

LNG als Treibstoff zahlt sich aus

Einsatz von verflüssigtem Erdgas auf der „Wes Amelie“ ermöglicht Einsparung von fast einer Million Euro pro Jahr

Der auf LNG-Betrieb umgerüstete Containerfeeder „Wes Amelie“ hat im vergangenen Jahr fast eine Million Euro an Bunkerkosten gespart.

Pro Tag sollte die erzielte Einsparung - LNG gegenüber Marine Gas Oil (MGO) - circa 2750 Euro betragen haben. Diese Zahlen nannte Christian Hoepfner, Managing Director von Wessels Marine, jetzt gegenüber dem THB.

„Hinzu kommen zusätzliche Einsparungen, die aufgrund ermäßigter Hafengebühren generiert werden“, berichtet Hoepfner und fügt hinzu: „Das macht das Schiff sehr attraktiv und erklärt, warum es das dritte Jahr in Folge gechartert wurde.“ Unifeeder war 2017 der erste Feederoperator in Europa, der LNG als Treibstoff genutzt hat.

Der 1000-TEU-Carrier kehrt im europäischen Kurzstreckenseeverkehr mit Rotterdam als Haupthafen. Von dort aus passiert die „Wes Amelie“ regelmäßig den Nord-Ostsee-Kanal und bedient mehrere Häfen in der Ostsee. Nach jeder dieser rund 13-tägigen Rundfahrten werden durchschnittlich 130 Tonnen LNG gebunkert - seit Juli 2019



Foto: Wessels Reederei

Von Unifeeder das dritte Jahr in Folge gechartert: Der auf LNG-Betrieb umgerüstete Containerfeeder „Wes Amelie“

kann dieser Vorgang auch von Schiff zu Schiff erfolgen. Derzeit verbraucht die „Wes Amelie“ also durchschnittlich zehn Tonnen LNG pro Tag.

„Der Preis für LNG ist im Vergleich zu konventionellen Kraftstoffen definitiv konkurrenzfähig, sogar was Schweröl betrifft“, sagt Hoepfner. Der

Preisunterschied zwischen einer Tonne LNG und einer Tonne MGO habe in Rotterdam zum Jahresende bei rund 235 Euro gelegen. „Bezogen auf den Energiegehalt betrug der Kostenvorteil sogar etwa 315 Euro“, so Hoepfner. Für 2020 erwarteten LNG-Händler eine ähnliche Preisentwicklung.

Noch in diesem Frühjahr soll die „Wes Amelie“ derweil erstmals mit synthetischem Erdgas (SNG) betrieben werden. Einen entsprechenden Testbetrieb plant Wessels Marine gemeinsam mit dem Technologieunternehmen MAN Energy Solutions. ■ **bek**

Made in Germany im Ausland gefragt

Werften verzeichnen zahlreiche Reparatur- und Neubaufträge der internationalen Marine

Die Kieler Werften German Naval Yards und Thyssenkrupp Marine Systems (TkMS) sind voll ausgelastet. An den Piers der beiden Unternehmen, die zusammen 4000 Menschen beschäftigen, befinden sich aktuell vier U-Boote und drei Korvetten.

Bei Thyssenkrupp Marine Systems sind die U-Boote „U 32“ und „U 35“ zur Überholung und Reparatur zu Gast. Daneben erfolgen die Ausrüstung des U-Bootes „Invincible“ für Singapur und die Erprobung des U-Bootes „S 43“ für Ägypten. TkMS ist außerdem für die Fertigung von vier Fregatten der Meko-200-Klasse zuständig. Die Werft hat den Auftrag zum Bau dieser 120 Meter langen Schiffe aber an eine Werft nach Bremerhaven vergeben,



Bei German Naval Yards Kiel liegen drei Korvetten für Israel an der Pier

Foto: Behling

wo die Fregatten für Ägypten montiert werden. Ausrüstung und Abnahme erfolgen später dann aber an der Ostsee.

An der Nachbarwerft German Naval Yards Kiel liegen seit wenigen Tagen drei der vier Korvetten für Israel an der Ausrüstungspier. Nach „Magen“ und „Oz“ wurde nun auch die „Atzmaut“ ausgedockt. Die Erprobung der Schiffe soll in diesem Frühjahr starten. Das vierte Schiff wird gerade im Baudock 8 auf das Aufschwimmen vorbereitet. Dieses Schiff soll „Nitzachon“ heißen. Die Korvetten sollen innerhalb eines Jahres an Israel ausgeliefert werden. Darüber hinaus baut German Naval Yards drei Vorschiffe für Korvetten der Deutschen Marine. ■ **FB/tja**