

## **Schriftliche Kleine Anfrage**

der Abgeordneten Prof. Dr. Götz Wiese und Stephan Gamm (CDU) vom 01.07.22

### **und Antwort des Senats**

**Betr.: Wirtschaftsstandort Hamburg stärken: Ein LNG-Terminal im Hamburger Hafen – wie ist der aktuelle Sachstand?**

**Einleitung für die Fragen:**

*Die Krise in der deutschen Energieversorgung spitzt sich infolge des russischen Angriffskriegs gegen die Ukraine samt dessen vielschichtigen Folgen weiter zu. Es stellt sich die dringliche Frage, wie sich Hamburg positioniert und Wirtschaft wie Bevölkerung vor allem auf den nahenden Herbst und Winter vorbereitet.*

*Anhaltend wird diskutiert, welche deutschen Standorte für ein Terminal zum Import von Flüssigerdgas (liquefied natural gas, LNG) geeignet sind. Auf Bundesebene gilt seit 1. Juni 2022 das LNG-Beschleunigungsgesetz (LNGG), das vor allem die Genehmigungsprozesse schwimmender LNG-Terminals erleichtern soll. Die Anlage zu § 2 LNGG nennt als einen von sechs deutschen Vorhabenstandorten unter Nummer 4 das Kohlekraftwerk Moorburg.*

*Rotterdam und weitere Standorte in Nachbarländern verfügen längst über LNG-Terminals. Hamburgs Erster Bürgermeister hat sich in der Sitzung der Hamburgischen Bürgerschaft am 29. Juni 2022 dazu bekannt, dass die Stadt im Hamburger Hafen einen temporären LNG-Import ermöglichen werde.*

*Laut Aussage des Umweltsenators untersucht zurzeit die Umweltbehörde (BUKEA) zusammen mit der Hamburg Port Authority (HPA) die Umstände, unter denen eine Genehmigung zur Errichtung eines schwimmenden LNG-Terminals erteilt werden kann.*

*Vor diesem Hintergrund fragen wir den Senat:*

**Einleitung für die Antworten:**

Die zuständige Behörde wurde vom Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz (BMWK) hinsichtlich der Möglichkeit der Stationierung eines schwimmenden LNG-Terminals (Floating Storage and Regasification Unit – FSRU) angesprochen.

Für eine Übergangszeit bis zur Dekarbonisierung der Energiewirtschaft ist der zügige Aufbau einer LNG-Infrastruktur mit Blick auf die gesamtdeutsche Versorgungssicherheit wichtig und notwendig. Vor diesem Hintergrund werden die derzeitigen Bestrebungen der Bundesregierung durch den Senat der Freien und Hansestadt Hamburg (FHH) unterstützt. Hamburg ist als eines von drei Ländern im Bund als möglicher Standort im LNG-Beschleunigungsgesetz (LNGG) benannt und in Gesprächen auf unterschiedlichen Ebenen beteiligt, siehe hierzu auch Anlage zu § 2 LNGG, Nummer 4.

Die aktuelle energie-, umwelt- und weltpolitische Lage macht einen engen Austausch mit der Bundesregierung, aber auch unter den Ländern unabdingbar. Nur gemeinsam können diese Herausforderungen bewältigt werden. Beim Thema Errichtung einer LNG-Infrastruktur findet deshalb ebenfalls ein Austausch unter den Küstenländern statt.

Die zuständigen Behörden und beteiligten öffentlichen Unternehmen führen momentan Vorprüfungen im Rahmen einer Machbarkeitsstudie durch. Hierbei sind im Wesentlichen wasserbauliche und nautische Belange sowie Baugrunderkundungen, Anschluss von Leitungen und vor allem eine Gefährdungsabschätzung zu berücksichtigen. Aufgrund der Vielzahl komplexer Themenstellungen, die mit unterschiedlichen Verantwortlichen zu erörtern und zu bewerten sind, sind die Prüfungen dazu noch nicht abgeschlossen.

Sollte der Senat nach Abschluss der Prüfungen entscheiden, Hamburg als möglichen Standort für ein FSRU dem Bund anzubieten, liegt die finale Entscheidung hierzu beim BMWK.

Dies vorausgeschickt, beantwortet der Senat die Fragen teilweise auch auf Grundlage von Auskünften der Hamburg Port Authority AöR (HPA) wie folgt:

**Frage 1:** *Besteht innerhalb des Senats Einigkeit über die Frage, ob Hamburg ein schwimmendes LNG-Terminal benötigt?*

*Wenn nein, inwiefern nicht?*

**Antwort zu Frage 1:**

Die Planungen dazu in den zuständigen Behörden und Unternehmen sind noch nicht abgeschlossen, sodass sich der Senat noch nicht abschließend mit dem Thema befassen konnte. Wie in der Vorbemerkung ausgeführt, steht der Beitrag Hamburgs zur nationalen Erdgas-Versorgungssicherheit im Vordergrund der Aktivitäten.

**Frage 2:** *Welche Behörden sind außer BUKEA und HPA an der Untersuchung der Umstände, unter denen eine Genehmigung zur Errichtung eines schwimmenden LNG-Terminals erteilt werden kann, beteiligt? Inwiefern ist die Behörde für Wirtschaft und Innovation (BWI) involviert?*

**Antwort zu Frage 2:**

An dem in Rede stehenden Prozess sind zudem die Senatskanzlei (SK), die Behörde für Wirtschaft und Innovation (BWI) sowie die Behörde für Inneres und Sport (BIS) beteiligt.

**Frage 3:** *Wie weit ist die in Frage 2 genannte Untersuchung gediehen? Kann ein schwimmendes LNG-Terminal im Hamburger Hafen errichtet werden?*

**Antwort zu Frage 3:**

Ein abschließendes Votum, ob ein schwimmendes LNG-Terminal in Hamburg errichtet werden kann, ist zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht möglich.

**Frage 4:** *Bis wann spätestens plant der Senat die Errichtung eines solchen LNG-Terminals, bis wann die Inbetriebnahme und bis wann den Betrieb? Für welchen Zeitraum insgesamt plant der Senat die Nutzung eines Terminals?*

**Antwort zu Frage 4:**

Die aktuellen Prüfungen gehen von einem frühestmöglichen Betrieb ab Mai 2023 aus. Die FHH plant eine temporäre Betriebsdauer von zwei bis drei Jahren ein.

Im Übrigen siehe Vorbemerkung.

**Frage 5:** *Was hat die konkrete Prüfung für den Standort Moorburg bisher ergeben?*

**Antwort zu Frage 5:**

Die Prüfung des Standorts Moorburg hat bis dato ergeben, dass es noch weitere Gespräche hinsichtlich der Herstellung und Unterhaltung der Wassertiefe sowie der Sicherung des Liegeplatzes während des Umschlags geben muss. Mögliche Beeinträchtigungen der Elbschifffahrt und der Realisierung der Nachnutzung des Kraftwerkstandorts Moorburg sind ebenfalls Gegenstand der Prüfungen.

**Frage 6:** *Werden neben Moorburg weitere Standorte geprüft?  
Wenn ja, welche?  
Wenn nein, warum nicht?*

**Antwort zu Frage 6:**

Neben Moorburg wird der Standort Kattwykhafen geprüft.

**Frage 7:** *Mit welchen Kosten für Genehmigungsverfahren, Errichtung, Betrieb und perspektivisch Rückbau eines schwimmenden LNG-Terminals rechnet der Senat? Wer trägt die Kosten und wie werden gegebenenfalls Lasten zwischen Bund und Land verteilt?*

**Antwort zu Frage 7:**

Kosten werden im Rahmen der aktuell laufenden Prüfung ermittelt. Wie eine mögliche Lastenteilung zwischen Bund und FHH aussehen könnte, steht noch nicht fest.

**Frage 8:** *Wie sind die rechtlichen Rahmenbedingungen für Genehmigung, Bau, Betrieb und perspektivisch Rückbau eines schwimmenden LNG-Terminals, mit Blick etwa auf vorhandene Störfallbetriebe, Wohnbebauung oder Naturflächen in der Umgebung? Welche konkreten Folgen ergeben sich aus geltenden gesetzlichen oder einfachrechtlichen Bestimmungen auf Bundes- und Landesebene, zum Beispiel Bundesimmissionsschutzgesetz, Bundesimmissionsschutzverordnung, Störfall-Verordnung, Hamburgische Bauordnung und Feuerungsverordnung?*

**Antwort zu Frage 8:**

Derzeit werden genehmigungsrechtliche Rahmenbedingungen und verschiedene umweltrechtliche Anforderungen für mögliche Liegeplätze im Hafen für eine FSRU geprüft. Zudem sind die Randbedingungen der Liegeplätze bezüglich benachbarter Betriebe, Anlagensicherheit und sonstiger Hafen-Infrastruktur zu berücksichtigen. Die Prüfungen dazu sind noch nicht abgeschlossen.

**Frage 9:** *Sind sicherheitsbedingte, logistische oder andere Einschränkungen im näheren wie weiteren Umfeld eines LNG-Terminals zu erwarten? Wenn ja, welcher Art und in welchem Umkreis (bitte in Metern beziffern)?*

**Frage 10:** *Mit wie vielen Befüllvorgängen und damit Schiffsanläufen pro Woche rechnet der Senat im regulären Betrieb eines LNG-Terminals? Wie lange werden Befüllvorgänge und Schiffsanläufe voraussichtlich jeweils dauern?*

**Frage 11:** *Muss der Schiffsverkehr auf der Elbe oder einem Teil der Elbe und ihrer Seitenarme ganz oder teilweise eingestellt werden, wenn das LNG-Terminal in Betrieb ist und/oder wenn ein marktübliches LNG-Tankschiff (zum Beispiel Q-Max) an- oder ausläuft oder der Befüllvorgang läuft?*

*Wenn ja, in welchem zeitlichen und räumlichen Umfang? Wie wirkt sich der Tidenhub in diesem Zusammenhang aus?*

**Frage 12:** *Welche weiteren Einschränkungen des Hafenbetriebs sind zu erwarten? Welche Teile des Hafens werden betrieblich eingeschränkt: wann, wie oft, wie lange?*

**Frage 13:** *Rechnet der Senat bei laufendem Betrieb eines LNG-Terminals mit wirtschaftlichen Einbußen im Hafenbetrieb oder an anderer Stelle?*

*Wenn ja, bitte ausführen.*

**Antwort zu Fragen 9 bis 13:**

Die diesbezüglichen Prüfungen dauern an. Aussagen können erst nach Vorliegen der Ergebnisse getroffen werden. Im Übrigen siehe Vorbemerkung.

**Frage 14:** *Ist es zur Realisierung eines schwimmenden LNG-Terminals erforderlich, in der Elbe oder in den Uferbereichen Ausbaggerungen vorzunehmen?*

*Wenn ja, aus welchem Grund und in welchem Umfang (bitte in Breite mal Höhe mal Tiefe sowie Kubikmetern angeben)?*

**Frage 15:** *Sofern die Erforderlichkeit von Ausbaggerungen bejaht wird: Sind alle Sachfragen zu einer Verbringung des entsprechenden Baggerguts geklärt? Wohin soll das Baggergut verbracht werden? Wer ist im Einzelnen beteiligt? Welche Kosten fallen an und wer trägt diese? Wie viel Baggergut fällt einmalig an und wie viel voraussichtlich im Rahmen der Unterhaltsbaggerung (bitte jeweils in Kubikmetern angeben)?*

**Antwort zu Fragen 14 und 15:**

Eine Vertiefung an den Liegeplätzen wird erforderlich sein. Der genaue Umfang wird zurzeit noch ermittelt, siehe dazu auch Antwort zu 5.

Im Übrigen sind auch diese Fragestellungen Gegenstand aktuell stattfindender Prüfungen, die noch nicht abgeschlossen sind.

**Frage 16:** *Gibt es für die einmaligen und regelmäßigen Baggermengen Unterbringungsmöglichkeiten, die keine neue rechtliche Genehmigung (Planfeststellungsverfahren) benötigen?*

*Wenn ja, welche (bitte genaue Lagepunkte mit Karte angeben)? Gehört dazu auch die Fläche im Hamburger Hoheitsbereich in der Außenelbe, die der Wirtschaftssenator im Herbst 2020 als mögliche Unterbringungsfläche für Baggergut öffentlich vorgestellt hat?*

**Antwort zu Frage 16:**

Baggergut, welches im Rahmen eines Ausbaivorhabens anfällt, kann in der Regel nicht auf bestehende Verbringstellen gebracht werden, da es gegebenenfalls aufgrund der Materialbeschaffenheit dafür nicht geeignet ist. Unterhaltungsbaggergut hingegen, welches im Ausbauzustand anfällt, kann auf alle der HPA zu Verfügung stehenden Verbringbereiche gebracht werden, sofern es die stofflichen Eigenschaften, die Anforderungen an die Sedimentqualität und die rechtlichen Anforderungen erfüllt. Sofern es gelingt, eine Verbringstelle in der Hamburger Außenelbe einzurichten, könnte auch diese entsprechend den geprüften Rahmenbedingungen genutzt werden. Im Übrigen siehe Antwort zu 3.

**Frage 17:** *Ist geklärt, wie die Einspeisung des regasifizierten LNG in das landseitige Gasfernleitungsnetz erfolgen wird?*

*Wenn ja, bitte ausführen.*

*Wenn nein, warum nicht und was sind hierbei kritische Punkte?*

**Antwort zu Frage 17:**

Am Standort Moorburg ist ein Gasanschluss gegeben. Dieser ermöglicht auch den Anschluss an das Gasfernleitungsnetz.

**Frage 18:** *Wäre es möglich, in Moorburg – unabhängig von der Frage, ob das politisch gewollt und zum Beispiel personell und technisch umsetzbar ist – das vorhandene Kohlekraftwerk wieder anzufahren und zu betreiben und zugleich auf dem Gelände ein schwimmendes LNG-Terminal zu errichten und zu betreiben? Wie wäre der jeweilige regulatorische, sicherheitstechnische und zeitliche Rahmen?*

**Antwort zu Frage 18:**

Der Rechtsrahmen verbietet es dem Eigentümer des Kohlekraftwerkes, dieses wieder zu reaktivieren, da vom Bund ein Zuschlag im Rahmen des Kohleausstiegs gewährt wurde. Somit ist die Frage nach einem zeitgleichen Betrieb des Kohlekraftwerks und eines schwimmendes LNG-Terminals gegenstandslos.

**Frage 19:** *Wäre es möglich, in Moorburg – unabhängig von der Frage, ob das politisch gewollt und zum Beispiel personell und technisch umsetzbar ist – den Umbau des vorhandenen Kohlekraftwerks zur Nutzung von Wasserstoff als Energieträger vorzubereiten und zugleich auf dem Gelände ein schwimmendes LNG-Terminal zu errichten und zu betreiben? Wie wäre der jeweilige regulatorische, sicherheitstechnische und zeitliche Rahmen?*

**Antwort zu Frage 19:**

Der Umbau des Kohlekraftwerks auf den Brennstoff Wasserstoff ist in der Nachnutzung des Standorts nicht vorgesehen. Somit erübrigt sich die Frage nach dem zeitgleichen Betrieb mit einem schwimmenden LNG-Terminal. Im Übrigen hat sich der Senat mit dieser Fragestellung nicht befasst.

**Frage 20:** *Stimmt sich Hamburg vor allem mit seinen Nachbarländern Schleswig-Holstein und Niedersachsen, die jeweils selbst Planungen für LNG-Terminals verfolgen, ab? Sind bereits Gespräche erfolgt?  
Wenn ja, bitte ausführen.  
Wenn nein, warum nicht?*

**Antwort zu Frage 20:**

Am 8. Juni 2022 fand zudem die AG Elbe Nautik unter Teilnahme von Bund, HPA/ Harbour Master, Elblotsen und Hafenslotsen statt. Dort wurden nautische Belange besprochen, unter anderem auch in Zusammenhang mit LNG.

Des Weiteren fand am 24. Juni 2022 der jährliche Hafentwicklungsdialoq statt, ein regelmäßiger Austausch der Küstenländer und dem für Häfen zuständigen Bundesministerium sowie der Maritimen Koordinatorin. Hier wurde unter anderem zu den aktuellen Planungsständen und planerischen Herausforderungen für LNG-Terminals berichtet.

Im Übrigen siehe Vorbemerkung.