

# Deutschland auf dem Weg in die maritime Nachhaltigkeit

von Tessa Rodewaldt, Geschäftsführerin Maritime LNG-Plattform

Quelle: Maritime LNG-Plattform



**Der Schiffstreibstoff LNG** und das Thema maritime Nachhaltigkeit sind in Deutschland angekommen. In den letzten vier Jahren hat sich einiges auf unseren Gewässern getan: So kann man heute auf den LNG-betriebenen Fähren der Reederei AG Ems von Emden nach Borkum und von Cuxhaven nach Helgoland reisen. Im letzten Jahr hat das weltweit erste für die Nutzung von LNG umgerüstete Containerschiff „Wes Amelie“ der Wessels Reederei seinen Betrieb aufgenommen. Seit 2015 ist die LNG Hybrid Barge „Hummel“ im Einsatz, um Kreuzfahrtschiffe im Hamburger Hafen während ihrer Liegezeit mit Strom zu versorgen.

Für die Zukunft ist sogar noch mehr geplant: Derzeit werden für den AIDA-Mutterkonzern Carnival Corporation sieben LNG-Kreuzfahrtschiffe gebaut, zwei davon für AIDA. Im letzten Jahr orderte die französische Reederei CMA CGM neun LNG-Containerschiffe der größten Klasse. Bereits zuvor hat Nordic Hamburg Shipmanagement vier, durch die EU-geförderte LNG-Schiffe bestellt. Der Volkswagenkonzern will zwei LNG-Autotransporter chartern. Besondere Aufmerksamkeit hat das ambitionierte Projekt von German LNG Terminal, einem Joint Venture der beiden niederländischen Unternehmen Gasunie und Vopak sowie des Hamburger Unternehmens Oiltanking, erhalten: Die drei Unternehmen planen, gemeinsam ein Import- und Small-Scale-LNG-Terminal in Brunsbüttel zu bauen und zu betreiben.

Diese mutigen unternehmerischen Entscheidungen haben bewiesen, dass die maritime Nachhaltigkeit

in der Branche angekommen ist – auch weil sie auf die sich verschärfende internationale Emissionsregulierung der IMO reagieren muss. Gleichzeitig hat die nationale Politik die Bedeutung von LNG für eine saubere Schifffahrt erkannt und in der letzten Legislaturperiode mit der LNG-Förderrichtlinie ein wichtiges Instrument vorgelegt, um den Bau von LNG-betriebenen Schiffen bzw. den Schiffsumbau finanziell zu fördern und damit der Nachfrage nach LNG mehr Schubkraft zu verleihen.

Angesichts der infolge des Diesel-Skandals intensiver geführten öffentlichen Debatte über die Luftqualität in Deutschland, gerade in Hafenstädten und entlang des Rheins, verwundert es nicht, dass sich die Bundesregierung auch für die nächsten Jahre einiges vorgenommen hat: So soll nicht nur LNG als umweltfreundlicher Schiffsantrieb verstärkt gefördert,

sondern vor allem auch Deutschland zu einem Standort für LNG-Infrastruktur gemacht und ein einheitliches Genehmigungsmanagement für die LNG-Betankung in deutschen Häfen vorangerieben werden.

Dies sind richtige Akzente, denn immer noch ist die Nachfrage nach LNG in Deutschland zu gering. Die Förderung des entsprechenden Schiffsneu- und -umbaus muss verstetigt werden. Gleichzeitig wird es bei einer verstärkten Nachfrage nach LNG unabdingbar werden, dass eine LNG-Betankungsinfrastruktur aufgebaut wird, da die derzeit vereinzelt durchgeführten Truck-to-Ship-Betankungen dann nicht mehr ausreichend sein werden. Dies wird entscheidend durch den Bau eines LNG-Importterminals unterstützt, da das LNG dann schneller und vor allem auch billiger zu den Kunden transportiert werden kann. Schlussendlich wird

man auch nicht umhinkommen, ein einheitliches Genehmigungsmanagement von LNG-Betankungen in deutschen See- und Binnenhäfen auf den Weg zu bringen. Dass in jedem deutschen Hafen eine andere Rechtsanwendung zum Tragen kommen kann, stellt immer noch eine erhebliche Hürde dar.

Nach ersten positiven Entwicklungen bleibt also noch einiges in Deutschland zu tun, um die maritime Nachhaltigkeit durch die Nutzung von LNG als emissionsarmen Schiffstreibstoff zu verbessern. Die Regierung hat dies erkannt und richtige Lösungsansätze in ihrem Koalitionsvertrag benannt. Nun gilt es, diese konsequent und im Schulterschluss mit der maritimen Branche umzusetzen. ■

Quelle: AGEMS



### Unterwegs zwischen Emden und Borkum mit LNG

Seit Juni 2015 verkehrt die Borkumfähre MS „Ostfriesland“ mit LNG-Antrieb zwischen Emden und Borkum. Herzstück der umweltfreundlichen Fähre ist ein vakuumisolierter LNG-Tank mit einem Fassungsvermögen von 45 m<sup>3</sup>. Im Vergleich zu Schiffsdiesel werden bei der Verbrennung von LNG 20 Prozent weniger Kohlendioxid, 90 bis 95 Prozent weniger Stickoxide und Schwefeloxide sowie kein Feinstaub produziert. Dafür wurde die MS „Ostfriesland“ im Herbst 2017 mit dem Blauen Engel ausgezeichnet. Die Reederei investierte 13,5 Mio. Euro in den Umbau der Fähre. Von der EU gab es einen Zuschuss für den Einbau des LNG-Antriebes im Zusammenhang mit dem Aufbau der Infrastruktur.

Quelle: WESSELS Reederei

### Containerschiff Wes Amelie geht mit LNG auf Fahrt

Ende August 2017 wurde in Bremerhaven ein auf verflüssigtes Erdgas umgerüstetes Containerschiff in Betrieb genommen. Die „Wes Amelie“ war damit das erste Schiff dieser Art, das mit dem umweltschonenden Kraftstoff fahren wird und so einen wichtigen Beitrag zur Senkung der Schadstoffemissionen im Schiffsverkehr leistet. Der Umbau des Schiffes wurde vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) gefördert und soll bei erfolgreicher Umsetzung auf weitere Schiffe der Flotte ausgeweitet werden.



### AIDAnova kreuzt mit LNG die Weltmeere

Auf der Meyer-Werft im niedersächsischen Papenburg erfolgte am 4. September 2017 die Kiellegung der AIDAnova – dem ersten Kreuzfahrtschiff der Welt, das sowohl im Hafen als auch auf See mit emissionsarmem LNG betrieben wird. Nachdem die erste LNG-Generation im Kreuzfahrtschiffbereich bereits während der gesamten Hafenliegezeit ihre Energie emissionsarm aus LNG produzieren kann, ist der Bau dieser zweiten Generation nun der logische Folgeschritt. In den kommenden Jahren wird für die AIDA-Flotte noch ein weiteres vollständig LNG-betriebenes Schiff gebaut. Die AIDAnova bereist in ihrer Premiersaison ab Mitte Dezember 2018 auf siebentägigen Kreuzfahrten die Inselwelt der Kanaren und Madeira.

Quelle: AIDA Cruises

