



Der LNG-Tanker „ISH“ neben der Floating Storage and Regasification Unit (FSRU) „Hoegh Gannet“ im Brunsbütteler Elbehafen.



Brunsbüttel Ports

Unter Hochdruck

Neben der Inbetriebnahme der neuen LNG-Import-Infrastruktur verzeichnete die Brunsbüttel Ports GmbH im Jahr 2022 einen merklichen Umschlagzuwachs. Ein erfolgreiches Jahr für Hafenchef Frank Schnabel und seine Mitarbeiter, die in kürzester Zeit Außerordentliches leisteten.

Für Frank Schnabel ist seine Position als Hafenchef in Brunsbüttel nicht nur ein Beruf, sondern auch eine Herzensangelegenheit. Bereits seit vielen Jahren in der maritimen Branche tätig – damals noch im Schiffbau und nun bereits seit 15 Jahren in Brunsbüttel – war er bereits an zahlreichen Projekten beteiligt. Von besonderer Bedeutung stellt für ihn jedoch die Realisierung des LNG-Import-Terminals dar. Am 20. Januar 2023 traf die Floating Storage and Regasification Unit (FSRU) „Hoegh Gannet“ im Elbehafen Brunsbüttel ein. Das Spezialschiff „Hoegh Gannet“ ist in der Lage, tiefkaltes, verflüssigtes Erdgas zu erwärmen und somit zurück in einen gasförmigen Zustand zu bringen – direkt vor Ort im Gefahrgutbereich des Brunsbütteler Elbehafens. Eigentümer und Betreiber des Elbehafens ist die Brunsbüttel Ports GmbH, die somit auch die notwendige Hafeninfrastruktur bereitstellt. Betrieben wird die FSRU jedoch durch die Projekt-Joint-Venture-Gesellschaft Elbehafen LNG, in der neben dem Hauptinvestor RWE auch Höegh LNG, Marine Service und Reganosa als Partner vertreten sind.



Mitte Februar 2023 empfing man im Brunsbütteler Elbehafen den ersten LNG-Tanker „ISH“. Die Ankunft des Tankschiffes stellte einen weiteren Meilenstein für die Brunsbüttel Ports GmbH dar, vor allem verdeutlichte sie jedoch das Engagement, mit dem Frank Schnabel und seine Mitarbeiter innerhalb kürzester Zeit ein hochkomplexes Projekt realisierten. Bereits kurz nach der Ankunft der „ISH“ konnte das gelieferte Flüssigerdgas in die FSRU „Hoegh Gannet“ übertragen werden. Für die Umsetzung der groß angelegten LNG-Import-Infrastruktur wurden mehrere bauliche Maßnahmen im Hafen vorgenommen. Dazu zählt unter anderem der Bau einer drei Kilometer langen Anschlussleitung, über die das Erdgas in das bestehende Gasnetz eingespeist wird. Weiterhin soll auf dem Brunsbütteler Hafengelände die sogenannte Jetty entstehen – eine neue Pier, die an den bestehenden Gefahrgutliegeplatz anschließt. Die Jetty ist als langfristiger Liegeplatz der FSRU gedacht. Für die Kunden, deren Güter bisher am bestehenden Gefahrgutliegeplatz umgeschlagen wurden, an dem nun die „Hoegh Gannet“ liegt, fanden Frank Schnabel in Zusammenarbeit mit anderen Akteuren



„kreative Alternativlösungen“. So wurde zum Beispiel für die Raffinerie ein neuer Anschluss für die Rohöllösung am mittleren Liegeplatz des Hafens geschaffen. Auch alle weiteren Kunden können weiterhin bedient werden.

Im Interview mit Frank Schnabel erhielt SUT einen Einblick in die Entwicklung und Realisierung der LNG-Import-Infrastruktur im Elbehafen Brunsbüttel. Dabei wurde deutlich, dass außerordentliche Projekte nur dann auch zu außerordentlichen Resultaten führen, wenn alle an einem Strang ziehen.

SUT: Herr Schnabel, durch das groß angelegte LNG-Projekt erfuhr der Elbehafen Brunsbüttel im letzten Jahr internationale Aufmerksamkeit. Wie haben sie diese Zeit wahrgenommen?

Frank Schnabel: Das Jahr 2022 stellte das mitunter anspruchsvollste berufliche Jahr meines Lebens dar. Durch den Krieg im Februar letzten Jahres, der durch Russland ausgelöst wurde, mussten auch die Themen Energie und LNG mit besonderem Nachdruck umgesetzt werden. Wir hatten uns bereits zehn Jahre um die Errichtung einer LNG-Infrastruktur in Brunsbüttel bemüht und dabei auf Unterstützung der Bundesregierung gehofft – ohne echten Erfolg, muss man sagen. Durch den Krieg entschied die Bundesregierung, dass man doch Energie-Import-Terminals errichten müsse. Im Frühjahr 2022 wurde also unter anderem von Robert Habeck entschieden, dass zunächst ein festes LNG-Terminal in Brunsbüttel gebaut werden solle. Kurze Zeit später, noch im selben Monat, erhielten wir zudem die Anfrage, auch ein schwimmendes Terminal in Brunsbüttel zu stationieren. Seit April 2022 befinden wir uns daher in einer völligen Ausnahme-situation. Zwar gehen wir noch immer den normalen Aufgaben im Hafenbetrieb mit unseren 17 Standorten nach, aber neben diesem normalen Hafengeschäft standen und stehen für uns die Energieprojekte am Standort im Mittelpunkt. Insofern kann ich sagen: Das Thema „LNG“ ist der Grund für das anspruchsvollste, intensivste und mitunter schwierigste Jahr meines Berufslebens. Jedoch immer mit dem Ziel, dass wir in Brunsbüttel ein Standort sein wollen, der dazu beiträgt, dass wir alle im Winter nicht frieren müssen. Daher war die Motivation wahnsinnig groß.



Frank Schnabel neben Joseba K. Ladislao, Kapitän der „ISH“.

SUT: Wie konnten Sie das Projekt trotz teilweise langer Lieferzeiten innerhalb kürzester Zeit zum Abschluss bringen?

Frank Schnabel: Das ging nur, weil sich die Bundesregierung persönlich dahintergeklemt hat – immer dann, wenn es irgendwo hakte. Der Druck war daher auf allen Ebenen bis hin zur Bundesregierung, die auf Lieferanten und Zulieferer eingewirkt hat, deutlich spürbar. Es wurde improvisiert und es wurde

Anzeige



Die Ehrengäste und Frank Schnabel vor der „Hoegh Gannet“: (v.l.n.r.) Robert Habeck, Daniel Günther und Tobias Goldschmidt.



Hans Schramm & Sohn
Schleppschiffahrt

SCHRAMM

group ■ ■ ■ ■

NAVCONSULT

 SCHRAMM
Ports & Logistics

 BRUNSBÜTTEL PORTS
more than moving

 GLÜCKSTADT PORT
more than moving

 LUBMIN PORT
more than moving

 RENDSBURG PORT
more than moving

 SCHRAMM
SWEDEN



- **Schlepper und maritime Dienstleistungen**
Europaweite Verschleppungen und Seetransporte mit eigenen Schleppern und Pontons, Bergungen
- **Häfen, Logistik und Agentur**
Universalhäfen mit trimodaler Verkehrsanbindung. Umschlag, Transport, Lagerung, Komplettlösungen
- **Offshore Consulting**
Logistikkonzepte für Offshore-Windparks, Bauaufsichten, Barge- und Tow master, Supercargo, Operation
- **Engineering**
Von der Idee bis zur Turn-Key-Lösung




www.schrammgroup.de



Brunsbüttel Ports

Auch im Schwerlastbereich ist der Hafen Brunsbüttel gut ausgestattet. Im Jahr 2022 ist der Umschlag von Windkraftanlagen gestiegen.

an jeder Ecke der Welt nach Material gesucht, damit das, was wir brauchten, rechtzeitig bei uns ankommt.

SUT: Wie erging es Ihren Mitarbeitern in Anbetracht der beschleunigten Projektdurchführung?

Frank Schnabel: Die Herausforderungen, die sich uns gestellt haben, wären verhältnismäßig gewesen, hätte man sich für die Projektrealisierung drei bis vier Jahre Zeit genommen. Wir hatten dafür jedoch nicht einmal ein Jahr Zeit. Das gilt für Genehmigungen, bauliche Maßnahmen, die Materialbeschaffung sowie für die Entwicklung technischer Lösungen. All das musste unter einem enorm hohen Zeitdruck realisiert werden. Unabhängig davon war die Motivation der Mitarbeiter, an diesem Projekt mitzuwirken, unwahrscheinlich groß und das ist sie noch immer. Somit ist die Motivation riesig – aber die Belastung auch.

SUT: Trotz des enormen Aufwands haben Sie im Hafen Brunsbüttel trotzdem erfreuliche Umschlagsergebnisse erzielt.

Frank Schnabel: Das ist richtig. Wir freuen uns, dass wir im vergangenen Jahr ein normales Hafengeschäft mit guten Mengen und einem Zuwachs von 13 Prozent im Vergleich zum Vorjahr verbuchen konnten. Da wir neben unseren LNG-Projekten zudem noch ein wachsendes Hafengeschäft verzeichnen konnten, haben wir in Brunsbüttel ein gutes, erfolgreiches Jahr erlebt.

SUT: Neben LNG spielen in Brunsbüttel auch andere Energieträger eine große Rolle. Gab es, besonders mit Blick auf den Ukraine-Krieg, Veränderungen im Tagesgeschäft?

Frank Schnabel: Aufgrund der aktuellen Energiebedarfssituation haben wir im letzten Jahr wieder deutlich mehr Kohle umgeschlagen, als ursprünglich geplant. Auch der Umschlag von Windenergieanlagen ist stärker angestiegen als erwartet.

„Wir haben in Brunsbüttel Dinge geschafft, die man früher für unmöglich gehalten hatte.“

Insofern konnten wir diverse Energiethemen auf breiter Front entwickeln und unseren Energiemix noch vielseitiger gestalten.

SUT: Was leiten Sie aus diesen Entwicklungen ab?

Frank Schnabel: Dass Energie wieder im Mittelpunkt steht und dass Kohle, die schon totgesagt war, nun wieder gebraucht wird, da sonst schlichtweg kein Strom produziert werden kann. Mit dem Wegfall von Atom- und Gaskraftwerken und den bis dato noch nicht ausreichenden Kapazitäten aus Windenergie, muss mehr Kohle importiert werden.

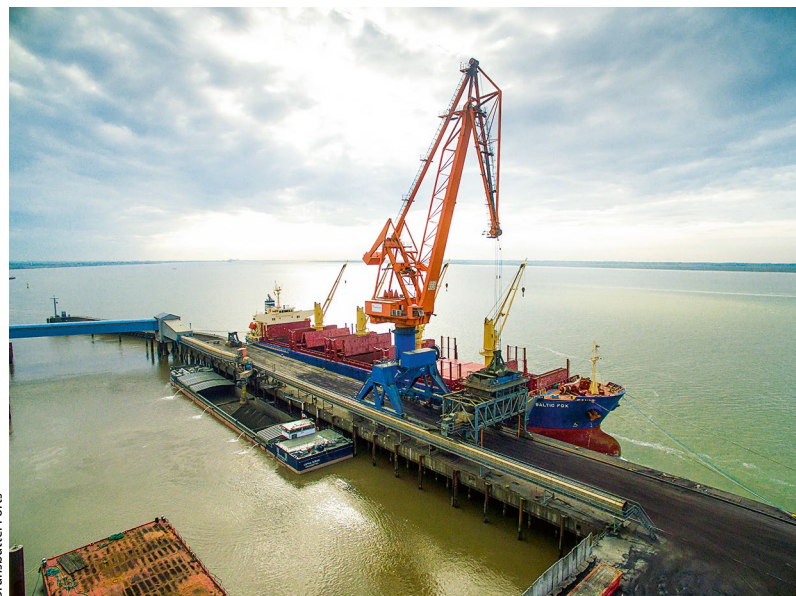
SUT: Waren Sie im Hafen Brunsbüttel auf diesen erhöhten Kohleumschlag vorbereitet?

Frank Schnabel: Im Großen und Ganzen ja. Trotzdem stehen uns für das Lagern der Kohle nur bedingt Flächen zur Verfügung. Im letzten Jahr mussten wir daher teilweise auch Mengenanfragen ablehnen, da wir die angefragten Lagerkapazitäten schlichtweg nicht bieten konnten. Natürlich machen wir aber immer alles möglich, was geht.

SUT: Wie steht es aktuell um die Wasserstoff-Pläne im Hafen Brunsbüttel?

Frank Schnabel: Wir planen bei Brunsbüttel Ports zweigleisig. Aktuell benötigen wir noch Erdgas in Form von LNG, das kurz- und mittelfristig über das über das schwimmende und und langfristig über das feste Terminal importiert werden soll. Gleichzeitig entwickeln wir aber bereits Ideen zum Import von grünem Wasserstoff. Derzeit ist geplant, dass RWE in Brunsbüttel ein Terminal ausschließlich für den Import von grünem Ammoniak als Wasserstoffderivat baut, das in drei Jahren in Betrieb gehen soll. Mit diesen und weiteren Ansiedlungsplänen für diverse Energie-Import-Terminals nimmt Brunsbüttel zunehmend die Rolle eines der führenden Energie-Import-Hubs von Deutschland ein.

Sarah Kuhn



Brunsbüttel Ports

Im Hafen Brunsbüttel ist stets reger Betrieb: Sowohl See- als auch Binnenschiffe können hier anlegen.