

NEBENAN IN BRUNSBÜTTEL

DAS NACHBARSCHAFTSMAGAZIN DER DET

» JUNI.2026

EINBLICKE AUS DEM PROJEKTALLTAG

Bastiaan Klasens und
Emil Cieplinski über den
Bau der neuen Jetty

» Seite 3

LEISERE LANDUNG

Lärm- und Lichtemissionen
gezielt reduzieren

» Seite 6





DIRK P. LINDGENS
Leiter Kommunikation
Deutsche Energy Terminal GmbH

» Die Energiekrise als Folge der Kriege im Nahen Osten hat uns erneut verdeutlicht, wie fragil eine sichere Versorgung unseres Landes mit Energie sein kann. Mit unserem LNG-Terminal in Brunsbüttel leisten wir weiterhin einen Beitrag dazu, dass Energie zuverlässig verfügbar bleibt.«

LIEBE NACHBARINNEN UND NACHBARN,

der Sommer hält Einzug in Brunsbüttel und mit ihm eine Zeit, in der das Thema Energieversorgung für viele von uns weniger präsent ist als in den Wintermonaten. Für uns von der DET spielt die Versorgungssicherheit jedoch im ganzen Jahr eine wichtige Rolle. Die Energiekrise als Folge der Kriege im Nahen Osten hat uns erneut verdeutlicht, von welcher zentralen Bedeutung eine sichere Versorgung unseres Landes mit Energie ist – und wie fragil diese sein kann. Mit unserem LNG-Terminal in Brunsbüttel leisten wir weiterhin einen Beitrag dazu, dass Energie zuverlässig verfügbar bleibt. Unser LNG-Terminal ist Teil eines größeren Gesamtsystems, das dafür sorgt, dass Energie dort ankommt, wo sie gebraucht wird: in Haushalten, in der Industrie und in vielen Bereichen des täglichen Lebens. Dass dies gelingt, ist das Ergebnis vieler ineinandergreifender Prozesse – von der technischen Weiterentwicklung der Anlage bis zur engen Zusammenarbeit aller Beteiligten vor Ort.

In dieser Ausgabe von „NEBENAN in Brunsbüttel“ richten wir den Blick auf aktuelle Entwicklungen direkt vor unserer Haustür.

Ein Schwerpunkt liegt auf dem Projekt der neuen Jetty, das im Hafen sichtbar voranschreitet. Was auf der Baustelle passiert, welche technischen Schritte aktuell im Fokus stehen und wie es weitergeht, darüber berichten zwei Kollegen im Gespräch aus erster Hand. Ein weiteres Thema betrifft den Terminalbetrieb selbst – und damit auch Aspekte, die in der Nachbarschaft wahrgenommen werden können. Wir zeigen, welche Maßnahmen wir rund um die Schiffsanläufe und den Anlagenbetrieb umsetzen, um Lärm- und Lichtemissionen so gering wie möglich zu halten und Abläufe kontinuierlich zu optimieren.

Um die Optimierung von Abläufen geht es auch in unserem Gespräch mit Frank Schnabel, dem Geschäftsführer von Brunsbüttel Ports. Er erläutert, wie der Betrieb an den unterschiedlichen Anlegeplätzen im Hafen koordiniert wird, wie die neue Jetty in den Betrieb eingebunden wird und was sie für die Entwicklung des Brunsbütteler Hafens bedeutet.

Wir wünschen Ihnen eine interessante Lektüre und einen schönen Sommer in Brunsbüttel.

Ihr Dirk P. Lindgens

EINBLICKE AUS DEM PROJEKTALLTAG: DIE NEUE JETTY IM GESPRÄCH

In Brunsbüttel entsteht mit dem Bau der neuen „LNG-Jetty Westbecken“ eine wichtige Infrastruktur für die Energieversorgung Deutschlands. Der moderne Anleger für das LNG-Terminal der DET ist ein hochkomplexes Bauvorhaben im laufenden Industriehafen, das höchste Anforderungen an Sicherheit, Technik und Koordination stellt.

Wir haben mit Bastiaan Klasens und Emil Cieplinski von der Firma Gasfin gesprochen, die im Auftrag der DET das Bauprojekt der Gasentladeinfrastruktur (Topsides) auf dem neuen Anleger betreut. Beide geben im Interview Einblicke in ihren Arbeitsalltag, die besonderen Herausforderungen auf der Baustelle und die Bedeutung des Projekts für die Energiezukunft des Landes und der Region.

DET: Können Sie sich kurz vorstellen – wer sind Sie und welche Rolle spielen Sie im Jetty-Projekt?

Klasens: Ich heiße Bastiaan Klasens und bin seit über 25 Jahren im Rahmen großer Energieinfrastrukturprojekte tätig – sowohl offshore als auch onshore. Dazu zählen unter anderem Pipelines, LNG-Terminals sowie Projekte im Bereich erneuerbare Energien. Vor diesem Projekt war ich fünf Jahre in Singapur und leitete dort eine große Offshore-Bauflotte.

Im Rahmen des Bauprojekts „Topsides-Jetty Westbecken“ bin ich als Lead Construction Manager tätig. Meine Hauptaufgabe besteht darin, sicherzustellen, dass sämtliche Arbeiten sicher, termingerecht und unter Einhaltung aller Vorschriften ausgeführt werden.

Cieplinski: Ich heiße Emil Cieplinski, bin Bauingenieur und seit 2022 Teil dieses Projekts.

Zunächst war ich im Auftrag von RWE als Fachbauleiter und stellvertretender Bauleiter tätig.

Seit August 2024 arbeite ich für Gasfin und habe die technische Bauleitung für den Bau der Infrastruktur der FSRU auf dem neuen Anleger übernommen. Ich unterstütze Bastiaan bei der Gesamtkoordination.

DET: Wie sieht ein typischer Arbeitstag für Sie derzeit aus – oder gibt es so etwas gar nicht?

Cieplinski: Einen typischen Tag gibt es kaum. Unsere Arbeit folgt jedoch klaren Strukturen. Vormittags gibt es in der Regel einen Rundgang über die Baustelle – sowohl um den aktuellen Fortschritt zu dokumentieren, als auch um mögliche Probleme frühzeitig zu identifizieren. Nachmittags geht es um Koordination: Meetings, technische Abstimmungen und Planung. Jetzt in der Schlussphase intensiviert sich alles nochmal.

DET: In welcher Bauphase befindet sich das Projekt und wie viele Phasen folgen noch?

Cieplinski: Aktuell laufen in Brunsbüttel zwei eng miteinander verzahnte Bauprojekte. Der neue Anleger („New Jetty“) entsteht unter Federführung von Brunsbüttel Ports. Die DET realisiert parallel das sogenannte Topsides-Projekt auf dem neuen Anleger. Dazu gehö-



Bastiaan Klasens und Emil Cieplinski inspizieren auf einem ihrer täglichen Rundgänge die Baustelle.

» Einen typischen Tag gibt es kaum. Unsere Arbeit folgt jedoch klaren Strukturen.«

ren die Aufbauten auf der Jetty, die Gasentladeinfrastruktur sowie die Entladearme.

Ein wesentlicher Teil dieser Anlagen besteht aus vorgefertigten Modulen, die in Dänemark hergestellt wurden und nun vor Ort final montiert werden. Gleichzeitig erfolgt die Installation der kompletten Sicherheits-, Steuerungs- und Messtechnik für das Terminal.

Anschließend folgen umfangreiche Tests sämtlicher Einheiten und Systeme – zunächst noch ohne Erdgas. Damit wird sichergestellt, dass alle Komponenten wie vorgesehen funktionieren und die Inbetriebnahme zuverlässig vorbereitet werden kann. Dann kann die FSRU an ihren neuen Liegeplatz verlegt werden. Das ist der Moment, in dem alle Projektbausteine zusammenkommen.

DET: Wo liegen derzeit die größten Herausforderungen?

Klasens: Die größte Herausforderung besteht darin, alle aufgebauten Systeme zu einem nach höchsten Sicherheitsstandards funktionierenden Gesamtsystem zusammenzuführen. Besonders anspruchsvoll sind dabei die Elektro- und Instrumentierungsarbeiten: Jedes Kabel, jeder Sensor und jeder Regelkreis muss installiert, geprüft, getestet und zertifiziert werden.

Hinzu kommt ein hoher Dokumentationsaufwand: Jedes System muss abgenommen sein, bevor der nächste Projektschritt erfolgen kann. Parallel planen wir die finale Phase, in der die FSRU an ihren neuen Liegeplatz verlegt und das Terminal in Betrieb genommen wird. Genau dieses Zusammenspiel aus technischer Umsetzung, regulatorischen Anforderungen und enger Terminsteuerung macht die aktuelle Projektphase so anspruchsvoll.

DET: Gab es Momente, in denen Sie dachten: „Jetzt wird es wirklich knifflig“?

Cieplinski: Natürlich, und das ist auch völlig normal bei so einem großen Projekt. Besonders prägend war der Einsatz des Schwerlastschiffs THOR. Es sollte große vormontierte Einheiten für die Topsides liefern, konnte wegen Sturm aber nicht auslaufen. Als sich schließlich ein enges Zeitfenster öffnete, lief alles unter enorm hohem Druck ab: anlegen, entladen, letzter Hub – und schon zog der

Wind wieder an. Eine typische Situation, in der alles von Timing, Vorbereitung und etwas Wetterglück abhängt.

DET: Wie viele Menschen und Unternehmen sind beteiligt – und wie gelingt die Koordination?

Cieplinski: In der Hochphase arbeiteten täglich rund 200 Personen aus 20 Unternehmen an mehreren Gewerken zugleich auf der Baustelle – von Bauarbeitern über Elektriker bis hin zu Inbetriebnahme-Ingenieuren. Viele davon sind regionale Betriebe aus Schleswig-Holstein, ergänzt durch internationale Spezialisten. Insgesamt entsteht so eine Art „kleine Stadt“.

Damit alles reibungslos funktioniert, sind klare Strukturen unerlässlich: Tägliche Koordinationsrunden stellen sicher, dass jeder weiß, was am nächsten Tag zu tun ist. Ergänzt werden diese Treffen durch wöchentliche und mehrmonatige Vorausplanungen, um Abläufe frühzeitig abzustimmen und Engpässe zu vermeiden.

DET: Gibt es etwas, das Außenstehende überraschen würde, wenn sie die Baustelle betreten würden?

Cieplinski: Wir arbeiten nicht auf einer „klassischen“ Baustelle, sondern auf einem Steg in der Elbe mit intensivem Schiffsverkehr. Die wahren Dimensionen der Anlagen, etwa die der Schiffsverladearme, erschließen sich erst aus der Nähe. Was man nicht vergessen darf: Das neue Terminal ist Teil kritischer Infrastruktur. Es spielt eine zentrale Rolle in der zuverlässigen Energieversorgung Deutschlands. Genau das macht jede Schraube, jede Schweißnaht und jede zertifizierte Komponente hier so bedeutend und verdeutlicht, dass dies keine „gewöhnliche“ Baustelle ist.

DET: Welche Sicherheitsaspekte spielen in Ihrer täglichen Arbeit eine besonders wichtige Rolle?

Klasens: Sicherheit ist die Grundlage für alles und hat für alle Beteiligten allerhöchste Priorität. Jeder Tag beginnt mit einer Sicherheitsbesprechung: Keine bauliche Aktivität startet ohne vorherige Risikobewertung und Freigabe.

Arbeiten in der Höhe und über Wasser auf einem Steg erfordern spezielle Verfahren, Ausrüstung und Kompetenzen. Ebenso zentral ist die Zugangskontrolle zur Baustelle: Es muss immer sichergestellt sein, dass sich nur autorisiertes Personal vor Ort befindet. Gerade in einer Notsituation ist es entscheidend, jederzeit genau zu wissen, wer sich wo auf der Anlage befindet. Und das stellen wir sicher.

DET: Worauf freuen Sie sich am meisten, wenn das Projekt abgeschlossen ist, und gibt es einen persönlichen Meilenstein, auf den Sie hinarbeiten?

Klasens: Am Ende ist es wohl der Moment, in dem wir das geprüfte und voll funktionsfähige Terminal übergeben. Darauf arbeiten wir jeden Tag hin. Zu wissen, dass wir mit unserer Arbeit einen Beitrag zur Versorgungssicherheit Deutschlands und Europas leisten, ist bereits jetzt ein sehr erfüllendes Gefühl.

DET: Was wünschen Sie sich für die Zukunft des Standorts Brunsbüttel?

Cieplinski: Wir möchten, dass dieses Terminal verlässlich arbeitet und Deutschland zuverlässig mit Energie versorgt. Die vergangenen Jahre haben sehr deutlich gezeigt, wie wichtig es ist, dass unsere Energiesicherheit nicht von einem einzigen Anbieter oder einer einzigen Lieferroute abhängt. Solche Terminals sind Bausteine einer Lösung – sie schaffen eine Struktur, die Deutschland die notwendige Flexibilität gibt. Genau dafür bringt Brunsbüttel beste Voraussetzungen mit: den geeigneten Hafen, eine starke industrielle Basis, gute Netzanbindungen und nun auch eine zukunftsfähige Terminalinfrastruktur.

DET: Wenn Sie in ein paar Jahren auf dieses Projekt zurückblicken – was sollte bleiben?

Klasens: Es sind immer die Menschen, die Begegnungen, der Zusammenhalt. Nicht die Zertifikate oder die Inbetriebnahmeprotokolle, die werden irgendwann archiviert. Was uns bereits heute nachhaltig prägt, ist das Team: Hier in Brunsbüttel sind Ingenieure, Handwerker und Spezialisten aus der ganzen Welt zusammengekommen, sprechen unterschiedliche Sprachen, bringen eigene Berufskulturen mit und schaffen gemeinsam etwas so Komplexes, Technisches, das einwandfrei und sicher funktioniert. Wer einen Winter auf diesem Steg erlebt hat, wenn der Wind über die Elbe peitscht, wird auch das Wetter hier so schnell nicht vergessen.

DET: Gibt es etwas, das Sie den Lesern aus der Nachbarschaft mitgeben möchten?

Klasens: Wir möchten den Menschen in Brunsbüttel und Umgebung vor allem für ihre Geduld und Nachsicht danken. Große Bauprojekte sind keine unsichtbaren Nachbarn. Manchmal wird es einfach laut, auch zu Zeiten, die nicht immer günstig sind. Das ist uns sehr bewusst. Es ist uns wichtig zu betonen, dass alles, was hier gebaut wird, sorgfältig, sicher, mit echtem Verantwortungsbewusstsein entsteht. Darauf können sich die Menschen hier verlassen.

Cieplinski: Brunsbüttel blickt auf eine lange Tradition als Industrie- und Seehafen zurück – dieses Terminal setzt diese Erfolgsgeschichte fort. Wir sind stolz, dieses Projekt hier umzusetzen, und wir wünschen uns, dass die Gemeinschaft vor Ort diesen Stolz teilt. «

Mit dem Umzug der FSRU Höegh Gannet an die neue Jetty wird der aktuelle Anleger im Elbehafen wieder für den angestammten LPG- und Rohöl-Umschlag frei.

» Wir möchten den Menschen in Brunsbüttel für ihre Geduld und Nachsicht danken.«

Bis zu

**200
PERSONEN**

aus 20 Unternehmen haben zugleich auf der Baustelle gearbeitet.

» Die größte Herausforderung: alle aufgebauten Systeme nach höchsten Sicherheitsstandards zusammenzuführen.«

LEISERE LANDUNG

Von der Planung auf See über technische und betriebliche Verbesserungen bis zur Nachbesprechung an Land: Die DET optimiert gemeinsam mit Gasfin, der zuständigen Betriebsführung des LNG-Terminals Brunsbüttel, jeden Schritt der LNG-Carrieranläufe. Ziel ist es, Lärm- und Lichtemissionen gezielt zu reduzieren – bei gleichbleibend hohen Sicherheitsstandards.



Im Herbst letzten Jahres hat die DET den Bauantrag für den vorgesehenen Lärmschutzwall eingereicht.

Zentral sind Maßnahmen direkt an der FSRU Höegh Gannet. An den Schornsteinen wurden Schalldämpfer installiert, die vor allem tieffrequente Geräusche deutlich reduzieren. Zudem wurden die Auslassrohre so ausgerichtet, dass sie nicht mehr zu den angrenzenden Wohngebieten zeigen und Geräusche gezielt vom Ufer weggelenkt werden. Zur weiteren Senkung von Luftschadstoffen wurden Katalysatoren an der FSRU nachgerüstet. Auch die Erdgasverladeschläuche wurden angepasst. Neue, hochsensible Akustiktechnik hilft, mögliche Auffälligkeiten frühzeitig zu erkennen, sodass bei Bedarf schnell Gegenmaßnahmen eingeleitet werden können.

Auch an Land werden Maßnahmen für zusätzlichen Lärmschutz vorangetrieben. Im Herbst letzten Jahres hat die DET den Bauantrag für den vorgesehenen Lärmschutzwall eingereicht und steht seither in enger Abstimmung mit den Behörden, um nahe wohnende Anwohnerinnen und Anwohner künftig noch besser vor Betriebsgeräuschen zu schützen.

Ergänzend wurde der Betriebsmodus der Anlage weiter optimiert, um Emissionen im laufenden Betrieb zu reduzieren. Ziel ist es, die Geräusch- und Lichtentwicklung dauerhaft zu minimieren, ohne Kompromisse bei Sicherheit oder technischer Leistungsfähigkeit einzugehen. Hinzu kommt eine Vielzahl betrieblicher Abläufe, die bei jeder Anlandung eines LNG-Carriers greifen. Nimmt ein LNG-Carrier Kurs auf Brunsbüttel, beginnt die Vorbereitung bereits lange vor dem Anlegen. Je nach Schiff legen im Vorfeld Flottenmanagement, Betrieb und technisches Management in einem Treffen auf Führungsebene Maßnahmen zur Emissionsreduzierung fest. Dabei wird sichergestellt, dass Anlagen wie Ventilatoren, Kompressoren oder Generatoren

nur laufen, wenn sie für einen sicheren Ablauf erforderlich sind. Wenn möglich, werden sie reduziert oder abgeschaltet, um den Geräuschpegel so gering wie möglich zu halten.

Noch auf See wird der Druck in den LNG-Tanks der Carrier möglichst weit reduziert, wodurch die Wahrscheinlichkeit sinkt, dass beim Hafenaufenthalt die Gas Combustion Unit (GCU) eingesetzt werden muss. Ihr Betrieb kann mit gesteigerter Lautstärke verbunden sein.

Auch die Ankunft wird gezielt geplant: Sofern es die Abläufe erlauben, legt das Schiff bei Tageslicht an und die Liegezeit wird so gesteuert, dass sich der Carrier während heller Tagesphasen längsseits der FSRU befindet. Dadurch reduzieren wir sowohl Lichtemissionen in der Nacht als auch die subjektive Lärmwahrnehmung deutlich.

Beim Anlegen und Umschlag greifen weitere Maßnahmen. Die Gasrückführung zwischen Carrier und FSRU (Vapour Balancing) bleibt so lange wie betrieblich sinnvoll bestehen, um überschüssiges Gas effizient zu nutzen und auch hier den Einsatz der GCU möglichst zu vermeiden. Nach dem Ablegen endet der Prozess nicht. Die DET analysiert fortlaufend und systematisch die Schallleistungspegel auf Basis vergangener Anläufe und überwacht auch zukünftige Anlandungen. In regelmäßigen Nachbesprechungen werden Erkenntnisse zusammengeführt, bewertet und in konkrete Verbesserungsmaßnahmen überführt.

So entsteht ein mehrstufiger Ansatz, bei dem technische und bauliche Lösungen, optimierte Abläufe und kontinuierliche Auswertung ineinandergreifen. Ziel bleibt dabei stets, die Auswirkungen auf die Umgebung so gering wie möglich zu halten. «



DREI FRAGEN AN



FRANK SCHNABEL
GESCHÄFTSFÜHRER
BRUNSBÜTTEL PORTS

Welche konkreten operativen Vorteile bringt das Verholen der Höegh Gannet zur neuen Jetty für den Hafenbetrieb in Brunsbüttel?

Der Brunsbütteler Elbehafen ist in seiner Eigenschaft als Universalhafen Drehscheibe für diverse Güter aus den Bereichen Stück-, Massen- und Flüssiggut. Das Verholen der Höegh Gannet an die neue Jetty bringt für den Hafenbetrieb im Elbehafen mehrere konkrete Vorteile.

Seit Frühjahr 2023 liegt die Höegh Gannet am Gefahrgutliegeplatz, einem von drei bereits bestehenden Liegeplätzen im Brunsbütteler Elbehafen. Die Abfertigung der Bestandskunden erfolgt seither in angepasster Form – überwiegend an den beiden weiteren Liegeplätzen des Brunsbütteler Elbehafens, was sich durch die hieraus entstehende Gemengelage als sehr herausfordernd für das operative Hafengeschäft darstellt.

Durch das Verholen der Höegh Gannet kann der Gefahrgutliegeplatz wieder wie gewohnt für den Umschlag von Rohöl und LPG genutzt werden. Gleichzeitig wird der mittlere Pierbereich wieder entlastet, sodass er wie zuvor für den Umschlag der weiteren Güter zur Verfügung steht.

Der LNG-Betrieb findet künftig an der neuen Jetty statt, die speziell für diese Aufgabe geplant und gebaut wurde. Dadurch können die Abläufe klarer organisiert und unabhängiger von

anderen Schiffsanläufen durchgeführt werden – ein weiterer konkreter operativer Vorteil.

Durch die räumliche Trennung lassen sich die Anläufe der LNG-Carrier zur FSRU künftig besser von anderen Gefahrgutverkehren abgrenzen, gleichzeitig werden die Sicherheitsabstände deutlich vergrößert.

Inwiefern reduziert die Verlagerung von dem Gefahrgutpier zur Jetty den bisherigen Koordinierungsaufwand zwischen LPG- und LNG-Verkehren – und welche Effizienzgewinne erwarten Sie dadurch?

Mit dem Verholen der FSRU zur neuen Jetty werden die Anläufe von LNG- und LPG-Schiffen räumlich voneinander getrennt. Parallele Entladungen werden möglich. Viele der bisherigen Überschneidungen am Gefahrgutliegeplatz, die einen kontinuierlichen hohen Abstimmungsaufwand zwischen allen Beteiligten erforderten, entfallen damit.

Anläufe und Liegezeiten lassen sich nun unabhängig voneinander planen. Das schafft mehr Planungssicherheit für den Gefahrgutliegeplatz im Elbehafen, der wieder gezielt für die Abfertigung der Bestandskunden genutzt werden kann.

Welche Bedeutung hat die neue Jetty langfristig für die strategische Entwicklung des Hafens, insbesondere im Hinblick auf zukünftige Energieprojekte?

Durch das Verholen der FSRU an die neue Jetty wird der reguläre Hafen- und Umschlagsbetrieb im Elbehafen ohne wesentliche Einschränkungen wiederhergestellt. Langfristig wird die neue Jetty aber auch eine zentrale Bedeutung für die strategische Weiterentwicklung des Elbehafens in seiner Funktion als Energiehub haben. Durch sie kann weiterhin die nationale Versorgungssicherheit für LNG und gleichzeitig der wiederhergestellte Regelbetrieb im Elbehafen gewährleistet werden.

Derzeit entsteht eine Infrastruktur, die den Anforderungen kommender Projekte im Rahmen der Energietransformation gerecht wird – sie schafft nicht nur zusätzliche Kapazitäten für die Dekarbonisierung der Industrie und damit auch die Energiewende, sondern bildet auch die Grundlage für den Import neuer klimafreundlicher Energieträger.

Durch seine neue Hafeninfrastruktur bekommt der Brunsbütteler Elbehafen in Zukunft die Möglichkeit, nicht nur eine entscheidende Rolle als Importhub und damit für die Versorgungssicherheit, sondern auch als möglicher CO₂-Export hub für die Dekarbonisierung einzunehmen. Als vielseitiger Universalhafen mit erweiterter Energieinfrastruktur nimmt er so, auch im Zusammenspiel mit der ansässigen Industrie im Brunsbütteler ChemCoast Park, eine bedeutende Rolle als nationaler Versorgungshub ein. «

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. «



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

Folgen Sie unseren Social-Media-Kanälen:



LinkedIn und



YouTube



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

IMPRESSUM

Deutsche Energy Terminal GmbH

Luise-Rainer-Straße 5
40235 Düsseldorf

V.i.S.d.P.: Dirk P. Lindgens

www.energy-terminal.de

Druck:

novusPRINT, Sun Copy GmbH, Berlin

Stand: Mai 2026

Änderungen und Irrtümer vorbehalten.

Bildnachweise:

Pflügler Photo: *Titel, Seite(n) 4, 5, 8;*

PICselWeb – Jörg Struwe: *Seite 6;*

Marianne Lins/Brunsbüttel Ports GmbH: *Seite 7;*