

Liquid Natural Gas

Entwicklung zeigt große Fortschritte

Hans Jürgen Witthöft

Die viel besprochene und für das Weltklima noch vor einigen Jahren geradezu enthusiastisch als hoffnungsvoll bezeichnete Nutzung von verflüssigtem Erdgas (LNG-Liquid Natural Gas) auch in der Schifffahrt kommt nur langsam vorwärts. Dafür gibt es aktuell sicherlich nachvollziehbare Gründe, die Gesamtentwicklung schreitet dennoch voran und ist wohl generell längerfristig kaum umzukehren. Dazu Beispiele.

Im schwedischen Hafen Göteborg wurde kürzlich eine Bord-zu-Bord-Versorgung des erst kurz vorher von der chinesischen Bauwerft abgelieferten Produktentankers „Ternsund“ durch den auf der Neptun Werft in Rostock gebauten niederländischen Tanker „Coral Energy“ durchgeführt – zwar noch in einem besonders geschützten Hafenbereich, aber problemlos. Die skandinavischen Länder, als Vorreiter Norwegen, legen viel Wert auf die Nutzung

von LNG durch die Schifffahrt und treiben entsprechende Entwicklungen mit unterschiedlichen Anreizen voran. So belohnt beispielsweise die Hafenverwaltung von Göteborg einkommende Schiffe mit Flüssiggasantrieb durch einen besonderen Umweltrabatt beim Hafengeld in Höhe von immerhin 30 Prozent.

Aber auch in Deutschland geht es in dieser Sache voran. Es sind kleine Schritte zwar, wie bei uns üblich nicht selten



*Problemlose Bebungung im
Bord-zu-Bord-Verfahren
(Fotos: Hafen Göteborg)*

problembehaftet, wie etwa im Fall AIDA bzw. LNG-Barge „Hummel“ in Hamburg – wir haben darüber berichtet – aber es gibt auch Fortschritte, zum Beispiel bei etlichen neuen Betriebsfahrzeugen von bremports, und auch darauf haben wir bereits hingewiesen. Eine weitere Initiative ist nun durch das Joint Venture Bomin Linde LNG GmbH hinzugekommen. Dieses Unternehmen will ab Ende 2018 das von der Reederei Bernhard Schulte langfristig gecharterte, mit seinem Fassungsvermögen von 7.500

kant wachsen wird und will diese Entwicklung führend vorantreiben. Dazu heißt es vonseiten des Unternehmens in eigener Sache: „Die Unterzeichnung dieses (Charter-) Vertrages ist ein wichtiger Meilenstein für Bomin Linde LNG und ein großer Schritt vorwärts für den maritimen LNG-Markt im Ostseeraum. Zu ersten Mal werden Schiffeigner und -betreiber in dieser Region Zugang zu einer vollständigen LNG-Versorgungskette erhalten. (...) Unser Mutterkonzern Linde AG betreibt bereits den

dem niederländischen Energiekonzern Gasunie hat der Hafen Brunsbüttel nach eigenen Angaben einen weiteren Meilenstein in Richtung LNG-Import-Terminal erreicht. Von dem MoU erhofft sich der Untererbehafen einen wichtigen Impuls, vor allem, weil Gasunie bereits Erfahrungen beim Bau und Betrieb eines großen LNG-Import-Terminals gesammelt hat. Dabei handelt es sich um den „Gate“-Terminal in Rotterdam, der im Herbst 2011 ans Netz gegangen ist. Der wiederum wird



Grafische Darstellung des noch zu bauenden großen LNG-Bunkerschiffes (Foto: Bomin Linde)

Kubikmeter bislang weltgrößte LNG-Bunkerschiff, im Ostseebereich zur Bebungung von Schiffen sowie zur Versorgung kleinerer Hafenplätze einsetzen. Wichtiger Abnehmer in dieser Sparte wird der Klaipeda LNG Import Terminal sein, dessen Betreiber Klaipedos Nafta mit zehn Prozent an dem Joint Venture beteiligt ist. Der Bunkerschiffsneubau wird durch sein Antriebs- und Steuerungssystem mit Azimuth Trusters und Pump Jets eine sehr hohe Manövrierfähigkeit ausweisen. Mit seinen Dynamic Positionierung-Installationen werden auch Offshore-Bebunkerungen möglich sein. Leistungsfähige Pumpen mit großem Durchsatzvolumen erlauben einen schnellen LNG-Transfer zu den Abnehmern und damit kurze Hafentiegezeiten. Der Name der Bauwerft des ca. 110 Meter langen und 18 Meter breiten Schiffes wurde noch nicht genannt

Bomin Linde LNG geht davon aus, dass der Anteil von LNG als Schiffskraftstoff in der Ostsee in den nächsten Jahren signifi-

LNG-Terminal in Nynäshamn und das kleinere LNG-Bunkerschiff „Seagas“ in Stockholm. Ergänzt um LNG-Versorgung durch Lkw kann mit dem neuen, großen LNG-Bunkerschiff auf ein einzigartiges Versorgungswerk zurückgegriffen werden.“

Für den Ostseebereich kann also festgehalten werden, dass die reedereiseitig oft beklagte mangelhafte Infrastruktur in dieser Hinsicht sehr bald „steht“. Was das Joint Venture betrifft, so haben sich die Partner kurz nach Unterzeichnung des Chartervertrages für das Bunkerschiff überraschend getrennt. Bomin hat seine Anteile an die Linde AG verkauft und nannte dabei die nach seiner Ansicht hinter den Erwartungen zurückgebliebene Marktentwicklung. Linde muss also das Projekt jetzt allein weiterverfolgen und erfüllt dabei eigentlich gute Voraussetzungen. Ab Frühjahr nächsten Jahres wird es dann für diesen Unternehmensteil auch einen neuen Namen geben.

Mit der Unterzeichnung eines Memorandum of Understanding (MoU) mit

gemeinsam von Gasunie und dem international erfahrenen niederländischen Tanklager-Logistiker Koninklijke Vopak NV betrieben.

Positive Signale in Sachen LNG kommen auch von dem Hamburger Unternehmen Becker Marine Systems, das die in Hamburg eingesetzte LNG Hybrid Barge „Hummel“ entwickelt hat und weitere Einheiten nach dessen Muster bauen lassen will. Nach Unternehmensangaben wird gegenwärtig an drei Projekten gearbeitet. So soll beispielsweise eine dieser Kraftwerksschuten in Rotterdam zum Einsatz kommen. Dafür ist bereits ein Zusammenarbeitsabkommen mit der niederländischen Schleppreederei Kotug unterzeichnet worden. In Rotterdam soll das mobile Kraftwerk vor allem Kreuzfahrtschiffe mit sauberer Energie versorgen. Als weiteres Einsatzgebiet ist das Mittelmeer ins Blickfeld gerückt. Auch dort wird es laut Becker Marine Systems in erster Linie um die Versorgung von Kreuzfahrtschiffen gehen. ■