



Notwendigkeit der Realisierung einer LNG-Importinfrastruktur am Standort Wilhelmshaven

Positionspapier des Maritimen Strategierates Weser-Ems

1. Hintergrund

Mit dem Projekt „Entwicklung einer LNG-Infrastruktur an der Nordsee“ sollen vorbereitende Arbeiten für die Realisierung einer LNG-Infrastruktur an der deutschen Nordseeküste durchgeführt werden. Eine wesentliche Basis hierfür bildet die Ende 2017 veröffentlichte Potenzialstudie „LNG-Infrastruktur an der deutschen Nordseeküste unter Betrachtung besonders geeigneter Standorte“, die die Entwicklung einer LNG Import- und Distributionsinfrastruktur an der deutschen Nordseeküste empfiehlt. In Kooperation mit der MARIKO GmbH in ihrer Funktion als Teil des GreenShipping Kompetenzzentrum Niedersachsen, der Oldenburgischen Industrie- und Handelskammer und der Wilhelmshavener Hafenwirtschafts-Vereinigung hat der Maritime Strategierat als Initiator und Herausgeber mitgewirkt.

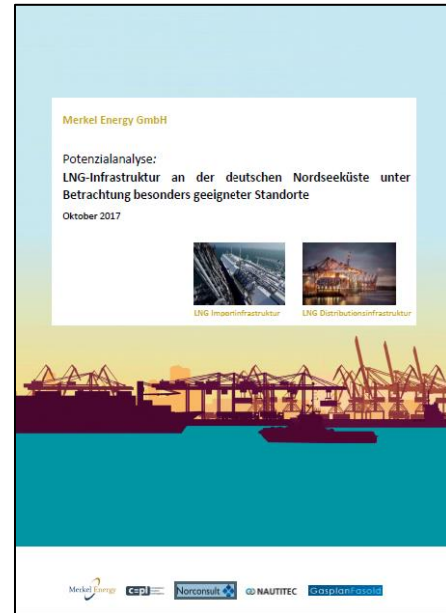


Abb. 1: Potenzialstudie LNG (Merkel et al. 2017)

2. Bedeutung Liquefied Natural Gas für Deutschland

Die Potenzialstudie belegt die wachsende Bedeutung von verflüssigtem Erdgas (Liquefied Natural Gas - LNG) für den Erdgasmarkt, sowohl als Import-Alternative für die nationale Gasversorgungssicherheit und -diversität als auch als Treibstoff für den Schiffs- und Schwerlastverkehr.

Der Rückgang der Lieferungen aus heimischer Förderung und aus weiteren angestammten Lieferländern wird bis 2028 in einer signifikanten Erdgasversorgungslücke und Monopolisierung durch die verbleibenden Lieferanten münden. Dieses gilt insbesondere für den Nordwesten Deutschlands mit dem Rückgang des sogenannten L-Gases aus inländischer Förderung sowie verringerten L-Gas-Importen aus den Niederlanden bis hin zum jüngst avisierten kompletten Förderstopp dort. Um diese Lücken zu schließen und die energie- und geopolitischen Abhängigkeiten vor allem von Russland nicht in kritischem Maße zu steigern, wird der Bau eines Terminals für den Import von LNG per Schiff mit Standort an der deutschen Nordseeküste empfohlen. Bei der Betrachtung eines Importterminals für Flüssigerdgas geht es aber nicht nur um konventionell gefördert Erdgas, sondern perspektivisch um Gas aus erneuerbaren Energien, welches importiert werden muss.

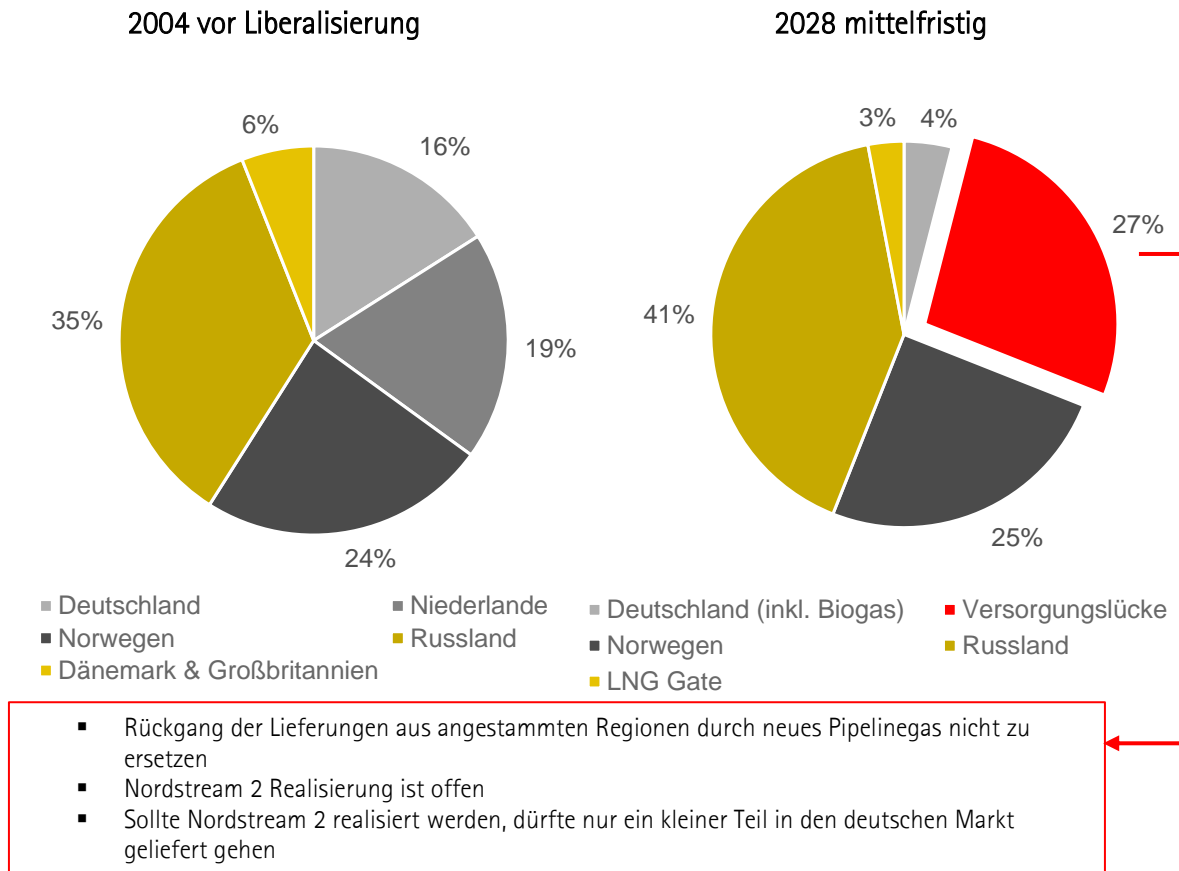


Abb. 2: LNG als Grundlage für Wettbewerb und Versorgungssicherheit (Merkel et al. 2017)

Deutschland hat heute trotz seiner ökonomischen Bedeutung noch kein LNG-Importterminal. Weltweit sind bereits 36 Länder LNG-Importeure und ihre Zahl nimmt rasch zu. Als Wirtschaftsstandort kann es sich Deutschland nicht leisten, auf eine wettbewerbliche Rolle im weltweiten LNG-Markt zu verzichten. Die EU-Kommission legt ihren Mitgliedsländern nahe, LNG-Importterminals zu schaffen, um ihre Versorgung zu diversifizieren. Während Deutschland diesbezüglich in der Vergangenheit eher zurückhaltend war, ist hier im letzten Jahr ein erstes Umdenken erfolgt. Der Koalitionsvertrag der Bundesregierung weist nun das Ziel aus, „Deutschland zum Standort für LNG-Infrastruktur“ zu machen.

Wenn also absehbar ist, dass Deutschland mittelfristig ein LNG-Importterminal haben wird, stellt sich die Frage, wo der ideale Standort dafür ist.



3. Wilhelmshaven ist idealer Standort für LNG-Import

Der Hafenstandort Wilhelmshaven hat im Vergleich zu anderen untersuchten Standorten wie Brunsbüttel klare Vorteile. Wilhelmshaven ist aufgrund seiner geographischen Lage, der zur Verfügung stehenden freien Flächen, der nautischen Rahmenbedingungen sowie der Anbindung an das europäische Pipelinenetz inklusive der verfügbaren Kavernenkapazitäten in unmittelbarer Nähe am besten dafür geeignet, eine LNG-Importinfrastruktur zu errichten, die auch für die Versorgung von LNG als alternativer Treibstoff geeignet ist.

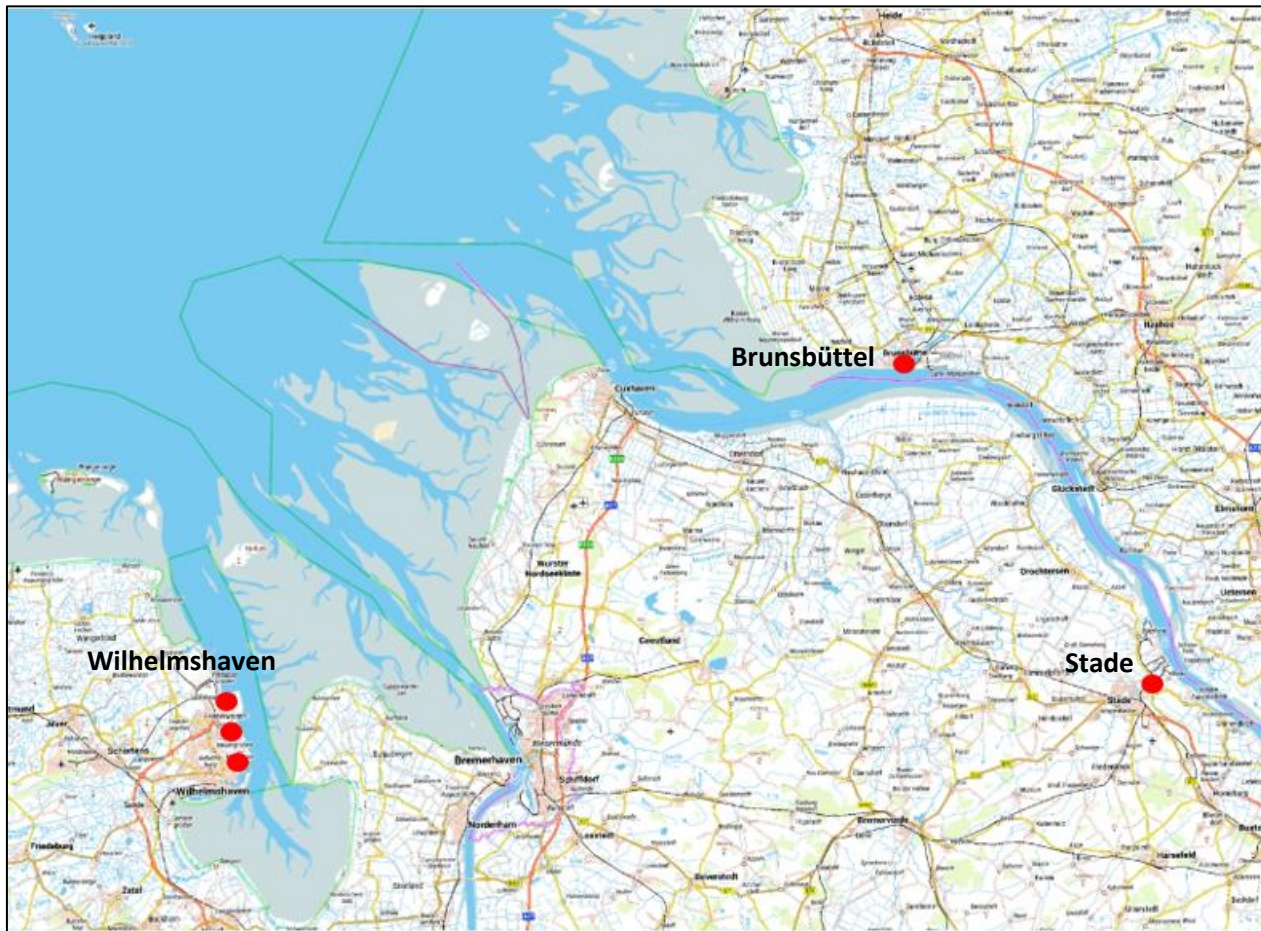


Abb. 3: Potenzielle Standorte für ein LNG-Terminal (Kartengrundlage: Bundesamt für Kartographie und Geodäsie 2018)

Die Voraussetzungen für das Befahren der Jade auch mit Tankschiffen der als Bemessungsgrenze festgelegten Größenordnung „Q-max“ sind bereits vollumfänglich gegeben. Ein zusätzlicher Ausbau der Seeschiffahrtstraße ist nicht erforderlich. Des Weiteren ist ein LNG-Terminal mit einem Q-max Tankschiff zu jeder Zeit tideunabhängig zu erreichen und benötigt auf der Jade keiner zusätzlichen schiffahrtspolizeilichen Genehmigung. Die Fahrtstrecke von der Lotsenaußenposition im Verkehrstrennungsgebiet „Jade Approach“ bis zum Terminal beträgt lediglich ca. 40 Seemeilen.

Die relativ homogene Verkehrsstruktur auf der Jade, vornehmlich bestehend aus Tankschiffen, Massengutfrachtern und Containerschiffen, bietet genügend Raum, einen zusätzlichen LNG-Verkehr ohne zu erwartende Restriktionen sowohl für den LNG- als auch für den übrigen Verkehr aufzunehmen.



Der nautische Umgang mit Tankschiffen ist den Beteiligten (Lotsen, Schleppern, Festmachern etc.) an der Jade bestens vertraut.

| | Wilhelmshaven | Brunsbüttel | Stade |
|----------------------------------|---------------|--------------------------------------|----------------------------------------------|
| Anfahrweg | 23 sm | 52 sm | 80 sm |
| Fahrwasserbreite | 700 m | 350 m | 300 m |
| Schiffsverkehr | reibungslos | mit Einschränkungen | mit starken Einschränkungen |
| Wendebereich frei von Fahrwasser | 700 m | Im Fahrwasser | Im Fahrwasser |
| Entfernung vom Fahrwasser | 800 m | 500 m | 150 m |
| Gezeitenbeschränkungen | Nein | Ja | Ja |
| Schiffsgröße | Q-Max (345 m) | Q-Max (345 m) mit Einschränkungen | Q-Max (345 m) mit starken Einschränkungen |
| Pipeline zum Gasnetz | 22 km | 70 km | ? |
| Kavernenkapazitäten | Ja | Nein | Wenige |

Abb. 4: Zahlen, Daten, Fakten Standortvergleich (Wilhelmshavener Hafenwirtschafts-Vereinigung e.V.)

Die drei möglichen Standorte (Umschlaganlage Voslapper Groden, HES Wilhelmshaven Tank Terminal und das Gelände der Nord-West Oelleitung GmbH) in Wilhelmshaven, für die es teilweise jahrelange Vorüberlegungen und bereits vorliegende Genehmigungen gibt, bieten verschiedene Optionen für die technische Ausführung eines LNG-Terminals. Diese unterschiedlichen Terminal-Ausführungen reichen von konventionellen komplexen Landanlagen (klassisches LNG-Importterminal) bis hin zu schwimmenden Terminals, so genannten „Floating Storage Regasification Units“ (FSRU), welche vergleichsweise niedrige Investitionskosten und schnelle Bauzeiten versprechen. Die besondere Eignung Wilhelmshavens für ein nationales LNG-Importterminal beruht nicht zuletzt darauf, dass ein solches Terminal an den drei verschiedenen Standorten mit entsprechenden Terminal-Alternativen mit hinreichend verfügbaren Flächen realisiert werden kann, je nach Investoren-Präferenz.

Neben der Energieversorgung eignet sich der Terminal-Standort Wilhelmshaven für die Versorgung mit LNG als alternativer Treibstoff (small scale), um die in den nächsten Jahren deutlich steigende Zahl von LNG-betriebenen Schiffen und LKW auch in Deutschland mit Kraftstoff zu wettbewerbsfähigen Preisen versorgen zu können. Für eine flächendeckende LNG-Versorgung ist Wilhelmshaven aufgrund ausschlaggebender Vorteile der beste Standort in Norddeutschland für die Errichtung eines LNG-Importterminals.



4. Handlungsbedarf

Für die Umsetzung der Erkenntnisse der Potenzialstudie wurde ein Förderantrag zur „Entwicklung einer LNG-Infrastruktur an der Nordsee“ beim Niedersächsisches Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Digitalisierung gestellt, um die Voraussetzungen für die Realisierung eines LNG-Importterminals in Niedersachsen und einer LNG-Distributionsinfrastruktur entlang der Küste zu schaffen. Das Projekt verfolgt damit folgende übergeordnete Ziele:

- Beitrag zur Gewährleistung der zukünftigen Gasversorgungssicherheit Deutschlands
- Entwicklung einer Infrastruktur für die Versorgung von LNG-angetriebenen Schiffen in der Deutschen Bucht unter besonderer Berücksichtigung der niedersächsischen Häfen
- Einrichtung einer Koordinierungsstelle zur Steuerung und Unterstützung der LNG-Infrastrukturvorbereitung
- Spezifizierung und Vorbereitung des Standorts Wilhelmshaven für die Realisierung eines LNG-Importterminals in Deutschland
- Investoren-unabhängige Vorbereitung und Unterstützung bei der Herstellung aller Rahmenbedingungen für ein LNG-Importterminal
- Weltweite Signalwirkung für den Standort Wilhelmshaven
- Gewinnung von Terminal-Investoren
- Vorbereitung für Gründung einer Terminal-Realisierungsgesellschaft direkt im Anschluss an das Projekt

5. Appell des Maritimen Strategierates

Der Maritime Strategierat Weser-Ems sieht erhebliche Potenziale in der Entwicklung von LNG-Import-Infrastruktur für Deutschland und den Wirtschaftsstandort Weser-Ems und bittet um Unterstützung bei der:

1. Gewinnung und Überzeugung politischer Entscheidungsträger auf Bundes und EU- Ebene
2. Platzierung in der Energiepolitik und Energiewende
3. Hervorhebung der Wichtigkeit für die geopolitische Sicherheit und wirtschaftliche Entwicklung des Standortes Deutschland
4. Anerkennung in der Gasindustrie, besonders im Netzentwicklungsplan (Deutschland und EU)
5. „Signalwirkung“ gegenüber Investoren
6. Erschließung von Förderperspektiven für die bauliche Realisierung

Matthias Groote, Landrat des Landkreises Leer und Sprecher des Strategierats



Im Namen der weiteren Mitglieder im Maritimen Strategierat:

- Sven Ambrosy, Landrat des Landkreises Friesland
- Prof. Dr. Marcus Bentin, Hochschule Emden/Leer – Fachbereich Seefahrt und Maritime Wissenschaften
- Bernd Bornemann, Oberbürgermeister der Stadt Emden
- Thomas Brückmann, Landrat des Landkreises Wesermarsch
- Alfred Hartmann, Hartmann Schiffahrts GmbH & Co. KG
- Felix Jahn, Oldenburgische Industrie- und Handelskammer
- Martina Kruse, Landkreis Emsland
- Irina Lucke, EWE Offshore Service & Solutions GmbH
- Jan Müller, J. Müller AG (Hafen Brake)
- John Niemann, Wilhelmshavener Hafenwirtschafts-Vereinigung e.V.
- Dirk Petersjohann, Abeking und Rasmussen
- Bernd van Ellen, Stadt Emden
- Prof. Dr. Klaus-Jürgen Windeck, Jade Hochschule – Fachbereich Seefahrt und Logistik
- Jochen Zerrahn, Meyer Werft GmbH

Kontakt

*MARIKO GmbH
c/o Strategierat Maritime Wirtschaft Weser-Ems*

*Katja Baumann
Bergmannstraße 36
26789 Leer
0491-4 9261179
katja.baumann@mariko-leer.de*

Hintergrundinformation zum Strategierat Maritime Wirtschaft:

www.weser-ems.eu