

Große Anfrage

**der Abgeordneten Ralf Niedmers, Michael Westenberger, David Erkalp,
Carsten Ovens, Stephan Gamm (CDU) und Fraktion vom 14.06.16**

und Antwort des Senats

**Betr.: Situation für LNG im Hamburger Hafen – Drohen die LNG-Konzepte des
Hamburger Senats zu scheitern?**

LNG (Liquefied Natural Gas) gilt als Treibstoff der Zukunft und die am schnellsten wachsende Energiequelle. Bis 2030 sollen 50 Prozent des internationalen Gashandels über LNG abgewickelt werden. Der saubere Rohstoff mit wirtschaftlichem Potenzial eignet sich als umweltschonende, sichere und preisgünstige Antriebsalternative zum konventionellen Diesel- oder Schweröl für die Transportindustrie. Besonders in der Schifffahrt hat LNG großes Potenzial, um die Belastung durch Emissionen in küstennahen Regionen und in den Hafenstädten deutlich zu senken. Die Nutzung von LNG bietet nicht nur höheren Umweltschutz, sondern auch große Chancen für zusätzliche Wertschöpfung und hochwertige Arbeitsplätze am Wirtschaftsstandort Deutschland. Zudem wird die verlässliche Verfügbarkeit von LNG steigen, vorausgesetzt Politik und Wirtschaft ergreifen mit dem nötigen Nachdruck die Initiative, um die notwendige Infrastruktur zu schaffen und kontinuierlich zu verbessern. Betrachtet man die Situation für LNG im Hamburger Hafen, so stellt sich, trotz vollmundiger Ankündigungen diverser „LNG-Vorzeigeprojekte“, schnell Ernüchterung ein. Im Koalitionsvertrag kündigte Rot-Grün zwar ein „Luftreinhalteprogramm für den Hamburger Hafen“ an; konkrete Erfolgsergebnisse lassen jedoch auf sich warten. Mehr noch: Wie kürzlich bekannt wurde, sieht sich der private Betreiber der LNG Barge „Hummel“ – Becker Marine Systems – unter Umständen sogar zu einer Verlegung der Barge in den Konkurrenzhafen Rotterdam gezwungen. Die LNG Barge war in der vergangenen Kreuzfahrtsaison erst elf Mal im Einsatz, davon fünfmal im Regelbetrieb. Da die Auflagen der Stadt aber so immens hoch sind und ein wirtschaftlicher Betrieb unter den gegenwärtigen Umständen kaum noch möglich erscheint, befürchtet das Unternehmen, dass es sein schwimmendes Kraftwerk im Hamburger Hafen nicht mehr wirtschaftlich als externen Stromversorger betreiben kann. Auch die feste Landstromanlage in Altona sorgte für negative Schlagzeilen. Zwar wurde am Kreuzfahrtterminal Altona mit finanzieller Hilfe der Bundesregierung und der EU eine feste Landstromanlage installiert, jedoch ist diese aufgrund technischer Probleme und mit einem Jahr Verspätung erst im Juni dieses Jahres an den Start gegangen. An dieser Landstromanlage legt 2016 allerdings nur ein Kreuzfahrtschiff an, da bislang nur ein Schiff über den notwendigen Anschluss verfügt. Anstatt der ursprünglich geplanten 70-mal wird die Landstromanlage also lediglich maximal achtmal genutzt werden können. Und auch das Vorzeigeprojekt über die Errichtung einer LNG-Tankstelle kann vorerst als gescheitert angesehen werden. Das erste konkrete Projekt eines Joint Ventures der Firmen Bomin und Linde für den Bau eines LNG-Terminals musste laut Berichterstattung des „Hamburger Abendblatts“ zurückgestellt werden, da es in Hamburg dafür noch keine Kunden gäbe. Trotz der Tatsache, dass der Flüssiggas-

Antrieb weltweit an Bedeutung gewinnt und immer mehr Häfen insbesondere im skandinavischen Raum von der Nutzung von LNG profitieren, gelingt es Hamburg kaum, die sich bietenden großen Chancen für zusätzliche Wertschöpfung zu nutzen.

Vor diesem Hintergrund fragen wir den Senat:

Die EU-Mitgliedsstaaten sind gemäß der am 7. November 2014 in Kraft getretenen EU-Richtlinie über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe verpflichtet, eine Mindestinfrastruktur aufzubauen sowie eine allgemeine Strategie zur besseren Unterstützung und Vermarktung alternativer Kraftstoffe im Transportsektor zu entwickeln, die bis zum Jahr 2016 konkret definiert und präsentiert werden soll. Bis zum 31. Dezember 2025 soll in See- und Binnenhäfen eine angemessene Zahl von Liquefied-Natural-Gas-Tankeinrichtungen eingerichtet werden, damit LNG-betriebene Schiffe im gesamten TEN-V-Kernnetz verkehren können.

Der DNV GL hat im Jahr 2012 in einer „Studie zur Nutzung von Flüssigerdgas (LNG) als alternativer Treibstoff für verschiedene Anwendungen im Hafen von Hamburg mit besonderem Fokus auf die Infrastruktur zur Bebung von Schiffen“ die Potenziale der Verwendung von LNG im Hamburger Hafen dargestellt. Darin werden die Wertschöpfungskette von LNG und die Potenziale der einzelnen Glieder der Wertschöpfungskette beschrieben. Anhand dieser Studie hat die HPA ihre Aktivitäten ausgerichtet.

Die Hamburg Port Authority AöR (HPA) bringt unter anderem alle Akteure rund um das Thema LNG im Hafen zusammen, um Geschäftsbeziehungen und damit die Nutzung von LNG im Hafen weiter zu unterstützen. Ein Beispiel dafür ist die Mitbegründung der Maritimen LNG-Plattform oder die Teilnahme an einem internationalen INTERREG-Projekt zum Thema LNG im Straßengüterverkehr.

Hamburg bietet als einziger Standort weltweit drei verschiedene Formen der externen Energieversorgung an: die einzige Landstromanlage Europas für Kreuzfahrtschiffe in Altona, die weltweit einzige Versorgung mit Strom von einer Powerbarge in der HafenCity und am Terminal Steinwerder die Versorgung der AIDAprima mit LNG von Land während der Liegezeit. Damit steht Hamburg im Vergleich mit anderen Häfen, auch in der Nordrange beim Aufbau einer externen Energieversorgung beispielhaft da.

Dies vorausgeschickt, beantwortet der Senat die Fragen teilweise auf der Grundlage von Auskünften der HPA und der Becker Marine Systems GmbH & Co. KG (BMS) wie folgt:

1. *Gibt es ein Gesamt-LNG-Konzept oder eine LNG-Strategie für den Hamburger Hafen?*

Wenn ja, wie sieht dieses/diese aus?

Wenn nein, warum nicht?

Siehe Vorbemerkung.

2. *Welche Schritte haben der Senat beziehungsweise die zuständigen Behörden unternommen, um die die Umrüstung zusätzlicher Schiffe in Hamburg mit LNG zu befördern? Welche Vorbereitungen zur Realisierung haben der Senat beziehungsweise die zuständigen Behörden dazu getroffen?*

Es wurde eine Analyse über den Einsatz von LNG an einem konkreten Schiffsneubaubeispiel gemacht. Die Analyse beinhaltet die technische Umsetzbarkeit, die Kosten und die Wirtschaftlichkeit sowie die Einsatzbedürfnisse des Fahrzeuges.

3. *Wie viel Prozent aller Seeschiffe, die den Hamburger Hafen 2016 bisher angelaufen haben, waren landstromfähig?*

Circa 8 Prozent im 1. Quartal 2016.

4. *Laut Koalitionsvertrag strebt der Senat die Reduzierung der Emissionen der Binnenhafenverkehre von Fähren, Barkassen und Schleppern durch*

die Förderung von modernen Antrieben an. Wie viele Schiffe der städtischen Schiffsflotte sind inzwischen mit

- a. dem Flüssigerdgas-Antrieb LNG,*
- b. Elektro,*
- c. Wasserstoff oder*

Im Zuge der Zentralisierung des Managements der städtischen Schiffsflotte wird der Einsatz umweltfreundlicher Technologien bei der HPA ab dem 1. Juli 2017 angestrebt.

- d. einem Rußpartikelfilter*

ausgestattet? Bitte unter Benennung der Gesamtanzahl der Schiffe in der städtischen Schiffsflotte, der jeweiligen Einsatzanforderung/Funktion der Schiffe, des Namens/Nummer, des Baujahrs und gegebenenfalls des Umrüstungszeitpunkts.

Folgende Schiffe sind mit einem Rußpartikelfilter ausgestattet:

Johann Reinke – Eisbrecher – Baujahr 2015

Christian Nehls – Eisbrecher – Baujahr 2015

Hafenaufsicht – Aufsichtsfahrzeug – Baujahr 2014 – Partikelfilter nur am Hilfsdiesel

Modi – Nassbagger – Baujahr 2014

Johannes Dalmann – Eisbrecher – Baujahr 2016 (noch im Bau)

Hugo Lentz – Eisbrecher – Baujahr 2016 (noch im Bau)

Im Rahmen der laufenden Wartung und größerer Maßnahmen im Bereich der Boote von Polizei und Feuerwehr werden technische und damit umweltbezogene Optimierungen stets mitgeprüft. Bei Neubauten erfolgt eine Orientierung am Stand der Technik entsprechend den taktischen Erfordernissen und wirtschaftlichen Abwägungen. Für die derzeit bei Feuerwehr und Polizei vorhandenen Boote sind konkrete Prüfungen zur Umstellung der Antriebstechnik bisher nicht vorgenommen worden. Für die vorhandenen Boote wird ein solcher Umbau aus wirtschaftlichen Gründen nicht mehr infrage kommen.

Aussagen zu einem eventuellen Umrüstzeitpunkt können erst nach einer Bestandsaufnahme aller Boote gemacht werden.

Im Übrigen siehe Drs. 21/4230 und Drs. 21/1041.

- 5. Laut Koalitionsvertrag ist es das Ziel, im Hamburger Hafen ein LNG-Terminal zu errichten.*
 - a. Am 19. September 2014 wurde das Vorhaben LNG-Bunkerstation Hamburg bei der zuständigen Behörde beantragt. Ist das Genehmigungsverfahren inzwischen abgeschlossen?*
 - b. Welche Fortschritte lassen sich in Bezug auf dieses Vorhaben vermelden beziehungsweise wie ist der aktuelle Stand des Verfahrens?*

Die Prüfungen sind weitestgehend abgeschlossen. Die Genehmigung wird voraussichtlich im Laufe des Jahres 2016 erteilt werden.

- c. Ist es richtig, dass das erste konkrete Projekt eines Joint Ventures der Firmen Bomin Linde für den Bau eines LNG-Terminals auf dem Gelände von Oiltanking im Kattwykhafen zurückgestellt werden musste?*

Wenn ja, aus welchen Gründen und wie gedenkt der Senat damit umzugehen?

Wenn nein, wie erklärt sich der Senat die etwaige Berichterstattung?

Es ist beabsichtigt, dass die Firma Oiltanking im Auftrag der Firma Bomin Linde die LNG-Bunkerstation betreibt. Die Entscheidung über das Investment und die Bereitstel-

lung der Investitionsmittel wird von der Firma Bomin Linde getroffen. Diese trifft ihre Entscheidung unter Berücksichtigung der geltenden Marktbedingungen und Marktaussichten.

Der Baubeginn des LNG-Terminals wurde aufgrund einer Unternehmensentscheidung verschoben. Im Übrigen hat sich der Senat hiermit nicht befasst.

6. *Laut Koalitionsvertrag würde der Senat über den Aufsichtsrat der Hamburger Hafen und Logistik Aktiengesellschaft (HHLA) darauf hinwirken, am Burchardkai, hier insbesondere am Athabaskakai, ein Pilotprojekt zur Landstromversorgung von Containerschiffen zu starten. In welcher Phase befindet sich das Projekt LNG PowerPac und was ist der aktuelle Stand? Wann soll das LNG PowerPac in 2016 in Betrieb genommen werden und erstmals ein Containerschiff mit Strom versorgen?*

Das LNG PowerPac ist ein Pilotvorhaben des Unternehmens Becker Marine Systems GmbH & Co. KG. Es handelt sich um einen Spezialcontainer mit einem LNG-betriebenen Generator, der nach dem Festmachen des Containerschiffs an Bord abgesetzt werden und das Bordnetz mit Energie versorgen soll. Das LNG PowerPac wurde als Förderprojekt beim Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur angemeldet und bewilligt. Derzeit werden die Generatoren ausgeschrieben und voraussichtlich zum Jahresende ausgeliefert, sodass eine Versorgung voraussichtlich im 1. Quartal 2017 stattfinden kann.

7. *Welche Überlegungen beziehungsweise Pläne hat der Senat hinsichtlich Auslastung und Kosten der Anlage bisher? Welche Überlegungen hat der Senat hinsichtlich der Gewährung von Nachlässen im Hafengeld angestellt?*

Da es sich bei dem LNG PowerPac um ein privatwirtschaftliches Projekt handelt, hat sich der Senat hiermit nicht befasst. Im Übrigen siehe Drs. 21/4143.

8. *Von welcher Anzahl von Containerschiffen geht der Senat pro Jahr hinsichtlich der Nutzung dieser externen Stromversorgungsoption aus? Liegt hierzu inzwischen eine Schätzung vor, wie viele Schiffe LNG PowerPacs nutzen könnten?*

Wenn ja, wie lautet diese?

Wenn nein, warum nicht?

Die Schätzung des Marktpotenzials obliegt dem Betreiber. Nach Erhebungen der Becker Marine Systems GmbH & Co. KG sind grundsätzlich alle Schiffe ab circa 4.500 TEU und größer in der Lage, das PowerPac zu nutzen, sofern eine Vorausrüstung besteht. Schiffe, die nach Nordamerika fahren, sind in den letzten Jahren ausgerüstet worden und eignen sich somit besonders für eine Nutzung des LNG PowerPacs.

9. *Plant der Senat, gegebenenfalls Vorgaben zur Abnahme von Landstrom zu machen, wenn sich das Pilotprojekt als praktikable Option erweist?*

Wenn nein, warum nicht?

Wenn ja, ab wann?

Siehe Drs. 21/3413.

10. *Mit steigendem Bedarf an LNG ist damit zu rechnen, dass eine Versorgungsinfrastruktur in Hamburg entstehen muss. Welche diesbezüglichen Überlegungen und Maßnahmen hat der Senat bisher angestellt beziehungsweise eingeleitet, um eine Versorgungsinfrastruktur in Hamburg entstehen zu lassen?*

Siehe Vorbemerkung.

11. *Wie positioniert sich der Senat hinsichtlich der Planungen für ein nationales Importterminal für LNG in Brunsbüttel? Ist dem Senat bekannt, wie sich die Bundesregierung, insbesondere das Bundesministerium für Wirtschaft und Energie, zu dieser Fragestellung positioniert?*

12. *Wie positioniert sich der Senat hinsichtlich der Planungen für ein nationales Importterminal für LNG in Wilhelmshaven? Ist dem Senat bekannt, wie sich die Bundesregierung insbesondere das Bundesministerium für Wirtschaft und Energie, zu dieser Fragestellung positioniert?*

Der Senat begrüßt grundsätzlich den Ausbau der LNG-Versorgungsinfrastruktur in Deutschland. Die Position der Bundesregierung ist nicht bekannt.

13. *Welche Gespräche haben seit September 2013 bezüglich der von der Carl Robert Eckelmann GmbH konzipierten und der von BMS konzipierten LNG Barge mit Vertreterinnen und Vertretern der Freien und Hansestadt Hamburg stattgefunden? Wer hat daran im Einzelnen teilgenommen und welche Ergebnisse hatten die Gespräche im Einzelnen?*

Vertreterinnen und Vertreter der Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation (BWVI) und der HPA haben seit September 2013 mit beiden genannten Unternehmen Gespräche auf Management- und Fachebene geführt. Dabei wurden das Gesamtkonzept, die einzelnen Rollen der Beteiligten sowie Fach- und Detailfragen unter anderem auch zu den Liegeplätzen erörtert. Im Genehmigungsverfahren gemäß Bundes-Immissionsschutzgesetz und zur Überwachung des Betriebs der Anlage haben kontinuierlich Gespräche zwischen Vertreterinnen und Vertretern der Behörde für Umwelt und Energie (BUE), der Feuerwehr und BMS stattgefunden, in denen es unter anderem um anlagen- und sichertechnische Fragestellungen ging. Darüber hinaus haben Vor-Ort-Termine zwischen Vertretern der Feuerwehr und BMS zur Erlangung von Ortskenntnissen und zum Kennenlernen der Sicherheitstechnik stattgefunden.

Im Jahr 2014 hat es einen Gedankenaustausch des Ersten Bürgermeisters, begleitet von einem Behördenvertreter der Senatskanzlei, zum Thema LNG Barge mit einem Vertreter der Carl Robert Eckelmann GmbH und von RWE gegeben.

Im Übrigen siehe Drs. 20/14504.

14. *Welche Anstrengungen unternehmen der Senat beziehungsweise die zuständigen Behörden, um die LNG Hybrid Barge am Standort Hamburg zu halten? Befindet sich der Senat dazu im Gespräch mit der Firma Becker Marine Systems GmbH & Co. KG?*

Wenn ja, welche Ergebnisse haben die Gespräche hervorgebracht?

Wenn nein, aus welchem Grunde führt der Senat beziehungsweise die zuständige Fachbehörde keinen Dialog mit der betroffenen Firma?

Vertreterinnen und Vertreter der zuständigen Behörden befinden sich in Gesprächen mit dem Unternehmen Becker Marine Systems GmbH & Co. KG. Die BUE als zuständige Genehmigungsbehörde unterstützt die Betreiberin der LNG Hybrid Barge, die Firma Hybrid Port Energy GmbH & Co. KG, intensiv im Rahmen der Antragsberatung bei ihren immissionsschutzrechtlich genehmigungsbedürftigen Betriebsstandorten im Hafen. Die Polizei ist für die International Ship and Port Facility Security (ISPS) – konforme Sicherung der Schnittstelle „LNG Hybrid Barge – Hafenanlage“ zuständig. Die Feuerwehr wurde durch die zuständige Genehmigungsbehörde fachbezogen in den Genehmigungsprozess zur Inbetriebnahme der LNG Hybrid Barge eingebunden. Die Gespräche sind noch nicht abgeschlossen. Im Übrigen siehe Antwort zu 13.

15. *Laut Drs. 21/4143 wurden alternative Liegeplätze für die LNG Hybrid Barge geprüft und dem Betreiber angeboten. Welche alternativen Liegeplätze wurden geprüft, wann wurden diese dem Betreiber angeboten und gibt es dazu seitens des Betreibers inzwischen eine Rückmeldung?*

Geprüft wurden Liegeplätze im Moldauhafen und im Kaiser Wilhelm Hafen, die dem Betreiber ab September 2013 dargelegt wurden. Beide Standorte kamen nicht als Stand-By-Liegeplatz infrage.

16. *Beim Einsatz von LNG als Treibstoff kommt es zu einer gänzlichen Reduzierung des Ausstoßes von Rußpartikeln und Schwefeloxiden sowie zu erheblichen Reduzierungen von CO₂ und Stickoxiden. Aufgrund der behördlichen Auflagen ist die Hafentromlieferung mit der*

LNG Hybrid Barge im Vergleich zu der Eigenstromerzeugung an Bord eines Kreuzfahrers wirtschaftlich aber nicht darstellbar. Welche – über die bereits gewährten Nachlässe im Hafengeld hinausgehenden – finanziellen Anreize bekommen Reedereien, um sauberen Hafenstrom zu nutzen?

Keine. Im Übrigen siehe Drs. 21/4143.

17. *Wird ein Bonus-/Malus-System eingeführt, das Anwendung bei Reedereien findet, die keinen sauberen Hafenstrom nutzen?*

Siehe Drs. 21/4143.

18. *Welche Vorteile sehen der Senat beziehungsweise die zuständigen Behörden durch die Umrüstung zusätzlicher Schiffe in Hamburg mit LNG? Welche Vorbereitungen zur Realisierung haben der Senat beziehungsweise die zuständigen Behörden dazu getroffen?*
19. *Wie steht Hamburg im Vergleich mit anderen Häfen der Nordrange hinsichtlich des Aufbaus einer Infrastruktur mit externen Energieversorgungssystemen da? Gerät Hamburg, was die Entwicklungen in anderen Häfen der Nordrange anbelangt, ins Hintertreffen?*

Siehe Vorbemerkung.

20. *Hat sich Hamburg, wie zuvor auch Göteborg und Rotterdam, um die Förderung einer geplanten LNG-Versorgungsinfrastruktur durch EU-Programme bemüht?*

Wenn ja, in welcher Form und mit welchem Ergebnis?

Wenn nein, warum nicht?

21. *Hat sich Hamburg für die Förderung einer geplanten LNG-Versorgungsinfrastruktur durch andere Bundesprogramme beworben?*

Wenn ja, für welche Programme konkret, mit welchem Ergebnis und wie hoch ist die Fördersumme?

Wenn nein, warum nicht?

Im Jahr 2014 wurde gemeinsam mit Bomin Linde ein Antrag für eine Förderung im Rahmen eines EU-Programms gestellt, der erfolgreich war.

22. *Aus welchen Programmen fördern die EU und Bund LNG- oder andere externe Energieversorgungssysteme jeweils mit welchen Fördersummen?*

Auf Bundesebene unterstützt das Bundesministerium für Wirtschaft und Energie (BMWi) im Rahmen der Forschung seit einigen Jahren die Entwicklung neuer Antriebe. Das Spektrum reicht von Methoden zur Abgasnachbehandlung bis hin zu Dual-Fuel-Motoren oder reinen LNG-Antrieben. Das BMWi-Programm „Maritime Technologien der nächsten Generation“ (FuE mit einem Volumen von 32,2 Millionen Euro) steht für die technologieneutrale Förderung der Entwicklung alternativer Antriebe, darunter fallen auch LNG-Antriebskonzepte.

Das marktnahe BMWi-Programm „Innovativer Schiffbau sichert wettbewerbsfähige Arbeitsplätze“ (Bundesmittel im Jahr 2016: 25 Millionen Euro, zu einem Drittel kofinanzierungspflichtig durch die Bundesländer) unterstützt die Markteinführung von alternativen Antriebskonzepten, darunter auch LNG-Antriebskonzepte. Im Rahmen seiner Energieforschung unterstützt das BMWi die Forschung und Entwicklung innovativer und hocheffizienter Technologien entlang der gesamten Energiekette (im Jahr 2016: 435 Millionen Euro).

Auf Europäischer Ebene unterstützt die EU mit der Fazilität „Connecting Europe“ (CEF) Vorhaben von gemeinsamem Interesse für die transeuropäischen Netze in den Bereichen Verkehr, Telekommunikation und Energie. Im Verkehrssektor werden Vorhaben unterstützt, die unter anderem das Ziel verfolgen, langfristig nachhaltige und effiziente Verkehrssysteme durch den Übergang zu innovativen CO₂-armen und

energieeffizienten Verkehrstechnologien bei gleichzeitiger Verbesserung der Sicherheit zu gewährleisten. Die Umsetzung der CEF erfolgt durch Zuschüsse, Finanzierungsinstrumente und die Vergabe öffentlicher Aufträge. Der Schwerpunkt liegt auf Verbindungslücken im Bereich des Verkehrs. Für die Durchführung der CEF stehen in den Jahren 2014 bis 2020 insgesamt 30,442 Milliarden Euro zu jeweiligen Preisen zur Verfügung.

23. *Unter den aktuellen Rahmenbedingungen ist der LNG-Antrieb bisher noch nicht wirtschaftlich, beispielsweise bei Frachtschiffen. Durch welche Maßnahmen könnte aus Sicht des Senats eine zusätzliche Förderung beziehungsweise Anreizsetzung gesetzt werden?*

Hiermit hat sich der Senat noch nicht befasst.

24. *Die maritime Wirtschaft hat der Bundesregierung einen Forderungskatalog vorgelegt, um die nachhaltige Einführung von LNG zu beschleunigen. Wie positionieren sich der Senat beziehungsweise die zuständigen Behörden hinsichtlich der Forderungen nach*
- a. *weiteren wirksamen Förderprogrammen,*
 - b. *einer Förderung von Neu- und Umbauten von LNG-Schiffen mit bis zu 15 Millionen Euro pro Schiff,*
 - c. *einer jährlichen Anschubfinanzierung in der Höhe von 150 Millionen Euro?*

Der Senat steht der Einführung alternativer Kraftstoffe wie LNG zur Reduzierung von Emissionen grundsätzlich positiv gegenüber, nimmt jedoch keine Bewertung konkreter Forderungen der Wirtschaft an den Bund vor.

25. *Gegen LNG gibt es noch viele Vorurteile, obgleich es nicht gefährlicher ist als andere Kraftstoffe. Vielmehr haben LNG-Schiffe die beste Sicherheitsbilanz aller Schiffstypen. Weil der Treibstoff aber neu ist, haben die Behörden – wie zuletzt am Beispiel der LNG Hybrid Barge zu erkennen – Probleme bei den Genehmigungsverfahren, an denen meist eine Vielzahl amtlicher Stellen beteiligt ist. Gibt es seitens des Senats Überlegungen, ein beschleunigtes Zulassungsverfahren nach einem festen Prüfungsrahmen zu etablieren?*

Aufgrund der physikalischen und chemischen Eigenschaften (entzündbares, unter Druck stehendes, tiefgekühltes, verflüssigtes Gas) unterscheidet sich LNG von anderen Kraftstoffen. Die Eigenschaften von LNG erfordern in Gefahrensituationen ein anderes Vorgehen als bei vergleichbaren Situationen mit herkömmlichen Kraftstoffen. Aus Gründen des Brandschutzes waren daher nach Feststellung der Feuerwehr und der Genehmigungsbehörde umfangreiche Nachweise der Betriebssicherheit der Barge beizubringen, um den besonderen Eigenschaften von LNG Rechnung zu tragen.

Für Anlagen, die nach Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) genehmigungsbedürftig sind, sind Art und Umfang des Genehmigungsverfahrens bundeseinheitlich durch die Neunte Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (9. BImSchV) geregelt. Die Genehmigungsverfahren zu den Betriebsstandorten der LNG Hybrid Barge wurden gemäß § 19 BImSchG bereits im vereinfachten Verfahren durchgeführt. Die gesetzliche Verfahrensfrist für vereinfachte Verfahren beträgt drei Monate nach Vollständigkeit der Antragsunterlagen. Die tatsächliche Länge dieser Genehmigungsverfahren ist nicht bedingt durch die Vielzahl der zu beteiligenden Behörden, sondern unter anderem durch unvollständig eingereichte Antragsunterlagen.

26. *Für eine erfolgreiche Einführung von LNG, insbesondere der hierfür notwendigen Infrastrukturen, wird von vielen Experten die gemeinsame Entwicklung eines „Nationalen Entwicklungsplans für LNG als Alternativkraftstoff für die See- und Binnenschifffahrt“ von beteiligten Industrieunternehmen mit der Politik empfohlen. Welche Anstrengungen unternimmt der Senat, um einen „Nationalen Entwicklungsplan für LNG als Alternativkraftstoff für die See- und Binnenschifffahrt“ voranzutreiben?*

Der Senat unterstützt den vom Bund bereits initiierten Prozess.

27. In der noch frühen Einführungsphase von LNG in der Schifffahrt könnte sich der Hamburger Hafen als Umschlags- und Anwendungsort etablieren, auch für andere Verkehrsträger, die sich ebenfalls steigenden Emissionsanforderungen gegenübersehen. Zudem könnten die zuständigen Akteure bei Pilotanwendungen, zum Beispiel in Genehmigungsverfahren, unterstützt werden. Welche Anstrengungen unternimmt der Senat, um den Hamburger Hafen als Umschlags- und Anwendungsort zu etablieren?

Der Senat unterstützt Antragsteller in der Projektentwicklung und bei den Genehmigungsverfahren. So hat die zuständige Genehmigungsbehörde die zahlreichen Projekte zur Etablierung der LNG-Anwendungen im Hamburger Hafen intensiv durch Beratungsgespräche zu Genehmigungserfordernissen und zum Umfang der Antragsunterlagen begleitet und unterstützt und zudem im Jahr 2016 einen internationalen Erfahrungsaustausch zwischen LNG-Akteuren in Hamburg initiiert und durchgeführt. Im Übrigen siehe Antwort zu 29.

28. Erweiterte Dienstleistungen rund um den LNG-Einsatz sind mittels Forschungs- und Demonstrationsprojekten zu forcieren, um LNG von einem Nischenprodukt in der Seeschifffahrt zu einem relevanten Energieträger zu machen. Welche Forschungs- und Demonstrationsprojekte forciert der Senat, um zu unterstützen, dass LNG von einem Nischenprodukt in der Seeschifffahrt zu einem relevanten Energieträger weiterentwickelt wird?

Keine. Im Übrigen siehe Vorbemerkung.

29. Internationale Kooperationen sind Voraussetzung für den Aufbau einer abgestimmten und auf die Nutzer ausgerichteten LNG-Infrastruktur in den jeweiligen Häfen. Welche darauf abzielenden Kooperationen unterhält Hamburg zu welchen Häfen?

Die HPA ist auf internationaler Ebene im Rahmen der World Ports Climate Initiative des Welthafenverbandes (IAPH) in der LNG Working Group tätig. Auf europäischer Ebene nimmt die HPA an der European Sustainable Shipping Initiative teil und tauscht sich auf Ebene der Europäischen Seehäfen Vereinigung (ESPO) mit anderen Häfen zu diesem Thema aus.

Der für Umwelt und Energie zuständige Senator hat mit den beiden Geschäftsführern der Ole von Beust Consulting (OVB C) einen internationalen LNG-Workshop zum Informationsaustausch über den Umgang mit LNG in europäischen Häfen initiiert. Die OVB C hat die Maritime LNG Plattform – Die Nationale LNG Initiative – angeregt und eine Interessengruppen-Allianz mit mehr als 70 Mitgliedern und Partnerinnen und Partnern aufgebaut. Der LNG-Workshop fand am 6. April 2016 in der BUE statt. Zahlreiche LNG-erfahrene Firmen- und Behördenvertreter der Häfen von Stockholm, Rotterdam, Mannheim und Hamburg nahmen daran teil.

30. Welche möglichen Synergien sieht der Senat beim Aufbau einer LNG-Infrastruktur („Bunkering“) für See- und Binnenschifffahrt?

Durch die gemeinsame Nutzung einer LNG-Infrastruktur könnte sich deren Auslastung erhöhen und damit die Wirtschaftlichkeit verbessern.

31. Hat sich der Senat in Bezug auf Landstromanschlüsse und LNG mit anderen Bundesländern abgesprochen?

Wenn ja, mit welchen Ländern?

Wenn nein, warum nicht?

Ja. Unter anderem wurde im Bundesrat ein Antrag zur Befreiung von Landstrom von der EEG-Umlage im Erneuerbare-Energien-Gesetz – EEG 2016 gestellt, der von der Mehrheit der Länder unterstützt wurde. Auch im Jahr 2014 wurde für das Erneuerbare-Energien-Gesetz – EEG 2014 dieses Anliegen mit einem gemeinsamen Antrag von Hamburg und Schleswig-Holstein in den Bundesrat eingebracht.

32. *Mit inzwischen 58 Netzwerkpartnern wird mit der „LNG-Initiative Nordwest“ ein umfangreiches Know-how zum Thema LNG gebündelt. Es soll die Basis für die weitere Durchsetzung und Profilierung der LNG-Technologie und für die Nachhaltigkeit des Innovationsnetzwerks schaffen. Mit verschiedenen Maßnahmen sollen sich Unternehmen und Forschung im Netzwerk gemeinsam auf die prognostizierte gasangetriebene Schifffahrt der Zukunft vorbereiten. Neben den Niedersachsen Ports ist auch der VDR – Verband Deutscher Reeder – Partner der Initiative. Ist die Freie und Hansestadt Hamburg inzwischen der „LNG-Initiative Nordwest“ als Partner beigetreten?*

Wenn ja, wann?

Wenn nein, warum nicht?

Nein. Die „LNG-Initiative Nordwest“ ist ein Netzwerk von Unternehmen, Verbänden und kommunalen Organisationen mit dem Schwerpunkt Nordwest-Niedersachsen (vergleiche <http://www.lng-nordwest.de/>).

33. *Um den Einsatz von LNG zu unterstützen, werden im Hafen von Rotterdam durch das Konzept „Green Deal“ saubere Schiffe über niedrige Hafengebühren unterstützt beziehungsweise gefördert. Wie unterscheiden sich die gewährten Vergünstigungen von denen im Hamburger Hafen?*

Der Green Deal unterstützt nicht den Einsatz von LNG-Schiffen.

Siehe <https://www.portofrotterdam.com/de/nachrichten-und-pressemitteilungen/green-deal-fuer-gruene-rohstoffe-sowie-nachhaltiges-gas-aus>.

Im Übrigen siehe <https://www.portofrotterdam.com/de/schifffahrt/hafengebuehren/binnenhafengebuehren>.