

MarTech LNG Workshop in Karlshamn

Erdgas ist die Zukunft

Erdgas ist auf dem Weg, sich als Kraftstoff der Zukunft in der Schifffahrt durchzusetzen. Denn Erdgas ist eine umweltfreundlichere Option als die gegenwärtig verfügbaren Produkte auf Erdölbasis. Im Rahmen des Projektes MarTech LNG wurden auf einer Fachtagung die Voraussetzungen für die steigende Nutzung von Erdgas, insbesondere Flüssigerdgas (LNG= Liquefied Natural Gas) in der Schifffahrt diskutiert.

Der Versuch, einen Kraftstoff durch einen anderen zu ersetzen, geschieht nicht im Handumdrehen. Enorme Investitionen in Häfen sind von Nöten, um das LNG adäquat zu handhaben. Sieben Häfen im Raum der südlichen Ostseeregion haben bereits erklärt, dass sie planen, Investitionen zu starten; Aarhus, Kopenhagen/Malmö, Helsingborg, Stockholm, Turku, Helsinki sowie Tallin. Zahlreiche andere Häfen sind dabei, verschiedene Möglichkeiten zu untersuchen.

Investitionen bis zu 500 Millionen Euro sind erforderlich, um in der Lage zu sein, den Umschlag von LNG zu meistern. Aber es gibt auch andere, günstigere Möglichkeiten, erklärte der Hafenmanager aus Klaipeda. In Klaipeda fokussiere man sich auf eine mobile Anlage, ein technisch voll ausgestattetes Schiff zur Handhabung des LNGs.

Das Problem ist der hohe ökonomische Schwellenwert, der durch die enormen anfänglichen Investitionen bedingt ist. Allerdings ist LNG um einiges effizienter und effektiver als beispielsweise das auf Erdöl basierende LPG (Liquefied Petroleum Gas) und vor allen Dingen sauberer als Öl.

„Es ist komplett verrückt, Öl in Maschinen zu verbrennen“, sagt Hafenmanager Javier Blanquer vom Hafen in Valencia – dem größten Hafen im Mittelmeerraum. Er ist Ingenieur und zugleich überzeugt, dass LNG momentan der beste natürliche Treibstoff ist, um Kräne, Gabelstapler, Greifstapler usw. im Hafenbereich zu betreiben. Dennoch sei LNG als Treibstoff im Hafenbereich nur ein Zwischenschritt hin zum perfekten Mittel – nämlich Strom.

„Es wird vermutlich noch 100 Jahre dauern bis wir dort ankommen“, prophezeit Javier Blanquer.

Aber in dem zum Teil von der EU finanzierten Projekt MarTech LNG geht es um weit mehr. Es gibt eine große Nachfrage an Ausbildungen/Trainingsmodulen im Umgang mit Erdgas, insbesondere LNG in den Häfen. Ebenso in Karlshamn, berichtete Lawrence Henesey, welcher für das Blekinge Institut of Technology (BTH) in Karlshamn arbeitet und sich mit Hafenanlagen und Logistik beschäftigt.

Eine wiederkehrende Frage während der Konferenz am Ostkai war, wie man die notwendige Zusammenarbeit zwischen Häfen und Behörden einleiten könne. Diesem speziellen Thema widmete sich Emil Arolski von der Baltic Ports Organisation aus Gdansk. Diese arbeitet mit

über 40 Häfen in der Ostseeregion zusammen und beschäftigt sich unter anderem auch mit Themen des Umweltschutzes und der maritimen Sicherheit.

Bisher gibt es nicht viele Schiffe, die ausschließlich mit LNG betrieben werden können. Eine Ausnahme ist die Fähre Viking Grace, die eine Route zwischen Finnland und Schweden bedient. Die aktuelle Lage lässt darauf schließen, dass in ungefähr 6 Jahren eine Nachfrage von bis zu 1000 LNG angetriebenen Schiffen bestehen wird.

Wenn das Ziel erreicht wurde, werden wir uns von sauberen Meeren und einer nachhaltig verbesserten Luftqualität in den Ländern der Ostsee überzeugen können.

Originaltext aus dem Englischen von Peter Enckell, Commercen Newspaper