

WELT AM SONNTAG Hamburg / WELT AM SONNTAG Hamburg vom 18.11.2018,

Seite 5

Der Kampf ums kalte Gas

Neben Brunsbüttel plant auch Stade einen Importterminal für verflüssigtes Erdgas. Egal, wer sich bei diesem Pionierprojekt durchsetzt: Gewinnen würde die Luftqualität in Hamburg

Olaf Preuß

Stade

Nur zwei Frachter liegen im kalten Wind an den Piers in Stade. Eine prominente Adresse für die Schifffahrt ist die niedersächsische Kleinstadt rund 35 Kilometer flussabwärts von Hamburg bislang nicht. Weniger als fünf Prozent der Hamburger Jahresmenge werden hier umgeschlagen. Das aber soll sich ändern, wenn die Pläne der Stader Wirtschaft aufgehen: "Wenn der LNG-Terminal realisiert wird, bauen wir hier einen komplett neuen Hafen", sagt Stephan Engel, Manager beim Chemiekonzern Dow Chemical. Bis zu 50 Tanker im Jahr, in einer zweiten Ausbaustufe sogar bis zu 100, sollen künftig tief gekühltes, verflüssigtes Erdgas (LNG) nach Stade bringen.

Bislang hat Deutschland keinen eigenen Importterminal für LNG. Stade ist der vierte deutsche Standort mit Ambitionen bei dem Thema. Erdgas aus Tankern hilft dabei, Abgase aus Dieselmotoren zu senken, obendrein verbessert LNG die Gasversorgung, weil es einen globalen Markt für diesen Brennstoff gibt. Auch in Brunsbüttel, in Wilhelmshaven und in Rostock arbeitet man an Plänen für einen LNG-Importterminal. Es geht um einen lukrativen Markt.

Wegen der großen Absatzmöglichkeiten, etwa bei Kreuzfahrtschiffen, wird die erste Anlage dieser Art in Deutschland vermutlich an der Elbe gebaut werden, in Stade oder in Brunsbüttel. Als Erster warb Brunsbüttels Hafenchef Frank Schnabel schon 2011 für den Bau einer Importstation. "Die Nachfrage wird entscheiden, ob es letztlich einen oder mehrere LNG-Terminals in Deutschland geben wird", sagt er. "Die Pläne für den Standort Brunsbüttel jedenfalls sind weit fortgeschritten."

Im Mai 2018 kündigte Stade ebenfalls an, den ersten Terminal bauen zu wollen, die Pläne erregten zunächst

kaum Aufmerksamkeit - hellhörig wurde man aber in Brunsbüttel und bei der Landesregierung von Schleswig-Holstein in Kiel. Denn Stade hat ebenfalls gute Argumente für seinen Standort. Die Belieferung des Hamburger Marktes wäre aus Stade per Schiff rund 70 Kilometer und per Tankwagen rund 50 Kilometer kürzer als aus Brunsbüttel. Dow Chemical und das benachbarte Werk Aluminium Oxid Stade könnten einen Teil des Erdgases verwenden, ein anderer Teil soll in das Gasnetz eingespeist werden. "Besonders wichtig ist auch für uns der Hamburger Hafen und der Lkw-Verkehr in der Metropolregion", sagt Marcus Schlichting, Chef des Stader Seehafendienstleisters Elbclearing.

Von der neuen Konkurrenz zwischen Stade und Brunsbüttel dürfte also vor allem Hamburg profitieren. Bislang muss LNG, das in Hamburg für Schiffe oder Lastwagen verkauft wird, aus Rotterdam geholt werden - künftig kommt es vielleicht aus der eigenen Region. "Wo ein solcher Importterminal gebaut wird, entscheidet der Markt", sagt Hamburgs neuer Wirtschafts- und Verkehrssenator Michael Westhagemann (parteilos). "Wichtig ist für Hamburg, dass mit den Plänen in Stade mehr Bewegung in das Thema kommt und dass die Wahrscheinlichkeit wächst, LNG für den Land- und Schiffsverkehr direkt an der Unterelbe beziehen zu können." Auf der Veddel nahm Shell kürzlich Deutschlands erste öffentliche LNG-Tankstelle in Betrieb - ein wichtiges Angebot an den Lkw-Verkehr, auf den relativ sauberen Kraftstoff Erdgas umzusteigen. Auch für Diesellokomotiven ist LNG eine saubere Alternative.

LNG boomt. Die Kosten für diese Art der Energieversorgung sind stark gesunken, mittlerweile ist LNG konkurrenzfähig zu Pipelinegas - auch deshalb, weil die USA inzwischen kein

Erdgas mehr importieren, sondern steigende Mengen exportieren, die mithilfe der umstrittenen Fracking-Technologie gewonnen werden. Die USA drängen die Europäische Union, große Mengen LNG zu kaufen - als Gegenleistung dafür, dass Washington den aktuellen Handelsstreit mit der EU nicht weiter eskalieren lässt. Deutschland muss zudem in den kommenden zehn Jahren für rund ein Drittel seines Gasverbrauchs neue Importmengen finden, weil alte Quellen versiegen. Seit Jahrzehnten wird LNG dort importiert, wo es keine oder keine ausreichenden Erdgaspipelines gibt, etwa in Japan oder Südkorea. Gekühlt auf minus 160 Grad, lässt sich das verflüssigte Erdgas im Prinzip so transportieren und lagern wie Rohöl.

Nun konkurrieren Brunsbüttel und Stade miteinander, bei beiden Projekten soll 2019 eine Entscheidung fallen, Anfang 2023 könnten die Anlagen in Betrieb gehen. Hinter beiden Standorten stehen internationale Konsortien: An dem Stader Projekt sind neben dem US-Konzern Dow, der in Stade ein Chemiewerk betreibt, auch die australische Investmentbank Macquarie und das Anlagenbau-Unternehmen China Harbour beteiligt. In der ersten Ausbaustufe, die rund 500 Millionen Euro kostet, könnten jährlich etwa vier Milliarden Kubikmeter LNG in Stade angelandet werden, nach einer Erweiterung des Terminals etwa das Doppelte.

Hinter der Firma German LNG Terminal, die das Projekt in Brunsbüttel trägt, stecken der Hamburger Tanklager-Betreiber Oiltanking sowie die niederländischen Unternehmen Gasunie und Vopak. In Rotterdam und in Mexiko betreibt Vopak bereits LNG-Terminals, als ersten Kunden hat German LNG Terminal den Energiekonzern RWE gewonnen. Auch in Brunsbüttel

tel ist zunächst der Import von vier bis fünf Milliarden Kubikmetern im Jahr geplant. Zum Vergleich: Insgesamt wurden in Deutschland 2017 rund 90 Milliarden Kubikmeter Erdgas verbraucht.

Am Ende entscheiden die jeweiligen Investoren, welcher Terminal gebaut wird. Wer zuerst am Markt ist, verschafft sich einen großen Vorteil. Die Bundesnetzagentur wird zuvor Sicherheitsauflagen für den Netzanschluss einer solchen Anlage definieren, die Wasserstraßenverwaltung des Bundes Vorgaben für die Sicherheit der Gas-

tanker machen. Zusätzliche Kosten, die dadurch entstehen, müsste der Bund zumindest teilweise übernehmen, darauf setzen die beteiligten Unternehmen.

Bis dahin überlassen die Konkurrenten an der Elbe nichts dem Zufall, auch die Politik schaltet sich ein. Bernd Buchholz (FDP), Schleswig-Holsteins Wirtschafts- und Verkehrsminister und damit qua Amt Lobbyist für Brunsbüttel, sagte kürzlich gewohnt forsch bei einer Versammlung in Stade zu den Plänen des Mitbewerbers: "Da kommt ihr zu spät." Bei dem LNG-Projekt in

Niedersachsen bleibe vieles unklar, etwa, wer die Investoren seien. Maïke Bielfeldt, Hauptgeschäftsführerin der Handelskammer Stade, widerspricht: "Das Konzept ist so seriös wie die international tätigen Unternehmen, die dahinter stehen. Es zählt zu den Eigenarten der regionalen Wirtschaft hier, Projekte nicht allzu laut anzukündigen, einmal getroffene Verabredungen aber zuverlässig einzuhalten und umzusetzen." Das Rennen um den ersten deutschen LNG-Terminal geht in die Endphase.

© 2018 PMG Presse-Monitor GmbH