

NEBENAN IN BRUNSBÜTTEL

DAS NACHBARSCHAFTSMAGAZIN DER DET

» SEPTEMBER.2025

HOEGH GANNET

SICHERHEIT ZÄHLT

Wie Technik und Menschen den Terminalbetrieb zuverlässig machen

» Seite 3

IM INTERVIEW

Terminal Manager Michal Krysa gibt Einblicke in seinen Arbeitsalltag

» Seite 6

INNOVATIVE KOOPERATION

DET, NGT und Brunsbüttel Ports gemeinsam für die Energiezukunft

» Seite 10

LIEBE NACHBARINNEN UND NACHBARN,

wir haben versprochen, Sie transparent und regelmäßig über unseren Standort in Brunsbüttel zu informieren. Mit dieser Ausgabe lösen wir dieses Versprechen wieder ein und widmen uns einem Thema, das uns besonders wichtig ist: Sicherheit.

Viele denken bei Sicherheit an Technik, Regeln und Kontrolle. An unserem LNG-Terminal Brunsbüttel ist Sicherheit Teil unseres Alltags: beim Anlegen eines LNG-Tankers, beim Betrieb der Regasifizierungsanlage oder bei jeder regelmäßigen Wartung und Übung. Sicherheit entsteht bei uns im Zusammenspiel von moderner Technik, klaren Abläufen und dem Einsatz unserer Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter – rund um die Uhr, an 365 Tagen im Jahr. So leistet unser Terminal einen Beitrag zur sicheren Energieversorgung in Deutschland und Europa.

In dieser Ausgabe geben wir Einblicke in die Sicherheitsstrukturen unseres Terminals im Elbehafen. Wir zeigen, wie der Betrieb durch moderne Sensorik und streng geregelte Abläufe jederzeit stabil und sicher gehalten wird. Und wir stellen die Menschen vor, die dafür Verantwortung tragen. Einer von ihnen ist Michal Krysa, seit Februar 2025 Terminal Manager vor Ort. Im Interview erzählt er von seinem Weg in die Energiewirtschaft, von komplexen Anlegemanövern und davon, was ihn bei seiner Aufgabe besonders fordert – und motiviert.

Ein Blick auf den Kalender zeigt, dass der Herbst naht, und mit ihm der Beginn der Heizsaison. Damit beginnt für viele von uns wieder die Zeit, in der eine sichere Energieversorgung besonders spürbar wird. Dass Häuser zuverlässig mit Wärme versorgt werden können, ist kein Zufall, sondern auch Ergebnis unserer täglichen Arbeit. Um diese sicher leisten zu können, wird die FSRU Höegh Gannet Brunsbüttel für einen lange geplanten Werftaufenthalt bis Mitte November verlassen. Seinen Beitrag für die Energieversorgung im Winter hat das Regasifizierungsschiff in diesem Jahr aber bereits geleistet.

Noch ein weiterer Hinweis in eigener Sache: Im September sind wir wieder mit unserer Infotour in Brunsbüttel und freuen uns, mit Ihnen ins Gespräch zu kommen. Termin und Standort finden Sie auf der Rückseite des Magazins.

Wir wünschen viel Vergnügen beim Lesen – und einen sicheren Start in den Herbst.

Ihr Dirk P. Lindgens



DIRK P. LINDGENS

Leiter Kommunikation
Deutsche Energy Terminal GmbH

»» Seit über zwei Jahren tragen wir mit dem Terminal in Brunsbüttel dazu bei, dass die Versorgungssicherheit gewährleistet ist.«

SICHERHEIT AM LNG-TERMINAL BRUNSBÜTTEL: VERANTWORTUNG, ZUSAMMENARBEIT UND TECHNIK IM EINKLANG

Am LNG-Terminal Brunsbüttel ist Sicherheit weit mehr als ein organisatorisches Prinzip. Sie ist fester Bestandteil des täglichen Handelns. In einem technisch anspruchsvollen Umfeld, in dem viele Gewerke eng zusammenarbeiten, bildet sie die Grundlage für einen verlässlichen und verantwortungsvollen Betrieb.

Die rund um die Uhr betriebene, komplex vernetzte Anlage erfordert neben moderner Technik, vorausschauender Planung und strukturierten Abläufen auch das reibungslose Zusammenspiel aller Beteiligten.

Von Beginn an war klar: Auch unter hohem Zeitdruck – die Anlage wurde 2023 schließlich als Reaktion auf die Gaskrise errichtet – darf es keine Kompromisse bei Sicherheit und Vorsorge geben. Bereits in der Bauphase wurden Risiken frühzeitig erkannt und minimiert. Diesen Anspruch verfolgt die DET gemeinsam mit ihren Partnerunternehmen im laufenden Betrieb des Terminals konsequent weiter.

TECHNISCHE SICHERHEIT: SCHUTZSYSTEME, DIE GREIFEN

Kernstück der Terminalsicherheit ist ein System aus Sensoren und Schutzmechanismen, das kontinuierlich zentrale Betriebswerte wie Druck, Temperatur und Gaskonzentration überwacht. Bei Abweichungen greifen automatisierte Prozesse: Gasflüsse stoppen, Ventile schließen und das System wechselt in einen gedrosselten Zustand. Auch eine schnelle Trennung der FSRU vom Liegeplatz ist im Notfall möglich.

Alle sicherheitsrelevanten Einrichtungen entsprechen internationalen Normen, sind zertifiziert und werden regelmäßig gewartet und geprüft. Brandmelde- und Gaserkennungssysteme reagieren besonders sen-

sibel. Fehlalarme durch Feuchtigkeit oder Staub sind möglich, gelten aber als Zeichen aktiver Systeme.

Die FSRU verfügt über eine integrierte Automatisierungsanlage, die alle Alarmer, Sicherheitsfunktionen und Betriebsdaten zentral erfasst. Dadurch ist eine Echtzeitüberwachung mit schneller Reaktion gewährleistet. Die Systeme des Regasifizierungsschiffs werden rund um die Uhr durch Fachpersonal überwacht, sind mit der Suprastruktur an Land (Druckstation, Leitungen, Steuerungsanlage) vernetzt und mehrfach abgesichert.

Sicherheitskontrollen gehören am Terminal zum Alltag. Tägliche Sichtprüfungen, wöchentliche und monatliche Tests sowie jährliche Inspektionen durch unabhängige Stellen sichern dauerhaft die Funktionalität der gesamten Anlage.

FRÜHERKENNUNG FÜR MEHR SICHERHEIT

Seit 2024 gilt in der EU eine neue Methanverordnung (EU 2024/1787). Sie verpflichtet Betreiber von Anlagen mit fossilen Energieträgern, Methanemissionen regelmäßig zu messen und Lecks zügig zu beseitigen.

Entsprechend hat die DET – neben den bereits etablierten Messeinrichtungen der Anlage – an den Erdgas-Verladeschläuchen nunmehr ein System mit hochsensibler Akustiktechnik installiert. So können mögliche Probleme früh-

Gelebte Zusammenarbeit:
Michal Krysa und Fabio Stricci begutachten das Hafengelände



»» Stolz sind wir darauf, dass es seit nunmehr über zwei Jahren keinerlei Arbeitsunfälle mit Ausfallzeit auf dem Terminal gab.«



Gangway und Verlade-
arme. Über die Gangway
können Personen vom
Hafen auf die FSRU
gelangen. Die Verlade-
arme sind Schnittstelle
zwischen FSRU und land-
seitiger Infrastruktur. Über
sie gelangt das Erdgas in
das deutsche Gasnetz.

» zeitig entdeckt und sofort Gegenmaßnahmen
eingeleitet werden – für mehr Sicherheit und
Umweltschutz in unserer Nachbarschaft.

**ORGANISATION UND KOORDINATION –
KLAR GEREGELT**

Für bestimmte Arbeiten wie den Austausch
von Pumpen oder die Säuberung von Filtern
auf dem Terminalgelände ist eine Genehmi-
gung mit Risikobewertung erforderlich. Diese
„Permits to Work“ sind zeitlich begrenzt und
an klare Sicherheitsauflagen gebunden.

Niemand darf ohne Sicherheitseinweisung auf
das Gelände oder an Bord der FSRU. Schulun-
gen in Erster Hilfe, Brandschutz und Verhalten
im Notfall gehören zum Standard.

Regelmäßige Notfallübungen sorgen für Rou-
tine im Ernstfall. Ergänzt werden sie durch
Planspiele und Schulungen. Alle Verfahren
werden von der DET und den zuständigen
Partnern vor Ort regelmäßig überprüft und,
wenn nötig, aktualisiert und angepasst.

VORAUSSCHAUEND SICHER

Der Betrieb des LNG-Terminals folgt inter-
nationalen Richtlinien wie den Standards der
International Maritime Organization (IMO) und
europäischen Normen – oft mit einem Sicher-
heitsniveau, das über gesetzliche Anforderun-
gen in Deutschland hinausgeht. Nicht nur aus
Pflicht, sondern aus Überzeugung: Voraus-
denken hat sich bewährt. Das positive Ergeb-
nis der letzten Inspektion durch das Landes-
amt für Umwelt (LfU) in Anwesenheit mehrerer
anderer Behörden am 3. Juli bestätigt die-
sen Ansatz zum wiederholten Mal. Insbeson-

dere das erreichte hohe Sicherheitsniveau
der Anlage und ihres Betriebs wurde von
den Behörden gewürdigt.

Sicherheitsarbeit ist in Brunsbüttel ein dyna-
mischer Prozess. Erfahrungen aus interna-
tionalen Projekten, neue Technologien und
interne Rückmeldungen fließen laufend in
die Weiterentwicklung der Sicherheitsarchi-
tektur ein.

SICHERHEIT IST TEAMARBEIT

Ein sicherer Terminalbetrieb erfordert das
koordinierte Zusammenwirken vieler Akteure.
Deshalb findet ein täglicher Austausch des
Terminal Managers mit Hafenbehörden, Feu-
erwehr, technischen Dienstleistern, der Ree-
derei und weiteren Partnern vor Ort statt.
In diesen Runden werden aktuelle Abläufe
abgestimmt, gegenseitige Anforderungen und
jeweilige Aktivitäten berücksichtigt und mög-
liche Störungen frühzeitig identifiziert.

Dieser strukturierte Dialog sorgt für Über-
sicht, Planbarkeit und gemeinsame Verant-
wortung. So lassen sich Risiken nicht nur
reduzieren, sondern auch frühzeitig erkennen
und vermeiden. Der tägliche Austausch bildet
eine tragende Säule der Sicherheitskultur im
Terminalumfeld.

**REIBUNGSLOSER BETRIEB DURCH STARKE
PARTNERSCHAFT**

Am LNG-Terminal Brunsbüttel arbeiten meh-
rere Partner eng zusammen: Die DET verant-
wortet den Betrieb des Terminals, die Ver-
marktung der Regasifizierungskapazitäten
und ist zentrale Ansprechpartnerin für Politik,
Wirtschaft und Bürger. Vor Ort sorgt Gasfin
Services im Auftrag der DET für einen sicheren
und koordinierten operativen Betrieb. Reg-
nosa Deutschland kümmert sich um Wartung
und Instandhaltung der technischen Anlagen,
während KN Energies die kaufmännischen
Abläufe wie Planung und Abrechnung steuert.
Die FSRU Höegh Gannet gehört der Reederei
Höegh Evi, die neben der Regasifizierung an
Bord auch für alle nautischen Vorgänge ver-
antwortlich ist. «

BRUNSBÜTTEL IN ZAHLEN

19 TWh

Gas **wurden in Brunsbüttel** bis
Mitte September **ingespeist**

Das entspricht ungefähr dem Verbrauch von

1,4 Mio.

Haushalten oder

3,5%

des Gasbedarfs der **Industrie**

DET IN ZAHLEN*

**2.000 MMS
CFD****

Regasifizierungskapazität
in Betrieb

50%

Gaspreissenkung
in Deutschland

seit der Entscheidung,
FSRUs zu chartern

20%

Gaspreissenkung
in Deutschland
seit Gründung der DET

Jeweils

59 TWh

Einspeiseleistung ins
deutsche Gasnetz in
2023 und 2024

In **2024** ausreichend für die Versorgung von wahlweise:

17,8%

des Gasbedarfs von
Haushalten und Gewerbe

11,5%

des Gasbedarfs
der **Industrie**

100%

im **Eigentum des
deutschen Staates**

120

Jahre Erfahrung
in der Energiebranche
auf der Ebene unseres
Managements

170+

LNG-Lieferungen
abgewickelt

* Dunkelblau: standortübergreifend
** Millionen Standardkubikfuß pro Tag



IM GESPRÄCH MIT MICHAL KRYSA: DER TERMINAL MANAGER DES LNG-TERMINALS BRUNSBÜTTEL GIBT EINBLICKE IN SEINE ARBEIT

Wie läuft der Alltag an einem modernen LNG-Terminal ab? Welche Verantwortung trägt der Terminal Manager und was hat sich in den letzten Jahren verändert? Wir haben mit Michal Krysa gesprochen, der seit vielen Jahren im LNG-Markt und in der Energiebranche tätig ist und seit Februar 2025 die Betriebsverantwortung für das LNG-Terminal Brunsbüttel übernommen hat. Im Interview berichtet er über seinen Werdegang, die Herausforderungen im Alltag – und darüber, was ihn an seiner Arbeit besonders fordert und fasziniert.

Michal Krysa ist
Terminal Manager am
LNG-Terminal Brunsbüttel

DET: Sie haben beruflich schon viel erlebt – erzählen Sie doch bitte: In welchem Bereich waren Sie bisher tätig und welche Erfahrungen bringen Sie mit?

Krysa: Ich habe viele Jahre im LNG-Bereich gearbeitet – also mit Flüssigerdgas – und konnte dabei spannende Aufgaben übernehmen. Zuletzt war ich in Polen als Operations Manager an einem landseitigen LNG-Terminal tätig. Dort war ich für den reibungslosen und sicheren Rund-um-die-Uhr-Betrieb verantwortlich, etwa beim Entladen der Schiffe, der Lagerung des LNGs, dem Regasifizierungsprozess und der Weiterleitung ins Netz. Ich habe außerdem Abläufe verbessert, Teams neu strukturiert und dafür gesorgt, dass alle Mitarbeitenden gut ausgebildet und vorbereitet sind.

DET: Welches Projekt oder welche Station Ihrer Karriere war für Sie bisher besonders prägend?

Krysa: Bei einem großen Ausbauprojekt des Terminals war ich Teil des Projektteams und habe mich unter anderem um die Planung der neuen Schiffsanlegestelle, die Sicherheitsbewertungen und die Vorbereitung der Inbetriebnahme gekümmert – bis hin zur ersten Ankunft eines LNG-Tankers.

Meine berufliche Laufbahn begann klassisch zur See: als Offizier auf LNG-Schiffen. Dort war ich für die Ladung und die Organisation des Deckteams verantwortlich, eine spannende und verantwortungsvolle Zeit.

DET: Sie haben bereits eine beeindruckende Laufbahn im Energiesektor hinter sich. Was genau machen Sie in Ihrer aktuellen Position als Terminal Manager in Brunsbüttel?

Krysa: Mein Alltag ist sehr vielseitig: Als Terminal Manager bin ich für den sicheren und reibungslosen Betrieb des LNG-Terminals verantwortlich. Das umfasst sowohl die tägliche Planung als auch die Überwachung aller Aktivitäten auf der gesamten Terminalanlage.

Was viele vielleicht nicht wissen: Solch ein Terminal läuft rund um die Uhr und – bis auf wenige Ausnahmen wie etwa Wartungsintervalle – das ganze Jahr. Ein wesentlicher Teil meiner Aufgabe ist es daher, mögliche Risiken frühzeitig zu erkennen, vorausschauend zu handeln und sicherzustellen, dass sämtliche Betriebsabläufe den Genehmigungsaufgaben und Sicherheitsvorgaben entsprechen. Es ist ein sehr komplexes Zusammenspiel, das aber genau das ist, was mich an dieser Aufgabe fasziniert.

Die Höegh Gannet und die landseitige Suprastruktur, über die das Gas vom Terminal in das deutsche Gasnetz gelangt



Ich koordiniere dabei die Arbeit verschiedener Teams und Partnerunternehmen und behalte stets im Blick, dass alle Prozesse innerhalb sicherer und effizienter Grenzen ablaufen, ohne dabei die uneingeschränkte Funktionalität oder Zuverlässigkeit der Anlage zu gefährden.

Ein gutes Beispiel dafür ist die Begleitung der LNG-Schiffsanlandungen. Die Ankunft eines LNG-Tankers liegt zwar in der Verantwortung des Kapitäns der FSRU Höegh Gannet und seiner Crew – die übrigens einen hervorragenden Job macht –, doch sobald irgendwo Schwierigkeiten auftreten, komme ich ins Spiel. Dann geht es darum, schnell zu reagieren und die Kommunikation zwischen allen Beteiligten reibungslos zu gestalten. Die direkte Abstimmung zwischen dem LNG-Tanker und der FSRU übernehmen die Kapitäne selbst, schließlich tragen sie die Verantwortung für ihre Schiffe. Meine Rolle ist es, Erwartungen klar zu formulieren, bei Problemen Lösungen zu finden und, wenn nötig, alternative Wege aufzuzeigen. Genau diese Mischung aus Technik, Organisation und zwischenmenschlicher Abstimmung macht für mich den besonderen Reiz aus.

Seitdem ich die Leitung des Terminals im Februar 2025 in Brunsbüttel übernommen habe, konnten wir bereits 16 LNGCs erfolgreich entladen. Jedes einzelne Anlegemanöver ist aufs Neue faszinierend.

DET: Was unterscheidet Ihren jetzigen Arbeitsplatz von früheren Positionen?

Krysa: Was mir im Vergleich zu meinen bisherigen Positionen direkt aufgefallen ist, sind die deutlich strengeren regulatorischen Rahmenbedingungen, unter denen der Betrieb hier abläuft. Die Betriebsgenehmigungen sind sehr detailliert und setzen teils sehr niedrige Schwellenwerte fest wie zum Beispiel beim Thema Lärm. Das ist in der täglichen Arbeit spürbar und beeinflusst viele operative Entscheidungen.

Bemerkenswert finde ich, dass, selbst wenn wir diese Werte bereits einhalten, aktiv daran gearbeitet wird, sie noch weiter zu reduzieren. Es wird also nicht nur das gesetzlich Erforderliche getan, sondern es gibt ein echtes Engagement, die Umweltauswirkungen so gering wie möglich zu halten. «



LNGC
steht für LNG-Carrier,
ein spezielles Tank-
schiff, das Flüssig-
erdgas transportieren
kann.

» Ein Terminal läuft rund um die Uhr und das über das ganze Jahr. Meine Aufgabe liegt darin, Risiken frühzeitig zu erkennen und zu beheben.«

FORTSCHRITT BEIM PROJEKT JETTY WEST: NEUE BAUPHASE IM SEPTEMBER GESTARTET

Im Hafen tut sich was: Das Projekt Jetty West tritt in die nächste Bauphase, entsprechend gibt es Neuigkeiten, über die wir an dieser Stelle gerne informieren.

SUPRASTRUKTUR WIRD ERRICHTET

Die Arbeiten an der LNG-Suprastruktur für die Jetty West haben begonnen. Suprastruktur ist der Oberbegriff zum einen für alle baulichen Verbindungsstücke, Leitungen und Steuerungselemente, die für den sicheren Transport des regasifizierten Erdgases zwischen dem Schiff (FSRU Höegh Gannet) und dem Einspeisepunkt ins Fernleitungsnetz (Leitung ETL 180 der Firma Gasunie) notwendig sind. Zum anderen zählen die Unterbauten dieser Elemente dazu und die Flächen, auf denen sie stehen.

Zusammen genommen bildet die Suprastruktur das Rückgrat eines jeden LNG-Terminals. Auf der Jetty West – die nicht wie der Gefahrgutanleger des Elbehafens über eine feste Kai-kante verfügt, sondern als Pier in die Elbe ragt – verteilt sich die Suprastruktur entsprechend auf den Anleger im Gewässer selbst, die direkt angrenzenden Plattformen, die Rohrleitungsbrücke bis an Land und nicht zuletzt auf Bereiche an Land bis zum Einspeisepunkt.

SCHWEISSEN, MONTIEREN, HEBEN

Aktuell stehen Arbeiten an den – Top Sides genannten – Oberbauten des Anlegers und den künftigen Versorgungsplattformen an. Oberbau meint jene Teile der Konstruktion, die über dem Wasser liegen und von den Pfählen getragen werden. Wesentliche Bauteile der Top Sides werden bereits vormontiert zur Baustelle geliefert. Dennoch prägen Schweißarbeiten, Montagen und Hebevorgänge mit

Kranfahrzeugen den Ablauf vor Ort. Zwar ist jede Jetty ein hochindividuell gestaltetes Bauwerk mit eigenen Besonderheiten. Im Grundsatz aber folgen die aktuellen Arbeiten an der Jetty West typischen Routinen bei der Errichtung vergleichbarer industrieller Anlagen: Entsprechend ist international sehr erfahrenes Personal auf der Baustelle im Einsatz und die Sicherheitsauflagen erfüllen die weltweiten Standards der Branche.

RAMMARBEITEN IM OKTOBER

Ab Oktober stehen weitere Rammarbeiten an. Dabei werden große Stahlpfähle in den Untergrund eingebracht, um die erweiterte Konstruktion zu stabilisieren. Die Montage ist technisch hoch anspruchsvoll und geht in der Regel mit hörbaren Geräuschen einher. Besonders in den ersten Tagen kann dies im Umfeld des Hafens wahrnehmbar sein. Das Projektteam plant die Arbeiten so effizient und umweltschonend wie möglich. Über genaue Zeitfenster und mögliche Beeinträchtigungen wird die DET die Anwohnerinnen und Anwohner rechtzeitig informieren.

NEUER LÄRMSCHUTZWALL GEPLANT

Nachdem die DET im vergangenen Jahr bereits maßangefertigte Schalldämpfer für die Auslassrohre am Schlot der Höegh Gannet installiert und den Betriebsmodus der FSRU zur weiteren Reduzierung von Schall angepasst hatte, folgt nun der nächste Schritt: Um insbesondere nahe wohnende Bürgerinnen und Bürger im Bereich Brunsbüttel Süd künftig noch besser vor

Betriebsgeräuschen zu schützen, möchte die bundeseigene Gesellschaft zudem eine baulich lärmindernde Maßnahme durchführen. Zur Diskussion stand, dass die DET entweder einen Lärmschutzwall oder eine Lärmschutzwand zwischen dem Deich und den angrenzenden, bebauten Wohngrundstücken der Frischstraße und der Westertweute errichtet.

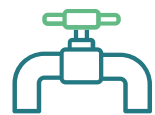
In seiner Sitzung vom 29. Juli 2025 sprach sich der Bauausschuss der Stadt Brunsbüttel nach Abwägung zahlreicher Argumente per Beschluss für einen Wall aus. Mit diesem kommunalpolitischen Votum im Rücken kann die DET jetzt die Planung des Bauvorhabens vorantreiben. Derzeit bereiten die Fachleute des Unternehmens einen Bauantrag für den Lärmschutzwall vor, der im September bei der Stadt Brunsbüttel eingereicht werden soll. Parallel

dazu klärt die DET im engen Austausch mit dem städtischen Bauamt die Flächennutzung. Nach positiver Bescheidung des Bauantrags können die Arbeiten konkret vorbereitet und die benötigten Materialien sowie die Baufirmen mobilisiert werden. Sobald diese Voraussetzungen erfüllt sind, wird die DET einen Zeitplan veröffentlichen. Auch die Kosten für das Vorhaben können erst zu einem späteren Zeitpunkt benannt werden.

WAS BEDEUTET DAS FÜR DIE NACHBARSCHAFT?

Derzeit bleiben die Zufahrten offen, es gibt keine Straßensperrungen oder Umleitungen. Allerdings kann es im Umfeld der Baustelle punktuell zu erhöhtem Lärm oder mehr Baustellenverkehr kommen, insbesondere im Oktober, wenn die Rammarbeiten beginnen. «

Die Höegh Gannet an ihrem jetzigen Liegeplatz und die Baustelle des neuen Piers




Die SUPRA-STRUKTUR

bezeichnet Gasinfrastruktur, über die das regasifizierte Gas in das Erdgasnetz gelangt.

UNSER SCHIFF IM HAFEN AUF EINEN BLICK

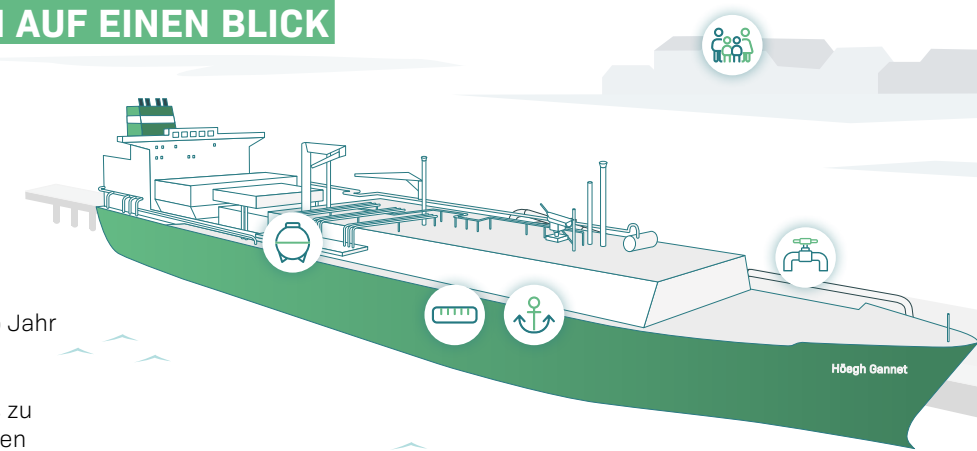
 **Länge:** 294 Meter

 **Baujahr:** 2018

 **Tankkapazität:** 170.000 Kubikmeter

 **Mögliche Einspeisung ins Netz:** bis zu 3,7 Milliarden Kubikmeter pro Jahr

 Das entspricht rechnerisch dem jährlichen **Erdgasverbrauch** von bis zu 1,5 Millionen Vierpersonenhaushalten



INNOVATIVE KOOPERATION – DET, NGT UND BRUNSBÜTTEL PORTS IM SCHULTERSCHLUSS FÜR DIE ENERGIEZUKUNFT

In Brunsbüttel ist ein bemerkenswertes Beispiel für zukunftsweisende und flexible Hafennutzung durch die enge Zusammenarbeit der Nordsee Gas Terminal GmbH (NGT), der Brunsbüttel Ports GmbH sowie der DET entstanden.



LARS SELL
Brunsbüttel Ports



MICHAŁ KRYSA
Gasfin Services

FABIO STRICCI
Reganosa Deutschland

Was diese Kooperation besonders macht: An einem einzigen Liegeplatz werden sowohl LNG (verflüssigtes Erdgas) über eine FSRU (Floating Storage and Regasification Unit) als auch LPG (verflüssigtes Petroleumgas) über klassische Tanker umgeschlagen – ein in dieser Form deutschlandweit einzigartiges Konzept.

Der Brunsbütteler Hafen spielt dabei eine zentrale Rolle für die Energieversorgung Deutschlands und Europas. Schon seit 1969 betreibt NGT im ChemCoast Park Brunsbüttel ein Importlager für Propangas: das einzige maritime Lager dieser Art in Deutschland. Als das Bundesministerium für Wirtschaft und Energie (BMWE) im Zuge der Energiekrise 2022 entschied, eine FSRU in Brunsbüttel zu stationieren, war NGT unmittelbar betroffen. „Um unseren Betrieb trotz der FSRU fortsetzen zu können, waren wir von Anfang an

in das Projekt eingebunden“, berichtet Dieter Pliestermann, Geschäftsführer der NGT. Mit Gründung der DET durch das BMWE wurde diese der Hauptansprechpartner für die operative Umsetzung.

Im Fokus stand von Beginn an die Frage: Wie kann ein gemeinsamer Betrieb von LNG- und

LPG-Schiffen sicher und effizient funktionieren? NGT lieferte technische Expertise und verschiedene Lösungsvorschläge. Diese finden sich im heute realisierten Konzept wieder: Eine Pipeline über die FSRU Höegh Gannet ermöglicht das Entladen von LPG-Schiffen auch bei gleichzeitigem Liegen und Betrieb der FSRU. Für die Umsetzung zeichnete die Reederei Höegh Evi verantwortlich. Besonders komplex: das Sicherheitssystem. „Das Notabschaltungssystem, ESD, musste gleichzeitig an Land, auf der FSRU und auf dem LPG-Schiff zuverlässig funktionieren“, so Dieter Pliestermann. Auch diese Herausforderung wurde erfolgreich gemeistert.

Für den Hafenkaptän von Brunsbüttel Ports, Lars Sell, bedeutete die neue Konstellation eine Vielzahl an neuen Abstimmungen. „Ein solches Koordinationsszenario gab es vorher nicht. Die tägliche Abstimmung aller Beteiligten ist entscheidend, um einen reibungslosen Ablauf sicherzustellen.“ In einem täglichen Shipping Coordination Meeting – teils auch digital – werden geplante Schiffsanläufe besprochen, mögliche Konflikte identifiziert und Lösungen erarbeitet. Die finale Entscheidung über die Anlaufreihenfolge liegt letztlich beim Hafenkaptän – immer unter Berücksichtigung aller Sicherheitsaspekte.

Ein besonderes Augenmerk gilt auch den Herausforderungen durch Wetterbedin-

gungen. Starke Winde können das Anlegen von LPG-Schiffen an der FSRU unmöglich machen, auch wenn dies am ursprünglichen Gefahrstoffliegeplatz möglich gewesen wäre. „Das kann zu erheblichen Engpässen führen, insbesondere da unser Lager ein Schlüsselpunkt der europäischen LPG-Versorgung ist“, erklärt Dieter Pliestermann. „Doch durch die gute Zusammenarbeit aller Beteiligten gelingt es, Verzögerungen weitestgehend zu vermeiden.“

Auch Lars Sell betont die konstruktive und lösungsorientierte Zusammenarbeit: „Mich hat beeindruckt, wie strukturiert, offen und kooperativ alle Akteure zusammenarbeiten. Es war eine Herausforderung, die betrieblichen Abläufe an die neue Nutzung anzupassen – aber zugleich auch eine große Chance.“

So zeigt das Brunsbütteler Projekt beispielhaft, wie mit Kooperation, Innovation und Flexibilität moderne Hafennutzung neu gedacht werden kann – zum Wohle der Versorgungssicherheit und mit Vorbildcharakter für andere Häfen in Deutschland und Europa. «

» Ein solches Koordinationsszenario gab es vorher nicht. Die tägliche Abstimmung aller Beteiligten ist entscheidend, um einen reibungslosen Ablauf sicherzustellen.«

LARS SELL
Brunsbüttel Ports



DIETER PLIESTERMANN
NGT

NACHGEFRAGT: SICHER IST SICHER, AUCH IN DER LUFT

Warum gibt es im Bereich des LNG-Terminals eine Flugverbotszone?

Welche Bedeutung hat die Flugbeschränkungszone für die Nachbarschaft?

Für die Nachbarn hat dies keine Auswirkungen. Wer sich über die Lage der Zone informieren möchte, findet auf der Website www.dipul.de des Bundes nähere Informationen.



Welche Bedeutung hat die Flugbeschränkungszone für Drohnenpiloten?

Ausgenommen vom Flugverbot sind lediglich Flüge

- der Polizeien
- des Rettungs- und Katastrophenschutzes
- im Auftrag der DET

Diese berechtigten Ein-, Aus- und Durchflüge sind vorab unter flugsicherheit@energy-terminal.de anzumelden.

Schon früher waren Flüge von Flugmodellen und unbemannten Luftfahrtsystemen (beispielsweise Drohnen) im Nahbereich des LNG-Terminals beschränkt. Aus Sicherheitsgründen hat der Bund im Februar 2025 eine größere Flugbeschränkungszone (ED-R) eingerichtet.

FSRU HÖEGH GANNET FÜR TECHNISCHE VERBESSERUNGEN IN WERFT

Das 297 Meter lange Regasifizierungsschiff hat 2025 schon Erdgas für rechnerisch 1,4 Millionen Haushalte eingespeist. Seine Rückkehr wird für Mitte November erwartet.

Ab dem 18. September ist die FSRU Höegh Gannet bis voraussichtlich Mitte November planmäßig für technische Verbesserungen in der dänischen Fayard-Werft. In Abstimmung mit der Reederei Höegh Evi werden dort technische Einrichtungen an Bord installiert, die einen noch besseren Emissionsschutz gewährleisten. So werden etwa Katalysatoren nachgerüstet, um die Emissionen von Luftschadstoffen weiter zu reduzieren.

Die Katalysatoren dienen dabei nicht nur der Luftreinhaltung, sondern leisten auch einen weiteren Beitrag zur Lärminderung. Zudem werden die Auslassrohre am Schlot gedreht, damit sie nicht mehr in Richtung der bewohnten Gebiete zeigen. Das ist nach bereits erfolgter Optimierung der Fahrweise der FSRU sowie der Installation von Schalldämpfern ein weiterer Beitrag zur Minimierung von Lärm in Richtung bewohnter Bereiche.

Auch im Elbehafen wird die Zeit des Werft-Aufenthalts sinnvoll genutzt: Am Anleger stehen Inspektionen und Instandhaltungsarbeiten an, darunter die Überprüfung der Fender, Taue und Ketten. Auf Seiten der Gasannahme wird zudem der Hochdruckschlauch ersetzt. Die Filter der Warmwasserleitung werden überdies erneuert, um die Betriebssicherheit weiter zu erhalten.

Geplant ist, dass die Höegh Gannet Mitte November – und damit rechtzeitig vor dem

Winter – ihren Betrieb in Brunsbüttel wieder aufnimmt und an ihre Leistung anknüpft: Denn 2025 hat das Regasifizierungsschiff schon über 19 Terawattstunden Energie in Form von Erdgas in das deutsche Gasnetz einspeisen können. Rechnerisch entspricht das dem jährlichen Erdgasverbrauch zum Heizen von knapp 1,4 Millionen Haushalten vierköpfiger Familien bei einer 100-Quadratmeter-Wohnung im Mehrfamilienhaus.

Über weitere Details zur Rückkehr der Höegh Gannet wird die DET rechtzeitig informieren. «

i Vergangenes Jahr wurden Schalldämpfer zur Minimierung der Lärmemissionen auf der Höegh Gannet installiert. Der Emissionsschutz wird dieses Jahr durch die Nachrüstung von Katalysatoren und die Drehung der Auslassrohre am Schlot weiter verbessert.

Die Höegh Gannet, sicher vertäut im Brunsbütteler Elbehafen. Im Herbst wird sie in eine dänische Werft gebracht und dort weiter verbessert

DER NOTFALLPLAN GAS

Der Notfallplan basiert auf der EU-Verordnung 2017/1938 und dient der Vorsorge für den Fall einer Versorgungskrise. Seit dem 1. Juli ist die Frühwarnstufe in Kraft, zuvor galt die Alarmstufe.

Der Notfallplan Gas besteht aus drei Stufen: Frühwarnstufe, Alarmstufe und Notfallstufe. Diese werden durch das Bundeswirtschaftsministerium ausgerufen und hängen vom Schweregrad der (erwarteten) Störung der Gasversorgung ab.

In der derzeit geltenden Frühwarnstufe gibt es konkrete, ernst zu nehmende und verlässliche Hinweise darauf, dass ein Ereignis eintreten kann, welches wahrscheinlich zu einer erheblichen Verschlechterung der Versorgungslage führt. Im Wirtschaftsministerium wird ein Krisenteam gebildet, das aus Behörden und Versorgern besteht. Diese erste Stufe des Notfallplans hat für die Bürgerinnen und Bürger in Deutschland aber zunächst kaum Auswirkungen. Für alle Verbraucher – sowohl Privathaushalte als auch Wirtschaftsunternehmen – gilt aber: Der Gasverbrauch sollte „so gut wie möglich“ reduziert werden, so das Wirtschaftsministerium.

In der Alarmstufe hingegen liegt eine Störung der Erdgasversorgung oder eine außergewöhnlich hohe Nachfrage nach Erdgas vor, die zu einer erheblichen Verschlechterung der Versorgungslage führt. Der Markt funktioniert aber weiterhin und ist in der Lage, diese Störung oder Nachfrage nach Erdgas eigenständig zu bewältigen. Auch hier versuchen Unternehmen durch Einsparungen oder alternative Lieferwege gegenzusteuern.

Erst in der Notfallstufe greift der Staat direkt ein, um einer erheblichen Verschlechterung der Versorgungslage entgegenzuwirken. Einschlägige marktbasierende Maßnahmen wurden bereits umgesetzt, die Gasversorgung reicht jedoch weiterhin nicht aus, um die verbleibende Gasnachfrage zu decken. Die Bundesnetzagentur steuert dann die Verteilung des vorhandenen Gases und schützt insbesondere Haushalte, soziale Einrichtungen und Krankenhäuser.

UND AKTUELL?

Die Gasversorgung in Deutschland ist derzeit stabil, die Versorgungssicherheit gewährleistet. Deutschland kann mögliche Engpässe gut ausgleichen – dank gut gefüllter Speicher, eigener LNG-Terminals und leistungsfähiger Transportnetze. Auch Exporte nach Südosteuropa sind weiterhin möglich. «

Seit 2012

gibt es in Deutschland einen **Notfallplan Gas**. Damit wird eine EU-Verordnung zur sicheren Energieversorgung umgesetzt.

INDIKATOREN DES NOTFALLPLANS GAS (AUSWAHL)

1 – FRÜHWARNSTUFE

Gasströme an wichtigen Einspeisepunkten reduziert; Ausfall wichtiger Aufkommensquellen

2 – ALARMSTUFE

Hohe Gefahr langfristiger Unterversorgung; ein oder mehrere direkt mit Deutschland verbundene EU-Mitgliedstaaten ersuchen um solidarische Gaslieferungen von Deutschland

3 – NOTFALLSTUFE

Langfristige Lieferausfälle ohne ausreichende Möglichkeit einer Alternativversorgung; Ausfall wesentlicher Leitungen und/oder Verdichteranlagen ohne Redundanz

DREI FRAGEN AN

NICO ANDRITTER-WITT
GESCHÄFTSFÜHRER
H. SCHRAMM TOWAGE GMBH

Was ist die Aufgabe eines Wachsleppers?

Der Verkehrssicherungsschlepper „FELIX“ überwacht den Schiffsverkehr in einem festgelegten Bereich rund um die FSRU. Er achtet darauf, dass alle passierenden Fahrzeuge die vorgeschriebenen Sicherheitsabstände einhalten und weist sie gegebenenfalls darauf hin. Jedes Schiff, das in das Sperrgebiet einfahren möchte, muss sich vorher bei der „FELIX“ anmelden. So behält die Besatzung Tag und Nacht den gesamten Bereich im Blick und kann sofort reagieren, falls sich ein Schiff unbefugt nähert.

Wie läuft die Koordination vor Ort mit anderen Wasserschutzkräften?

Die „FELIX“ steht permanent per Funk, Telefon und Mobilfunk in Verbindung mit den zuständigen Behörden. Sollten Wasserschutzkräfte benötigt werden, kann die Besatzung diese umgehend über die offiziellen Kommunikationswege anfordern.

Ist die Arbeit an einem LNG-Terminal anders als an anderen Schiffen, die einen Wachslepper nutzen?

Verkehrssicherungsschiffe kommen überall dort zum Einsatz, wo Sperrzonen eingerichtet sind – etwa auch bei Wasserbaustellen wie Offshore-Windparks. Die Arbeit an einem LNG-Terminal erfordert jedoch besondere Aufmerksamkeit. Es gelten strenge Informations- und Befehlsketten, die jederzeit einzuhalten sind, um den bestmöglichen Schutz für die FSRU und die Hafenanlagen zu gewährleisten. Die Besatzung der „FELIX“ ist sich dieser Verantwortung stets bewusst. «

VERLÄSSLICHE INFRASTRUKTUR – HEUTE UND MORGEN

Auch wenn seit dem 1. Juli 2025 wieder die Frühwarnstufe statt der seit Juli 2022 geltenden Alarmstufe des Notfallplans Gas gilt, bleibt Versorgungssicherheit ein zentrales Thema. Die DET stellt LNG-Infrastruktur bereit, hält in ihren Terminals Rückfallkapazitäten vor und schafft mit dieser Resilienz auch eine Grundlage für eine krisenfeste und zukunftsfähige Energieversorgung.

Das Ausrufen der Frühwarnstufe und Aufheben der Alarmstufe des Notfallplans Gas zeigt eine wichtige Entwicklung auf: Die Versorgungslage hat sich nach dem Wegfall russischer Gaslieferungen deutlich entspannt. Diese Entwicklung kam jedoch nicht zufällig, sondern ist auch Ergebnis des Aufbaus einer verlässlichen LNG-Infrastruktur.

Ein zentraler Teil davon sind die Terminals der DET. Sie spielen eine wichtige Rolle im Versorgungssystem. Denn durch sie kann Deutschland Gas aus aller Welt beziehen und ist somit nicht mehr ausschließlich auf Pipeline-Lieferungen angewiesen. Neben den vermarkteten Regasifizierungskapazitäten werden Kapazitäten in Reserve gehalten. Diese können bei plötzlichen Engpässen, technischen Störungen oder unerwarteten Marktverwerfungen kurzfristig aktiviert werden. Die Terminals der DET leisten also im Alltag einen stetigen Beitrag zur stabilen und sicheren Gasversorgung und können in unvorhersehbaren Situationen sogar weitere Kapazitäten hochfahren.

Dabei ist klar: Die Terminals wurden als Übergangslösung gebaut und ihr Betrieb ist befristet. Sie bleiben so lange im Einsatz, bis die geplanten landseitigen Anlagen vollständig zur Verfügung stehen. Doch auch wenn sie auf Zeit errichtet wurden, leisten sie bereits heute einen unverzichtbaren Beitrag zur Versorgungssicherheit. Damit bilden sie eine Brücke zum Energiesystem der Zukunft, indem die Wirtschaft heute bei ihrer Transformation zur Klimaneutralität eine sichere Energieversorgung als Grundlage hat. «

EINLADUNG ZUR INFOTOUR

Wie im vergangenen Jahr wird die DET auch dieses Jahr eine Infotour veranstalten. Multimedial, persönlich, bei Ihnen vor Ort.

- Spannende Einblicke in Technik und Abläufe am maßstabgetreuen, einsehbaren 3D-Modell
- Interessante Zahlen und Fakten auf Knopfdruck an den interaktiven Touchscreens
- Kurze Filme mit Eindrücken unserer schwimmenden LNG-Terminals
- Möglichkeit für persönliche Gespräche und Antworten auf Ihre Fragen

Das Team der DET freut sich auf den Austausch und Ihren Besuch. «

ÜBER DIE DET

Im Auftrag des Bundesministeriums für Wirtschaft und Energie (BMWE) betreibt die Deutsche Energy Terminal GmbH (DET) drei schwimmende LNG-Terminals (FSRUs) an den Standorten Brunsbüttel und Wilhelmshaven sowie das Projekt Stade. Über die Terminals versetzt die DET verflüssigtes Erdgas (LNG) wieder in einen gasförmigen Zustand und speist es in das deutsche Gasnetz ein. Zudem vermarktet die DET die Regasifizierungskapazitäten der Terminals. «

IMPRESSUM

Deutsche Energy Terminal GmbH

Luise-Rainer-Straße 5
40235 Düsseldorf
V.i.S.d.P.: Dirk P. Lindgens
www.energy-terminal.de

Druck:

Druckhaus Sportflieger GmbH,
Berlin

Stand: September 2025

Änderungen und Irrtümer
vorbehalten.

Bildnachweise:

PICselWEB - Jörg Struwe:
Titel, Seite(n) 3, 4, 6, 7, 8 und 9, 10,
11 oben, 13, 15 rechts;
Jochen Rolfes: Seite 2;
Nordsee Gas Terminal GmbH & Co. KG:
Seite 11 unten;
istockphoto.com/MarianVejcik: Seite 12;
istockphoto.com/ollo: Seite 14
H. Schramm Towage GmbH & Co KG:
Seite 15 links;
Deutsche Energy Terminal GmbH:
Seite 16



SAVE THE DATE



WANN

Donnerstag, 25.09.2025,
10:30 – 18:00 Uhr.

Freitag, 26.09.2025,
10:30 – 16:00 Uhr.



WO

Stadtbücherei Brunsbüttel,
Kopernikusstraße 1,
25541 Brunsbüttel

SIE HABEN WEITERE FRAGEN UND ANLIEGEN?

NUTZEN SIE UNSERE INFORMATIONS- UND DIALOGANGEBOTE!



Aktuell informiert über
www.energy-terminal.de



Nachbarschaftstelefon unter
0800 5895 2478

kostenlos montags bis freitags
von 08:00 bis 18:00 Uhr



Per E-Mail an
brunsbuettel@energy-terminal.de

Über das Nachbarschaftstelefon sowie per E-Mail eingegangene Anfragen beantworten wir in der Regel binnen weniger Werktage.

Folgen Sie unseren Social-Media-Kanälen:

LinkedIn und YouTube

