

LNG-Terminals als „Milliardengräber“: Auslastung teils nur bei 10 Prozent

Erweisen sich die deutschen LNG-Terminals als Milliardengräber? „Der Betrieb eines einzigen LNG-Terminalschiffs kostet den Steuerzahler schätzungsweise jeden Tag mehr als 200.000 Euro“, sagt Constantin Zerger von der Deutschen Umwelthilfe.

[Maurice Forgeng](#) 5. Januar 2025



Vor gut zwei Jahren eröffnete Deutschlands erstes LNG-Terminal in Wilhelmshaven. Kurz danach nahmen auch Terminals in Lubmin und Brunsbüttel ihren Betrieb auf. [Mehrere weitere](#) sind im Bau oder in Planung. Die Kosten für diese Annahmestellen für ausländisches Flüssiggas gehen [in die Milliarden](#).

Der Bau dieser Importterminals diente dazu, die weggefallenen Erdgaslieferungen aus Russland zu ersetzen. Nach Beginn des Ukrainekrieges verschlechterten sich die Beziehungen zwischen Berlin und Moskau massiv, es kam zum Lieferstopp beim russischem Gas.

LNG-Terminals mit dürftiger Auslastung

Aus wirtschaftlicher Sicht war diese Umstellung kein guter Schachzug von Deutschland. Das Erdgas aus Russland war für Deutschland eine überwiegend günstige Energiequelle. In der Regel ist das Flüssiggas [teurer](#) als das Pipelinegas.

Hinzu kommt, dass die bestehenden LNG-Terminals nicht hinreichend ausgelastet sind. Bis vor Kurzem drohte allen drei Terminals ein [monatelanger Betriebsstopp](#). Jetzt konnte der Betreiber seiner Aussage nach zumindest die LNG-Kapazitäten von Wilhelmshaven und Brunsbüttel für Januar bis Ende März [vermarkten](#).

Dennoch ist die Auslastung der deutschen Terminals insgesamt dürftig. Eine Untersuchung der Deutschen Umwelthilfe (DUH) hat ergeben, dass Wilhelmshaven von Jahresbeginn bis Mitte Dezember eine Auslastung von nur 64 Prozent hatte. Nur wenig besser sieht es am Terminal in Brunsbüttel aus. Dort beträgt die Auslastung 68 Prozent. Weit abgeschlagen sind hingegen die Anlagen auf Rügen: 2024 waren es lediglich 10 Prozent.

Seit Frühjahr 2023 halten sich die [täglichen LNG-Importmengen](#) weitestgehend stabil. Im Durchschnitt liegen sie bei rund 200 Gigawattstunden (GWh) pro Tag. In den vergangenen Wochen war eine eher sinkende Tendenz zu beobachten. So hat Deutschland beispielsweise am 15. Dezember 2024 nur 115 Gigawattstunden importiert.

Insgesamt [bezieht](#) die Bundesrepublik mit den Flüssiggasimporten aktuell nur noch rund die Hälfte an Gas als zu den Zeiten des Imports von Russlandgas Anfang 2022. Der Anteil der LNG-Lieferungen an

Deutschlands gesamten Gasimporten lag im November 2024 bei rund 6,5 Prozent.

Bundeswirtschaftsminister Robert Habeck (Grüne), Bundeskanzler Olaf Scholz (SPD) und der ehemalige Finanzminister Christian Lindner (FDP) stehen am 17. Dezember Ende 2022 in Wilhelmshaven bei der Eröffnungszeremonie des ersten LNG-Terminals von Deutschland. Foto: Michael Sohn/POOL/AFP via Getty Images

200.000 Euro pro Terminal – täglich

Angesichts dessen ist es fragwürdig, ob weitere neue LNG-Anlagen – wie die in Stade und Wilhelmshaven mit Bauverzögerungen – überhaupt sinnvoll sind. Das hinterfragte auch Constantin Zerger, Leiter für Energie und Umweltschutz bei der DUH. Er sagte:

Es ist jetzt an der Zeit, dass die Bundesregierung überprüft, welche der sechs schwimmenden LNG-Terminals Deutschland noch benötigt.

“

Die Planung des Bundes sieht jedoch vor, die nationale LNG-Infrastruktur in den nächsten Jahren weiter massiv auszubauen. Schon bis 2026 sind insgesamt elf schwimmende oder feste Importstandorte in Planung. Die jährliche Einfuhrkapazität soll dabei auf 114 Milliarden Kubikmeter an Flüssiggas steigen.

Zerger geht davon aus, dass diese Ausbaupläne eine Fehlentscheidung sind, schreibt der „[Tagesspiegel](#)“. Weitere Terminals würden „definitiv nicht gebraucht und müssen abgeblasen werden“. Ebenso bezeichnete Zerger die Terminals als Milliardengräber. Der Tageszeitung teilte er zudem mit: „Der Betrieb eines einzigen LNG-Terminalschiffs kostet den Steuerzahler schätzungsweise jeden Tag mehr als 200.000 Euro und belastet das Klima erheblich.“

Mit den 200.000 Euro bezieht sich Zerger auf die [Betriebskosten](#). So teuer ist die tägliche Miete für ein schwimmendes LNG-Terminal, auch FSRU (Floating Storage and Regasification Unit) genannt.

Bund: LNG-Terminals sind „essenziell“

Überdies fallen bei jedem LNG-Terminal Investitionskosten an. Für das in Brunsbüttel haben sie sich bereits auf rund 1,5 Milliarden Euro [erhöht](#). Generell kostet die Errichtung eines großen Terminals Kosten von bis zu 500 Millionen Euro an.

Zudem fallen Kosten für den Netzausbau, die Projektvorbereitung und -durchführung an. All diese Kosten [trägt](#) überwiegend der Bund – und somit der Steuerzahler.

Trotz Kritik an den LNG-Ausbauplänen hält die Bundesregierung weiter daran fest. Aus dem Bundeswirtschaftsministerium heißt es: „Die Terminals sind kurz- und mittelfristig für die Resilienz der deutschen und europäischen Gasversorgung essenziell“, so eine Sprecherin auf „Tagesspiegel“-Anfrage. Der Bund wolle vorbereitet sein, falls eine „Gasmangellage“ droht, beispielsweise durch einen Anschlag auf die Infrastruktur.

Fragwürdige Klimabilanz

Nicht nur das Schweröl, das die Schiffe verbrauchen, gilt als klimaschädlich. Auch die Klimabilanz von LNG an sich ist sogar [schlechter als die von Kohle](#). Das zeigt eine im Oktober 2024 erschienene Studie der US-Universität Cornell.

Aus Sicht von Prof. Howard ist LNG „der schlimmste unter den fossilen Brennstoffen“. Laut den Ergebnissen erzeugt LNG im Gesamtprozess 33 bis 45,8 Prozent mehr CO₂-Äquivalente als Kohle.