

Nr. 14/03 vom 13.01.2014

Arbeitskreis Energie & Verkehr

Klar Schiff für LNG?

Berlin.. LNG ist Teil der derzeit in Brüssel zu verhandelnden EU-Kraftstoffstrategie und auch im Rahmen der Mobilitäts- und Kraftstoffstrategie der Bundesregierung wird darüber nachgedacht, ob und wie LNG als Energieträger besser „an Bord gebracht“ werden könnte. Diese Diskussionen wurden im Rahmen des Arbeitskreises Energie & Verkehr des Forum für Zukunftsenergien e.V. am 12. Februar 2014 aufgenommen.

Der ehrenamtliche Vorsitzende des Arbeitskreises Energie & Verkehr, Dirk Inger (Leiter der Unterabteilung „Klima- und Umweltschutzpolitik“ im Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur), erörterte eingangs, dass die Nachfrage in Deutschland zunehme, wengleich sie noch nicht so groß sei wie in Japan. LNG habe den Vorteil, dass es etwas weniger CO₂-Emissionen und vor allem erheblich weniger Feinstaub verursache als andere konventionelle Energieträger. Damit böte es die Möglichkeit, den erhöhten Umweltaforderungen an den Schifffverkehr zu genügen.

Das Thema LNG habe eine erhebliche Rolle bei der Erarbeitung der Mobilitäts- und Kraftstoffstrategie gespielt, die noch am Ende der letzten Legislaturperiode vom Bundeskabinett beschlossen wurde. Das Potenzial von LNG für die Schifffahrt sei in diesem Rahmen allgemein anerkannt worden. Es stelle sich nun die Frage nach der Einführungsstrategie und den notwendigen ökonomischen Parametern.

Als Vertreter des LNG-Produzenten Shell betonte Jörg Adolf (Chefvolkswirt, Deutsche Shell Holding GmbH), dass Erdgas noch für weitere 230 Jahre verfügbar und zudem ein sauberer Energieträger sei. Schon heute sei der Markt für Schiffftreibstoffe sehr flexibel. LNG könnte hier zusätzlich zu Bunkerölen und Marinediesel eine Treibstoffalternative bieten. Dementsprechend würden zurzeit Produktion und Handel von LNG stark wachsen. Beim Aufbau der LNG-Infrastruktur sei es wichtig, die Vorlaufzeiten zu beachten sowie Angebot und Nachfrage parallel zu entwickeln.

Ralf Nagel (Geschäftsführendes Präsidiumsmitglied, Verband Deutscher Reeder) vertrat die Interessen der Anwender. Seiner Einschätzung nach ist die kommerzielle Anwendung von LNG zurzeit noch unattraktiv: Im Vergleich zu konventionellen Schiffen sei mit 20-25% höheren Nebenkosten für LNG Antrieb und Tank zu rechnen. Hinzu komme eine reduzierte Ladekapazität aufgrund des Tanks. Derzeit gebe es keine staatlichen Beihilfen in der EU, um die Rolle als Technologie-Vorreiter zu unterstützen. Demzufolge seien eine fehlende Bereitschaft seitens der Charter- und der Linien-Schifffahrt mit LNG und auch ein fehlender Wettbewerb in der LNG-Versorgung zu verzeichnen. Hinzu komme die unklare Preisstruktur für Endverbraucher aufgrund der Preisunterschiede in USA, Europa und Asien, die die Schifffahrt verunsichere.

Nagel erörterte weiter, dass die entsprechende Infrastruktur in Deutschland fehle, wengleich erste Häfen damit begonnen hätten, konkrete Umsetzungspläne zu erarbeiten. Er forderte die Förderung einer Marktintegrationsphase und Anreizsysteme für Anwender.

Praxisbeispiele stellte Dirk Lehmann (Managing Director, Becker Marine Systems) vor, dessen Unternehmen u.a. 15 Mio. € in die Entwicklung einer LNG Hybrid Barge

investierte. Im Sommer könne diese Barge als schwimmendes Gaskraftwerk Kreuzfahrtschiffe während ihrer Liegezeit im Hamburger Hafen mit Strom beliefern. Im Winter soll diese Barge dem Hafenbetrieb als KWK-Blockheizkraftwerk zur Verfügung stehen. Im Vergleich zur Nutzung von herkömmlichem Marinediesel können so Emissionen von Schwefeloxiden und Rußpartikeln gänzlich vermieden und die von Stickoxiden und Kohlendioxid verringert werden.

Nach den bisherigen Planungen sollte das Projekt im Sommer 2014 in Betrieb genommen werden. Die Ankündigung der Bundesregierung künftig auch eine EEG-Umlage auf eigenerzeugten Strom zu erheben, stelle das Projekt jedoch nun in Frage. Sollte diese Regelung tatsächlich in Kraft treten, würde sich die Barge im Hamburger Hafen nicht mehr rechnen und stattdessen im europäischen Ausland zum Einsatz kommen.

In der sich anschließenden Podiumsdiskussion unter der Moderation von Dirk Inger mit den Bundestagsmitgliedern Gustav Herzog (SPD), Herbert Behrens (Die.Linke) und Dr. Valerie Wilms zeigten sich die Abgeordneten alarmiert hinsichtlich der möglichen Auswirkungen einer EEG-Umlage auf die Eigenstromproduktion. Außerdem standen die mit dem Infrastrukturausbau verbundenen Herausforderungen im Fokus der Debatte.

Die Präsentationen der Mitwirkenden stehen auf der Website des Forum für Zukunftsenergien e.V. zum Download bereit.

Das Forum für Zukunftsenergien e.V. dankt der Robert Bosch GmbH für die Gastfreundschaft.

Die nächste Sitzung des Arbeitskreises Energie & Verkehr findet am 04. Juni 2014 statt.

Über das Forum für Zukunftsenergien e.V.

Das Forum für Zukunftsenergien e.V. ist die einzige branchenneutrale und parteipolitisch unabhängige Institution der Energiewirtschaft im vorparlamentarischen Raum in Deutschland. Der eingetragene Verein setzt sich für erneuerbare und nicht-erneuerbare Energien sowie rationelle und sparsame Energieverwendung ein. Ziel ist die Förderung einer sicheren, preisgünstigen, ressourcen- und umweltschonenden Energieversorgung. Dem Verband gehören ca. 250 Mitglieder aus der Industrie, der Energiewirtschaft, Verbänden, Forschungs- und Dienstleistungseinrichtungen sowie Persönlichkeiten aus Politik, Wirtschaft, Wissenschaft und Verwaltung an.

Kontakt:

Katja Freitag
Projektleiterin
Forum für Zukunftsenergien e.V.
Reinhardtstraße 3
10117 Berlin

Tel.: 030 / 72 61 59 98 - 5
Fax: 030 / 72 61 59 98 - 9
freitag@zukunftsenergien.de
www.zukunftsenergien.de