

Signifikante Haushaltsentlastung möglich: LNG-Importinfrastruktur in Brunsbüttel

Information für Mitglieder des Haushaltsausschusses

- **Der Entwurf zum Bundeshaushaltsplan 2025 sieht in Einzelplan 09 im Titel 671 23-649 Ausgaben im Zusammenhang mit der Beteiligung am Landterminal der German LNG GmbH in Höhe von EUR [REDACTED] für das Jahr 2025 vor.**
- **Durch die langfristige Nutzung des schwimmenden Terminals Höegh Gannet an Stelle der Finanzierung des Landterminals können über die kommenden 5 Jahre Kapitalausgaben von bis zu [REDACTED] Millionen Euro (nur KfW-Anteil) eingespart werden (Barwertvorteil bis 2043: [REDACTED] Millionen Euro)**
- **Diese Einsparungen können bei identischer Versorgungssicherheit für Erdgas, besserer Umweltbilanz und flexiblem Einsatz zum Import von Wasserstoff realisiert werden.**

Höegh Evi, mit Hauptsitz in Norwegen, ist Eigentümer und technischer Betreiber von drei schwimmenden LNG-Importterminals (sog. „FSRUs“) in Deutschland, u.a. des LNG-Terminals „Höegh Gannet“ in Brunsbüttel. Die technische Importkapazität des Terminals beträgt bis zu 10 Mrd. Kubikmeter Erdgas pro Jahr (ca. 115 TWh) und wurde durch den Bund im Zuge der Energiekrise 2022 für 10 Jahre kontrahiert. Das Terminal wird kommerziell durch die bundeseigene DET betrieben.

Aufgrund der kurzfristigen Bereitstellung der FSRUs während der Energiekrise zur Sicherung der Energieversorgung wurde in Öffentlichkeit und Politik der Eindruck erweckt, FSRUs seien per se Übergangslösungen, was nachweislich und faktisch nicht korrekt ist. Wir betreiben weltweit solche Anlagen, die Teil der kritischen Energieinfrastruktur verschiedener Länder sind. Ihre Betriebszeit ist technisch auf 40 Jahre ausgelegt. Nicht selten sind wir vertraglich für 20 und mehr Jahre an einem Ort. Als Beispiel dienen die Ausschreibungen für FSRUs in diesem und vergangenen Jahr in Polen und Singapur für Zeiträume von 15 bzw. 25 Jahre. Schwimmende Terminals erfreuen sich weltweit auch deshalb steigender Beliebtheit, weil sie trotz einer langfristigen Nutzung am Ende mobil sind und angesichts einer unklaren langfristigen Gasnachfrage keinen fossilen „Lock-in“ mit sich bringen. Ferner bieten unsere Anlagen die Option noch vor 2030 hybrid und parallel Erdgas und Wasserstoff zu importieren.

Die insofern „deutsche“ Betrachtungsweise, die u.a. im LNG-Beschleunigungsgesetzes manifestiert wurde, priorisiert grundsätzlich Landterminals – wie etwas das geplante German LNG Terminal am Standort Brunsbüttel – **diese eingeschränkte Sichtweise schließt unserer Ansicht nach ohne Not wichtige Infrastrukturoptionen für Deutschland von vornherein aus. Dies birgt erhebliche negativen (insbesondere auch finanzielle) Implikationen für den Bund und die Erdgaskunden in Deutschland.**

- **Gleiche Versorgungssicherheit bei weniger Kosten: Nach uns vorliegenden Informationen zu German LNG könnten durch die langfristige Nutzung der Höegh Gannet allein über die kommenden 5 Jahre Kapitalausgaben des Bundes (KfW-Anteil) von bis zu [REDACTED] Millionen Euro¹ eingespart werden – und das bei vergleichbarer Versorgungssicherheit.** Die Höegh Gannet ist – gegeben mit ausreichender Wärmeversorgung ausgestattet - in der Lage, die gleiche Importkapazität zur Verfügung zu stellen, wie das geplante Landterminal von German LNG. Damit könnten die Kunden, die im Rahmen des geplanten German LNG-Projekts langfristig Kapazitäten gebucht haben, ebenso über die vorhandene FSRU bedient werden, zu erheblich geringeren Kosten. Wir haben dem BMWK im Februar dieses Jahres ein entsprechendes Angebot unterbreitet. Das BMWK lehnte dies ab und wollte auch keine Gespräche/Verhandlungen hierzu aufnehmen, obwohl nach unseren Informationen unsere wirtschaftliche Analyse auch von Dritter Seite bestätigt wurde. Eine ausreichende Dimensionierung der Wärmeversorgung für das schwimmende Terminal wird

¹ unterstellt eine Projektfinanzierung auf Seiten KfW – ansonsten wäre der Einsparungsbetrag noch wesentlich grösser

unterdessen seitens des BMWK mit Verweis auf hohe Kosten in Verbindung mit einer erwarteten kurzfristigen Nutzung nicht in Erwägung gezogen. Dies ist aus unserer Sicht eine Vorfestlegung ohne sachlichen Grund.

- Einstieg in den Import grüner Moleküle: In Brunsbüttel wäre damit ab 2028/2029 ein Einstieg in den Wasserstoffimport möglich, ohne die Versorgungssicherheit im Erdgas aufzugeben, lange bevor das geplante Landterminal gemäß LNG-Beschleunigungsgesetz umgerüstet werden müsste. Dies wäre erst im Jahr 2044 der Fall.** Wir arbeiten bei Höegh Evi aktiv daran, vorhandene Infrastruktur für die Energiewende zu nutzen. Im Gegensatz zu unseren Wettbewerbern sind die Tanks auf unseren Terminals bereits heute in der Lage, Ammoniak anstatt LNG zu laden. Gleichzeitig arbeiten wir mit Industriepartnern (u.a. Wärtsilä und BASF) an einem neuen und effizienten Ammoniak-Cracker-Modul, wodurch auf unserem Terminal der importierte Ammoniak aufgespalten und Wasserstoff bedarfsgerecht in das geplante H2-Kernnetz eingespeichert werden kann. Diese Technologie ermöglicht ein hybrides Terminal, das parallel Wasserstoff und Erdgas (bei unveränderter Einspeiseleistung) importieren kann. Unser Angebot an den Bund enthielt diese Umstellungsoption, mit der bedarfsgerecht auf die Bedarfe der Industrie reagiert werden könnte. Leider hat das BMWK dies lediglich zur Kenntnis genommen, obwohl wir seitens mehrerer Industrieunternehmen, Netzbetreiber und potenzieller internationaler Wasserstoffproduzenten Interessensbekundungen für den hybriden Ansatz bekommen haben. Auch vor dem Hintergrund des kürzlichen abgesagten Vorhabens, Wasserstoff per Pipeline aus Norwegen nach Deutschland zu importieren, benötigt Deutschland alle verfügbaren und verbliebenen Importoptionen.
- Geringere Emissionen mit Landstromanschluss: Wir haben ein Gutachten bei der Beratungsgesellschaft DNV in Auftrag gegeben, das belegt, dass die Höegh Gannet, ausgestattet mit einem Landstromanschluss, geringere Luftemissionen hätte als das geplante Landterminal von German LNG.** Uns ist immer wieder in der politischen Diskussion begegnet, dass schwimmende LNG-Terminals eine schlechte Umweltbilanz aufweisen und bei der lokalen Bevölkerung auf Akzeptanzprobleme stoßen. Dabei wird außer Acht gelassen, dass ein langfristig genutztes, schwimmendes Terminal in jedem Fall mit einem Landstromanschluss ausgestattet werden würde (dafür war in der Notsituation keine Zeit). In dieser Konfiguration hätte die Höegh Gannet geringere Luftemissionen als das geplante Landterminal. Auch die Schallemissionen, die von Anwohnern beklagt wurden, wären damit kein Thema mehr. Das dem BMWK unterbreitete Angebot enthielt folglich die Einrichtung eines Landstromanschlusses. Der Bund hat unterdessen auch für den aktuell laufenden Betrieb die Vorsehung eines Landstromanschlusses mit Verweis auf hohe Kosten in Verbindung mit einer erwarteten kurzfristigen Nutzung abgelehnt.

Fazit: Der Bund hat in der Notsituation im Jahr 2022 mit uns und vielen anderen Partnern und durch vorbildliches und schnelles Handeln die immense Herausforderung eines Wegfalls eines Großteils der deutschen Erdgasversorgung gemeistert und Deutschland erfolgreich den Einstieg in den LNG-Markt bereitet. Für die langfristige, kosteneffiziente Aufstellung Deutschlands bezüglich der Energiesicherheit (sowohl für Erdgas als auch Wasserstoff) sind Importinfrastrukturen unerlässlich. Der Bund hat durch die Kontrahierung des heute vorhandenen FSRUs in Brunsbüttel eine langfristig flexible Option auf Versorgungssicherheit beim Erdgas und den schnellen Einstieg in Wasserstoffimporte. **Dies ist realisierbar mit Einsparungen in Höhe von ■■■ Millionen Euro (nur Anteil der KfW) über die kommenden 5 Jahre gegenüber dem Bau des geplanten Landterminals. Bis 2043 ist allein für den KfW-Anteil ein Barwertvorteil von mehr als ■■■ Millionen Euro möglich.** Wir bitten die Mitglieder des Haushaltsausschusses, dies in Ihren Beratungen zu berücksichtigen. Dabei erlauben wir uns den Hinweis, dass selbst ein „German LNG“-Projekt mit der Höegh Gannet als Kernbestandteil realisierbar wäre. Der Bund könnte damit signifikante Millionenbeträge einsparen und sich ggf. die Option für ein größeres Terminal in der Zukunft offenhalten, sollte der entsprechende Erdgasbedarf vorhanden sein.

Kontakt:

Daniel Muthmann

VP Business Development

Tel +49 171 760 1274, daniel.muthmann@hoeghevi.com