



German LNG
Terminal



German LNG Terminal GmbH Koreastraße 7 20457 Hamburg

Minister für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit, Technologie
und Tourismus des Landes Schleswig-Holstein
Dr. Bernd Buchholz
Düsternbrooker Weg 94
24105 Kiel

Our reference: GLNG 18.018

Hamburg, 19. Oktober 2018

Sehr geehrter Herr Minister Dr. Buchholz,

am 4. Oktober erhielten Sie von einem Bündnis unterschiedlicher Umweltverbände und Bürgerinitiativen eine Stellungnahme zum geplanten LNG-Terminal am Standort Brunsbüttel. Dazu möchten wir uns in diesem Schreiben äußern und Ihnen unsere Positionen und Argumente näher erläutern, gerne auch in weiterführenden Gesprächen.

Die German LNG Terminal GmbH begrüßt, dass mit dem Bündnis nun ein Ansprechpartner für die wichtigen und legitimen Anliegen des Umwelt- und Klimaschutzes vorhanden ist. Viele der genannten Punkte, gerade das Thema Anlagensicherheit und Nachhaltigkeit, genießen bei uns höchste Priorität und sind dementsprechend integraler Bestandteil unserer Pläne für ein LNG-Terminal in Brunsbüttel.

Den Dialog mit Umweltverbänden haben wir bereits mit ersten Gesprächen mit dem NABU (Landesverband Hamburg) und der AG 29 begonnen. Im Rahmen der offiziellen Brunsbütteler Ratsversammlung am 8. Oktober 2018 konnten wir zudem direkt Kontakt mit Vertretern des Bündnisses aufnehmen und werden auch mit diesen in den Austausch treten. Wir bereiten derzeit die vorgezogene Bürgerbeteiligung vor, die im Januar 2019 beginnen soll: In diesem Rahmen werden wir nicht nur eine Reihe von öffentlichen Informationsveranstaltungen in Brunsbüttel durchführen, sondern alle relevanten Informationen auch transparent auf unserer Website zur Verfügung stellen. Natürlich stehen wir durchgängig – und schon auch jetzt - für vertiefende Gespräch und Diskussionen zur Verfügung.

Firmensitz: Hamburg
Amtsgericht Hamburg - HRB 149914

Managing Director:
Eddie Lycklama à Nijeholt



I. Vorbemerkung

Bevor wir auf die wesentlichen Aspekte der Stellungnahme eingehen, erlauben Sie uns eine grundsätzliche Anmerkung zu den in dem Offenen Brief geäußerten Positionen. Als Hauptgrund für die Ablehnung eines LNG-Terminals in Brunsbüttels nennt das Bündnis den Klimaschutz und die damit verbundene Ablehnung von fossilen Brennstoffen. Auch German LNG Terminal GmbH möchte den Klimawandel begrenzen. Wir teilen somit die Auffassung des Bündnisses, dass dies nur mit einer drastischen Reduktion klimaschädlicher Gase gelingen wird.

Gleichzeitig findet aber der wesentliche Vorteil von LNG keinerlei Erwähnung in der Stellungnahme des Bündnisses: der Beitrag von LNG zur Verbesserung von Luftqualität.

Die Bundesregierung hat dies erkannt und fördert LNG sowohl als Kraftstoff in der Schifffahrt als auch im Schwerlastverkehr. Im Vergleich zu ölbasierten Kraftstoffen werden bei der Verbrennung von LNG erheblich weniger Luftschadstoffe freigesetzt. Während Schwefeloxid und Feinstaub nicht bzw. kaum emittiert werden, werden die Emissionen von Stickoxiden um bis zu 80% reduziert. Als Alternative zu ölbasierten Kraftstoffen bietet sich auf absehbare Zeit, d. h. für die nächsten 20 bis 30 Jahre, LNG als alternativer Treibstoff an. Andere Treibstoffe, z. B. Wasserstoff, sind in ihrer Entwicklung noch nicht so weit, dass sie flächendeckend eingesetzt werden können. Auch sind eine entsprechende Infrastruktur sowie Regelwerk für die Nutzung noch nicht vorhanden. Gleichzeitig führen sog. Scrubber nicht zu einer Reduzierung von Stickoxiden oder Feinstaub.

Auch im Schwerlastverkehr können LNG-Motoren als Alternative zum immer umstritteneren Dieselmotor maßgeblich dazu beitragen, die Luftqualität in den Innenstädten zu verbessern. Als positiver Nebeneffekt können diese geräuscharmen Motoren auch nachts eingesetzt werden und führen somit zu einer Entzerrung der täglichen Lieferverkehre.

Unser Ansatz folgt dem internationalen und nationalen Weg, dass das Ziel einer emissionsfreien und non-fossilen Energiewirtschaft und Mobilität in einer Industriegesellschaft nur in mehreren Schritten zu erreichen ist. Der Industriestandort Deutschland kann diese Energiewende nur schrittweise umsetzen, um die wichtigen und ambitionierten Klimaziele zu erreichen. So wird die Nutzung von fossilem Gas eine wichtige Rolle im Energiemix der nächsten Jahrzehnte spielen und damit eine wichtige Etappe auf dem Weg zur Vollendung der Energiewende sein.

Dementsprechend sind wir davon überzeugt, dass wir mit der Errichtung eines LNG Terminals einen kleinen, aber wichtigen Schritt zur CO₂-Reduktion beitragen können und zugleich einen sehr großen Beitrag bei der Luftreinhaltung leisten.



Im Folgenden möchten wir zu den konkreten Kritikpunkten des Bündnisses Stellung beziehen.

II. Kritikpunkt: die Wirtschaftlichkeit des Terminals

Die drei Joint Venture Partner der German LNG Terminal GmbH verfügen über die notwendige Erfahrung und Expertise und auch das Engagement und die Vision, um ein erfolgreiches LNG-Terminal in Brunsbüttel zu errichten, das Vorteile für Brunsbüttel, die Region und Deutschland bringen wird.

Die bereits bestehenden LNG-Terminals in Europa erwirtschaften Gewinne. Die Auslastung eines Terminals sagt nichts über seine Profitabilität aus. Das Geschäftsmodell besteht darin, Kapazitäten und Serviceleistungen an Kunden zu vermieten bzw. zu verkaufen. Solange Kapazitäten vermietet sind, verdient ein Terminal Geld – und zwar unabhängig davon, ob der Kunde die von ihm gemieteten Kapazitäten tatsächlich nutzt. Darüber hinaus können ungenutzte Kapazitäten auf dem Sekundärmarkt angeboten und auf diese Weise wieder dem Markt zur Verfügung gestellt werden. Das Gate-Terminal, das von den beiden Joint Venture Partnern Vopak und Gasunie betrieben wird, arbeitet heute nach anfänglicher Förderung hoch profitabel und ist somit wirtschaftlich nachhaltig. Auf der Grundlage des wirtschaftlichen Erfolges des Gate-Terminals in Rotterdam sind Vopak und Gasunie gemeinsam mit dem deutschen Unternehmen Oiltanking davon überzeugt, dass die Investition in ein Terminal in Brunsbüttel wirtschaftlich sinnvoll und nachhaltig ist.

Brunsbüttel bietet entscheidende Standortvorteile: die Lage an Elbmündung und Nord-Ostseekanal, die Nähe zum Hamburger Hafen sowie der ChemCoast Park als Industrieabnehmer des LNG.

Auch der Markt ist von unserem Vorhaben und den Standortvorteilen Brunsbüttels überzeugt. Zwischen Januar und April haben wir die Marktchancen des Terminals in einem sog. „Open Season“ Verfahren abgefragt. Das Ergebnis war eindeutig: Der Markt hat ausschließlich positiv auf unser Vorhaben reagiert. Eine erhebliche Anzahl von Firmen hat ihr Interesse bekundet, Kunde des geplanten Terminals in Brunsbüttel zu werden. So hat das Unternehmen RWE ein sog. „Heads of Agreement“ unterzeichnet, das dem Unternehmen einen Zugang zu einem erheblichen Anteil an der jährlichen Kapazität des Terminals garantiert.

Zurzeit gibt es konkrete Planungen für LNG-Terminals an drei Standorten in Deutschland. Dies zeigt deutlich, dass in Deutschland als dem einzigen Küstenland Europas ohne LNG-Terminal ein Markt für den Import und die Distribution gesehen wird und dass derartige Investitionen somit als wirtschaftlich nachhaltig angesehen werden.



Die Betreiber beantragen öffentliche Fördermittel, da die Gesellschaft und vor allem die Region von der Investition profitieren wird, die Fördersumme jedoch sehr hoch ist und erst langfristig wieder amortisiert werden kann. Zum einen wurden Fördermittel im Rahmen der Mobilitäts- und Kraftstoffstrategie der Bundesregierung beantragt, da mit der Errichtung des Terminals wichtige umweltpolitische Ziele der Politik - der Aufbau einer LNG- Infrastruktur für eine saubere Mobilität – erreicht werden wird. Zum anderen beantragt Schleswig-Holstein GRW-Fördermittel für die regionale Wirtschaftsförderung, da auch Schleswig-Holstein an den Erfolg des Terminal-Projekts in Brunsbüttel glaubt und von den positiven Auswirkungen auf die Region überzeugt ist.

Zusammenfassend bleibt festzuhalten, dass die Wirtschaftlichkeit des Terminals und seine positiven Auswirkungen auf die Region von vielen wichtigen Entscheidungsträgern aus Wirtschaft und Politik anerkannt wird.

III. Kritikpunkt: die Klimabilanz von LNG

Ein anderer und vom Bündnis vollkommen zu recht angesprochener Punkt ist der, dass LNG unter Klimaschutz Gesichtspunkten einer kritischen Überprüfung Stand halten muss. Wenn LNG in die Umwelt entweicht, dann als Methan (CH₄), ein vielfach schädlicheres Klimagift als CO₂. Der Einsatz von LNG kann damit nur vertreten werden, wenn der sog. Methanschluß auf ein absolutes Mindestmaß reduziert wird.

Die Erzeugung und der Transport von LNG erzeugen Klimagase („well to tank“) machen zwischen 5-25 % des Methanschlußs an der gesamten Lieferkette aus („well to propeller“). Das Terminal in Brunsbüttel wird als Zero-Emission-Anlage konzipiert werden, d. h. während der Anlandung und des Umschlags von LNG auf dem Terminal, wird LNG und damit Methan nicht austreten. Das heißt, dass der größte Teil des Methanschlußs im Schiffsbetrieb („tank to propeller“) anfällt.

Der Methanschluß hängt von der genauen Zusammensetzung des LNG und der Motorengeschwindigkeit sowie der Motorenlast ab. Allgemeine Aussagen zum Methanschluß sind somit schwierig, sondern hängen immer von vielen Faktoren ab.

Alle Hersteller von LNG-Motoren für Schiffe arbeiten an der kontinuierlichen Minimierung des Methanschlußs, u. a. durch eine Verbesserung des Verbrennungsprozesses, der Nutzung / Weiterentwicklung von Katalysatoren und der Nutzung und Optimierung von Turbochargern.

Unter Berücksichtigung der gesamten Lieferkette des LNG („well to propeller“) ist eine CO₂ Reduzierung von bis zu 20 % möglich. Ein Mehr an CO₂, wie von den Verfassern des Briefes für möglich gehalten, widerspricht sämtlichen aktuellen Studien. Jüngst hat dazu die TU Hamburg-Harburg unter Auswertung aller relevanten Studien diese Annahme in einer Studie für das BMVI bestätigt.



Die IMO, zuständig für die Regulierung der globalen Schifffahrt, hat ehrgeizige Klimaschutzziele beschlossen: Bis 2050 soll eine Reduktion des CO₂-Ausstoßes um 50 % erfolgen, angesichts der stetig steigenden Mengen im Schiffsverkehr ein wichtiges und ambitioniertes Ziel. Allen Beteiligten ist klar, dass dieses Ziel nicht allein durch den Umstieg auf LNG geschafft werden kann. Mit einem Reduktionspotential von bis zu 20 % kann LNG aber einen Beitrag zu einer klimafreundlicheren Schifffahrt leisten. Zur Erreichung der Klimaziele der IMO gehören daneben eine Reihe von Maßnahmen, die kombiniert werden müssen, z. B. Effizienzmaßnahmen, bauliche Maßnahmen, Geschwindigkeitsverringerung und andere technische und operative Maßnahmen. Dazu gehören eben auch Alternativen zum bislang eingesetzten Schweröl, hier bietet sich LNG als sofort und in verschiedenen Schiffstypen einsetzbarer Schiffstreibstoff an. Auch die Bundesregierung fordert einen entsprechenden Technologiemix.

Auch der Einsatz von sog. Bio LNG mit Hilfe der sog. „Power2X“-Technologie spielt bei der zukünftigen Klimabilanz von LNG eine Rolle. Diese Technologie wird nicht nur dazu führen, erneuerbare Energie speicherbar zu machen, sondern das dadurch erzeugte Bio-LNG kann fossilem LNG beigemischt werden und damit die Klimabilanz des LNG (als Schiffstreibstoff) erheblich verbessern. Auch die Nutzung von 100 % Bio-LNG als Schiffstreibstoff wird möglich sein.

Zudem kann der LNG Standort perspektivisch für den Aufbau einer Wasserstoffinfrastruktur genutzt werden, wenn Wasserstoff als Schiffstreibstoff in mehreren Jahrzehnten Marktreife erlangt.

IV. Kritikpunkt: die Herkunft des LNG

Ein die Menschen in Brunsbüttel, in der Region und in ganz Deutschland sehr bewegendes Thema ist die Debatte um ge Cracktes Gas. Hier geht das Bündnis von falschen Rahmenbedingungen aus, da angenommen wird, dass das in Brunsbüttel angelieferte LNG hauptsächlich aus den USA kommt. Der Fakten des aktuellen Marktes sprechen nicht dafür, wenn man sich genauer anschaut, aus welchen Ländern derzeit das LNG nach Europa kommt.

Aktuell kommt das Gas hauptsächlich aus Katar. Der Marktanteil liegt bei 40 %. Andere wichtige Lieferländer für den europäischen Markt sind Nigeria, Algerien, Peru und Norwegen. Die USA mit einem Marktanteil von 4 % (2017) gehören bisher nicht dazu. Der Markt wird entscheiden, woher das Gas bezogen wird, politische Entscheidungen spielen dabei erfahrungsgemäß keine Rolle. Gerade weil der Markt entscheidet und das Thema ge Cracktes Gas beim deutschen Verbraucher sehr umstritten ist, kann eine belastbare Prognose, in welchen Mengen LNG Gas aus den USA nach Deutschland kommt, nicht getroffen werden.



V. Kritikpunkt: Die Sicherheit des Terminals

Abschließend möchten wir auf das Thema Sicherheit eingehen. Alle drei Joint Venture Partner betreiben weltweit Terminals und schlagen dort zum Teil deutlich gefährlichere Güter als LNG um. Die Lage des Terminals, der Abstand zu den Nachbaranlagen, vor allen der kerntechnischen Anlage, aber auch der Abstand zur Wohnbebauung in Brunsbüttel-Süd wird intensiv im Genehmigungsverfahren geprüft werden. Der Terminal genügt hinsichtlich seiner Auslegung höchsten Sicherheitsstandards. Schon im Vorfeld haben wir mit der Hilfe von Spezialisten alle Aspekte der Anlagensicherheit ins Auge genommen und uns auch deshalb für Brunsbüttel entschieden. Das Bündnis erwähnt in seinem Schreiben einen Vorfall mit LNG in den USA im Jahr 2014. Wie im Luftverkehr wird in der Gaswirtschaft jeder Zwischenfall untersucht und die Ergebnisse international publiziert und etwaige Erkenntnisse finden sofort Eingang in die entsprechenden Regelwerke. Der geschilderte Vorfall ereignete sich nicht in einem LNG-Terminal, sondern in einer großen Verflüssigungsanlage. Das U.S. Department of Transportation Pipeline und die Hazardous Materials Safety Administration and the Utilities and Transportation Commission haben zwei Jahre lang den Vorfall untersucht und im Mai 2016 einen Untersuchungsreport veröffentlicht. Hierin wird festgestellt, dass die Ursache des Unfalls nicht LNG war, sondern die ungenügende Anwendung von Pipeline-Abläufen. Als Konsequenz wurden Regulierungen angepasst. Ein solcher Zwischenfall wäre wegen des vollkommen anderen Charakters der Anlage in Brunsbüttel dort gar nicht möglich. Ein Terminal kann bei einer Gefahrenlage jederzeit abgeschaltet werden. In einer Verflüssigungsanlage laufen im Gegensatz dazu vielfach kontinuierliche Prozesse ab, die nicht einfach unterbrochen bzw. abgeschaltet werden können.

Sicherheit steht in unseren drei Gründungsunternehmen an erster Stelle, dies beruht auf langjähriger Erfahrung und der Bereitschaft, uns stets weiter zu professionalisieren und unsere Mitarbeiter kontinuierlich zu schulen. Bei allen drei Joint Venture Partnern der German LNG Terminal GmbH gilt: Sicherheit ist nicht Routine, sondern eine tägliche Herausforderung.

Wir hoffen, Ihnen mit den oben genannten Punkten unsere Vision von einem wirtschaftlichen, nachhaltigen und sicheren LNG-Terminal am Standort Brunsbüttel nähergebracht und die Argumente des Bündnisses weitestgehend entkräftet zu haben. Ein LNG-Terminal in Brunsbüttel schafft nicht nur eine Vielzahl von positiven wirtschaftlichen Impulsen für die Stadt, die Region und das Land Schleswig-Holstein, sondern kann erheblich zu einer emissionsärmeren Schifffahrt und Schwerlastverkehr und damit zu einer Verbesserung der Luftqualität beitragen. Auch für die Erreichung der Klimaziele leistet LNG einen Beitrag.

Wir möchten Brunsbüttel zu einem nationalen LNG-Standort mit internationaler Ausstrahlung machen und damit erhebliche wirtschaftliche und ökologische Vorteile in die Stadt und die Region bringen. Dafür setzen wir uns mit unserer Erfahrung und Expertise sowie mit viel Engagement ein.



Gerne stehen wir in einem persönlichen Gespräch zur Vertiefung der aufgeworfenen Fragen des Bündnisses und unserer Argumente zur Verfügung.

Wir freuen uns auf den weiteren Austausch über den LNG-Standort Brunsbüttel mit Ihnen.

Mit freundlichen Grüßen

