehr funktionieren werde. In dieser Situation plädierten sie für eine Unterstützung der schleswig-holsteinischen Planungen und ihres Antrags. Sie sprachen außerdem an, dass laut der Hamburg Port Authority (HPA) eine Genehmigung für einen LNG-Standort im Bereich des Hamburger Hafens erteilt worden sei und sie fragten nach dem Standort.

Mit der möglichen Ansiedelung eines LNG-Terminals im norddeutschen Raum beschäftigten sie sich – auch in anderen Funktionen – bereits seit mehreren Jahren, führten die Senatsvertreterinnen und -vertreter aus, da der Hamburger Hafen wegen

des großen Flächenbedarfs für eine solche Anlage nicht infrage käme. Neben einem geeigneten Standort müssten mehrere Investoren gefunden werden, die bereit seien, ein LNG-Terminal zu bauen und umzusetzen. Weiter sei es zwingend erforderlich, dass das Projekt seitens des Bundes finanziell gefördert werde. Grundsätzlich habe eine LNG-Terminal in Norddeutschland für die gesamte Region eine enorme Bedeutung und diese Auffassung hätten sie auch gegenüber Vertretern des Bundes mehrfach zum Ausdruck gebracht.

Der erste Standort, der für die Realisierung eines LNG-Terminals diskutiert worden sei, sei Stade gewesen und zu einem späteren Zeitpunkt habe auch Wilhelmshaven entsprechendes Interesse bekundet. Wie sich die Situation derzeit in Brunsbüttel darstelle, hätten die die CDU-Abgeordneten bereits korrekt dargestellt. Sie machten an dieser Stelle deutlich, einen Standort in der Unterelberegion zu bevorzugen, sie wollten sich allerdings nicht äußern, welcher Standort der vermeintlich geeignetste sei. Bis zu einer finalen Entscheidung seien noch viele Fragen, unter anderem mit der Bundesnetzagentur, zu klären.

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter bestätigten die Planungen einer LNG-Tankstelle im Hamburger Hafen, die zur unmittelbaren Betankung der entsprechenden Schiffe im Hafen erforderlich und nach jetzigem Stand am Georgswerder Bogen gebaut werden würde.

Sie korrigierten die Aussage, dass die neuen Schiffe zukünftig keine Landstromversorgung mehr in Anspruch nehmen könnten. Es gebe weiterhin die entsprechende Nachfrage nach Landstrom und auch nach wie vor die Möglichkeit, alternativ entweder Landstrom oder LNG für die Energieversorgung der im Hamburger Hafen liegenden Schiffe einzusetzen.

Die SPD-Abgeordneten stellten heraus, dass der Bau eines LNG-Terminals im norddeutschen Raum gerade für die maritime Wirtschaft – auch vor dem Hintergrund der neuen IMO-Richtlinie, die ab 1. Januar 2020 die Grenzwerte im Schiffsverkehr insbesondere für die Stickoxyde weiter erheblich absenken werde, – von außerordentlicher Wichtigkeit sei. Weiter gebe es im Schiffsneubau die Tendenz zu LNG-Antrieben und darauf müsse sich der Hamburger Hafen einstellen. Nicht zuletzt stelle auch Hamburg die eigene Flotte bei der HPA – entsprechend eines Beschlusses der Bürgerschaft – auf LNG-Antrieb im Sinne des Umweltschutzes um.

Die SPD-Abgeordneten vertraten die Ansicht, dass der vorliegende Antrag zu kurz greife, denn bei einem LNG-Terminal handele es sich nicht nur um eine Lagerstätte, sondern um eine hochkomplexe Anlage für das komprimieren und dekomprimieren von Flüssiggas und dabei spiele die Infrastruktur eine entscheidende Rolle, wie beispielsweise ein Anschluss an das Erdgasnetz. Bestehe dieser, könne ein LNG-Terminal auch für die Lagerung regenerativer Energien genutzt werden.

Insgesamt sei es daher von großer Relevanz, ein Konzept gemeinsam mit dem Bund und den anderen norddeutschen Bundesländern hin zu einer LNG-Infrastruktur einschließlich einer Betankungsanlage im Hamburger Hafen zu erarbeiten.

Als letzten aber entscheidenden Punkt betonten die SPD-Abgeordneten, dass es für die Errichtung eines LNG-Terminals privater Investoren bedürfe. Für die derzeit diskutierten Standorte gebe es jeweils interessierte Investoren. Die Politik müsse auch diese Entwicklung im Blick behalten und auf jeden Fall in die Überlegungen einer vernetzten LNG-Infrastruktur zwingend in die finale Entscheidung miteinbeziehen.

Die CDU-Abgeordneten führten aus, der Bundeswirtschaftsminister habe sich bereits im Juli 2018 dahin gehend geäußert, dass die Bundesregierung bereit sei, die Realisierung eines LNG-Terminals anschieben zu wollen. Gleichzeitig habe der Minister deutlich gemacht, dass für den Bund nur eine LNG-Anlage mit finanzierbar wäre. Weitere Aussagen ließen darauf schließen, dass Brunsbüttel derzeit eine Präferenz hinsichtlich einer Realisierung genieße. Im Gegensatz zu Wilhelmshafen, das über keine ausreichende Infrastruktur verfüge, liege Brunsbüttel sowohl an der Elbe als auch am Nord-Ostsee-Kanal sowie in der Nähe zu Hamburg. Daher würden sie sich für den Standort Brunsbüttel stark machen und forderten die Abgeordneten der anderen Fraktionen auf, sich ebenfalls klar für diesen Standort zu positionieren. Auch an den Senatsvertreterinnen und -vertreter appellierten sie, in den kommenden Gesprächen,

ihre Zurückhaltung abzulegen und sich eindeutig für den Standort Brunsbüttel auszusprechen.

Abschließend sprachen sie das gute nachbarschaftliche Verhältnis zwischen Hamburg und Schleswig-Holstein an. Insbesondere sei hier die Unterstützung der Fahrrinnenanpassung durch die angrenzenden Kreise seit dem Jahr 2004 zu nennen. Nunmehr bestehe auf Hamburger Seite die Gelegenheit, den kleinen Häfen wie beispielsweise Wedel oder Glückstadt, die von Versandung bedroht seien, Mittel aus dem Elbefonds zu übertragen und bei für einen LNG-Terminal den Standort Brunsbüttel und somit das Land Schleswig-Holstein zu unterstützen.

Der FDP-Abgeordnete sprach sich dafür aus, dass möglichst schnell eine Entscheidung über den Standort eines LNG-Terminals gefunden werden sollte. Der Antrag zielle darauf ab, den Standort Brunsbüttel zu unterstützen, er erachte den Standort Stade in Niedersachsen ebenfalls als unterstützenswert, entscheidend sei ein Standort an der Unterelbe. Seiner Einschätzung nach werde Wilhelmshaven aufgrund der fehlenden Infrastruktur den Zuschlag nicht erhalten, weiter blieben die Entscheidungen möglicher Investoren abzuwarten.

Er bat die Senatsvertreterinnen und -vertreter zum Stand der Umsetzung der LNG-Nutzung im Hamburger Hafen detailliertere Ausführungen zu machen.

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter wiesen darauf hin, dass es im Hafen verschiedene LNG-Nutzungen gebe. Bereits heute könnten Schiffe, meist Kreuzfahrtschiffe, LNG im Hamburger Hafen nutzen und somit einen Beitrag zur Luftreinigung leisten.

Weiter solle es zukünftig eine so genannte Soft-Scale-Lagerung geben, die hier angesprochen sei, mithilfe derer eine kleinere Menge LNG im Hafen gebunkert werden könnten. Es habe bereits Interessenten gegeben, ein Soft-Scale-Terminal zu errichten, und seitens der Behörde für Umwelt und Energie (BUE) sei eine entsprechende Genehmigung erteilt worden. Danach hätten sich die potenziellen Betreiber aufgrund eines fehlenden Business-Case vorerst dagegen entschieden. Die erteilte Genehmigung behielte aber weiterhin Bestand, sodass ein zukünftiger Interessent sofort starten könnte.

Der Abgeordnete der GRÜNEN erklärte, dass seine Partei den Einsatz von LNG insgesamt kritisch betrachte.

Einerseits begrüßte er die mit der LNG-Verwendung zu erreichende Luftverbesserung, die gerade für den von Wohngebieten umgebenen Hamburger Hafen von besonderer Wichtigkeit sei. Andererseits dürfe dabei nicht außer Acht gelassen werden, woher das Erdgas bezogen werde, zum Beispiel aus Russland oder Katar, was bestimmte, ungewollte Abhängigkeiten nach sich ziehen könnte, oder wie es gefördert worden sei, zum Beispiel mithilfe des ökologisch umstrittenen Frackings.

Insgesamt bedeute LNG einen großen Schritt vorwärts, die Auftragsbücher für den Bau von LNG-Schiffen seien gut gefüllt, auch aufgrund des gesellschaftlichen und politischen Drucks würden viele Schiffe umgerüstet. Dabei müsse allerdings unbedingt im Blick behalten werden, dass die jetzt zu schaffende Infrastruktur, die auf der Verwendung fossiler Brennstoffen beruhe, hin zu einer nachhaltig ökologischen Perspektive – Stichwort „Power to Gas“ – weiterentwickelt werden sollte. Darin sehe er eine gemeinsame Aufgabe an, die konstruktiv gestaltet werden sollte.

Die Entwicklung gehe in die richtige Richtung und ob das LNG-Terminal in Stade oder Brunsbüttel gebaut würde, werde dann eher eine wirtschaftliche als eine politische Entscheidung sein.

Der Abgeordnete der Fraktion DIE LINKE erklärte, der Ausstieg aus kohlenstoffbasierter Energieerzeugung sei der einzig richtige Weg. Global betrachtet helfe es nicht weiter, in der Hamburger Innenstadt frei atmen zu können, wenn durch die Generierung dieser Energieform in einem anderen Teil der Welt, das Klima schweren Schaden nehme. So plädiere er dafür, außer in der Schifffahrt, kein LNG zu verwenden, da jeweils Alternativen existierten. Insofern würde er größere Infrastrukturmaßnahmen zur LNG-Nutzung nicht unterstützen. Die für die Schifffahrt notwendigen LNG-Ver-

sorgung könne ohne Probleme mit Feeder-Verkehr aus der bestehenden Anlage in den Niederlanden abgewickelt werden.

Auch in Bezug auf die Schiffsflotte der HPA müssten die Verantwortlichen nach den Richtlinien für nachhaltige Beschaffungen darauf achten, dass kein gefracktes LNG zur Verwendung komme. Der Abgeordnete der Fraktion DIE LINKE forderte den Senat und die in der Bürgerschaft vertretenen Parteien auf, sich zu den klimapolitischen Zielen, die nicht an der Stadtgrenze aufhörten, zu bekennen und danach zu handeln.

Die CDU-Abgeordneten begrüßten die von ihnen initiierte Diskussion im Ausschuss zu diesem Thema. Vielfach – auch in dem Fall des zukünftigen Standorts eines Soft-Scale-Terminals – hätten sie in der Beantwortung einer diesbezüglichen Schriftlichen Kleinen Anfrage (SKA) keine Antwort seitens des Senats erhalten und sie forderten grundsätzlich mehr Transparenz für die Abgeordneten ein.

Zu den Ausführungen des Abgeordneten der Fraktion DIE LINKE bemerkten sie, dass ein Soft-Scale-Terminal im Hamburger Hafen nicht nur die Funktion erfülle, LNG zu bunkern, sondern auch – wenn es zukünftig gelingen würde, Kraftstoffe auf See zu erzeugen –, eine Möglichkeit bieten könne, diese zu sammeln.

Es sei außerdem laut Aussage verschiedener Experten nicht ausgeschlossen, dass ein zweiter LNG-Terminal in Norddeutschland gebaut werden würde; darüber hinaus sei ein kleineres Terminal in Rostock geplant, um die LNG-Versorgung der Ostseeschifffahrt sicherzustellen.

Aus Sicht der CDU-Abgeordneten mache es keinen Sinn, eine Vielzahl von Konzepten zu entwerfen, um dann irgendwann eine Entscheidung für einen Standort zu treffen, sondern sie plädierten dafür, eine mutige und politische Entscheidung für einen Standort zu treffen, in diesem Fall Brunsbüttel. Daher hätten sie diesen Antrag eingebracht. Damit sich auch die anderen Fraktionen für eine Zustimmung entscheiden könnten, boten sie eine Änderung des Antrages dahingehend an, dass unter Punkt 1 von der Unterstützung einer *ersten* norddeutschen LNG-Anlage in Brunsbüttel die Rede sei und unter Punkt 2b die Berichtsfrist entsprechend verlängert würde.

Weiter erkundigten sie sich, wann es voraussichtlich eine LNG-Richtlinie für den Hamburger Hafen geben werde.

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter hoben hervor, dass es hinsichtlich des regelhaften Umgangs mit LNG im Hamburger Hafen zwingend Regularien sowohl hinsichtlich der Sicherheitsaspekte der Feuerwehr als auch der logistischen Aspekte der Betreiber erarbeitet werden müssten. Entscheidend dafür sei allerdings die Existenz eines Gesamtkonstrukts. Mit der Feuerwehr Hamburg hätten bereits Gespräche stattgefunden, außerdem hätten sie sich vergleichbare Systeme in Nordrhein-Westfalen und in Rotterdam angesehen, die sie in der Folge für Hamburg bewerten müssten.

Der Abgeordnete der GRÜNEN bezeichnete es als frustrierend, wie wenig sie in Nordeuropa und auch weltweit in Sachen Emissionsschutz vorangekommen seien, denn weder das Betreiben von Motoren mit Erdgas noch deren Komprimierung stellten eine Neuheit dar. Gerade für den Hamburger Hafen könne die verstärkte LNG-Nutzung enorme Vorteile bringen. Er appellierte an die übrigen Abgeordneten, sich für klare Emissionsgrenzwerte auf EU-Ebene einzusetzen, da diese einen wesentlichen Beitrag dafür leisten könnten, bestimmte Entwicklungen im Sinne der Schadstoffreduzierung zu beschleunigen.

Der Abgeordnete der Fraktion DIE LINKE bezeichnete die bisherige Beratung als Scheindiskussion über die Umweltauswirkungen der LNG-Nutzung, da die Nutzung dieses Brennstoffes als gesamter Prozess global betrachtet werden müsse. Insgesamt erachte er – außer in der Schifffahrt, solange kein gefracktes Erdgas verwendet würde – die Nutzung von LNG als nicht sinnvoll. Er fragte, ob dem Senat bekannt sei, dass die Niederlande den Steuervorteil der LNG-Nutzung für LKW habe auslaufen lassen, weil diese im Vergleich zur Nutzung von Diesel mit der Euro-Norm 6 keinen ökologischen Vorteil biete.

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter bemerkten, dass es in der heutigen Beratung in die LNG-Nutzung im Schiffsverkehr gehe. Aus ihrer Sicht sei der Bau eines LNG-

Terminals mit einer entsprechenden Infrastrukturerweiterung – auch aufgrund der bestehenden und der künftigen Nachfrage – im Bereich der Unterelbe sinnvoll und sie würden sich weiter für eine Realisierung einsetzen.

Der AfD-Abgeordnete schloss sich den Ausführungen an, dass die Entscheidungen möglicher Investoren hinsichtlich eines LNG-Standortes abgewartet werden sollten. Daher würde er sich zum jetzigen Zeitpunkt gegen die Festlegung auf einen Standort aussprechen.

Die SPD-Abgeordneten erwiderten auf die Ausführungen des Abgeordneten der Fraktion DIE LINKE, dass gerade in der Schifffahrt in den letzten zehn Jahren enorm viel in Umwelttechnologien investiert worden sei. Sie erinnerten daran, dass die Schiffe vor zehn Jahren noch mit Schweröl gefahren seien. Dann habe Europa durchgesetzt, dass bestimmte, wichtige Häfen nur noch unter der Verwendung von Marine Diesel angefahren werden durften. Mit der verstärkten Verwendung von LNG werde der nächste Schritt zur Einhaltung der IMO-Richtlinie eingeleitet. Das LNG beinhalte im Vergleich zu den ölbasierten Kraftstoffen kein Schwefel, dadurch entstünden auch keine Stickoxyde, es werde kein Feinstaub erzeugt, der Verbrauch verringere sich um circa 20 Prozent und die Schiffe seien zudem leiser unterwegs.

Zusammenfassend stellten sie fest, dass all diese Punkte wertvolle Beiträge zu einer guten Gesamtentwicklung und zum technologischen Wandel leisteten, die nicht von der Hand zu weisen seien. Die Errichtung eines norddeutschen LNG-Terminals werde als ein weiteres wichtiges Teilstück dazu beitragen, denn zur LNG-Nutzung gebe es derzeit noch keine ernst zu nehmende Alternative.

Der Abgeordnete der Fraktion DIE LINKE stellte klar, dass auch er den Einsatz von LNG in der Schifffahrt – allerdings auch nur dort – befürworte, wenn es sich nicht um gefracktes LNG handele. Das habe er so in der bisherigen Diskussion auch stets zum Ausdruck gebracht. Er lege aber auch Wert auf die Unterscheidung von Schadstoffen einerseits und schädlichen Klimaauswirkungen andererseits, die insbesondere durch das Erdgas-Fracking erzeugt würden.

Die CDU-Abgeordneten sprachen erneut das Petikum ihres Antrags an, das sie bereit wären, zu verändern. Somit würde der Punkt 1 wie folgt lauten „Die Bürgerschaft begrüßt den Bau einer *ersten* norddeutschen LNG-Anlage am schleswig-holsteinischen Standort Brunsbüttel“ und die Frist unter 2.b würde einstimmig verlängert werden.

Da es seitens der übrigen Abgeordneten keine Wortmeldungen gab, stellte der Vorsitzende die vorgeschlagene Änderung zur Abstimmung.

Diese wurde mit den Stimmen der SPD-, des GRÜNEN-Abgeordneten sowie des Abgeordneten der Fraktion DIE LINKE gegen die Stimmen der CDU-Abgeordneten, bei Enthaltung des FDP-Abgeordneten und bei Abwesenheit des AfD-Abgeordneten abgelehnt.

### **III. Ausschussempfehlung**

*Der Ausschuss für Wirtschaft, Innovation und Medien empfiehlt der Bürgerschaft mehrheitlich mit den Stimmen der SPD-, der GRÜNEN-Abgeordneten und des Abgeordneten der Fraktion DIE LINKE gegen die Stimmen der CDU-Abgeordneten, bei Enthaltung des FDP-Abgeordneten und bei Abwesenheit des AfD-Abgeordneten, den Antrag aus der Drus. 21/14855 abzulehnen.*

Dr. Joachim Seeler, Berichterstattung