

Gehört Gasantrieben die Zukunft?

STG-Konferenz zu effektiven und umweltschonenden Schiffsantrieben fand in Hamburg statt



Foto: Gregor Szelasko

Rege Beteiligung eines interessierten Fachpublikums: STG-Konferenz in Hamburg

Ist der Energy Efficiency Design Index (EEDI) ein geeignetes Werkzeug, um Schiffsemissionen zu reduzieren?

Diese Frage wurde auf der 2. internationalen STG-Konferenz zum Thema Schiffs-effizienz kontrovers diskutiert. Mehr als 200 Experten aus 24 Ländern nahmen an der zweitägigen Fachtagung der Schiffbautechnischen Gesellschaft (STG)

teil. Professor Stefan Krüger von der TU Hamburg-Harburg, Institut für Schiffsdesign und Schiffssicherheit, wog die Vor- und Nachteile des EEDI gegeneinander ab und mahnte Verbesserungen an. Derzeit bereiten Arbeitsgruppen der IMO die Einführung des EEDI vor.

Krüger erläuterte die Motivation für den EEDI, der die aktuelle Reaktion der IMO auf den zunehmenden CO₂-Ausstoß von Schiffen darstellt.

Er wies darauf hin, dass das EEDI-Konzept erhebliche Mängel aufwies und den technischen Fortschritt behindern würde. Möglichkeiten zur Optimierung des Schiffsdesigns würden extrem eingeschränkt werden. Er erinnerte daran, dass der CO₂-Ausstoß proportional zum Treibstoffverbrauch ist. Alles was zu einem geringeren Kraftstoffverbrauch führt, verringert gleichzeitig den CO₂-Ausstoß. Krüger

schlug vor, die Kraftstoffpreise zu erhöhen, um damit Anreize für Innovationen zu schaffen.

Der Wissenschaftler verwies auf die Baseline-Definition, die allein auf der Tragfähigkeit des Schiffs und des Schiffstyps beruht. Damit wird ein Schiff „effizient“, wenn es groß und langsam ist. Um den Index praktikabel zu machen, schlug Krüger vor, Tragfähigkeit durch Nutzlast zu ersetzen. Sonst gebe es keinen Anreiz für Schiffsdesigner, effizientere Designs zu entwickeln, die zu signifikanten Einsparungen beim Treibstoffverbrauch führten.

Insgesamt 17 Präsentationen zeigten ein breites Spektrum komplexer technischer Möglichkeiten auf, um die Effizienz von Schiffen zu steigern und Schutzmaßnahmen für die Umwelt zu verbessern. Die Konferenz endete mit der Schlussfolgerung, dass sich möglicherweise Gasantriebe künftig als praktikable Alternative zu den herkömmlichen Schwerölantrieben für Schiffe erweisen könnten. jm