



FUEL POWER ENERGY e.V.

# Pressemitteilung

27. Januar 2016

## Frachter - Umwelt - LNG

"Shell gibt Gas", so fasste kürzlich ein Informationsdienst das zunehmende und milliarden schwere Engagement des Energiekonzerns auf dem Gassektor zusammen. Gegen Jahresende 2015 meldete die Shell Deutschland Oil (!) GmbH einen weiteren Coup in selber Richtung:

Die niederländische Shell Trading Rotterdam BV schloss einen Chartervertrag für 15 Dual-Fuel-Binnenschiffe ab, die primär mit Flüssigerdgas (LNG) und sekundär mit Diesel betrieben werden. Die 110 m langen Schiffe müssen noch gebaut werden. Ihre Auslieferung beginnt indes bereits in diesem Jahr. 2018 soll das letzte vom Stapel laufen.

Shells ökonomisch-ökologische Vorstellung: Die Frachter fahren zu 95 bis 98 % mit LNG; Diesel wird nur für die Pilotzündung benötigt. (Dazu ein Detail für Kenner: Die Umschaltung von LNG auf Diesel bzw. vice versa soll ohne Leistungsverlust bei laufendem Betrieb möglich sein.)

Ökonomisch setzt das Unternehmen perspektivisch "auf die steigende Tendenz bei der Nachfrage nach LNG als Treibstoff für die Schifffahrt aufgrund der seit Januar 2015 in Kraft getretenen Vorschriften zur Emissionssenkung". Und ökologisch sieht man LNG zeitnah als eine "Option, mit der Schiffsbetreiber auf die neuen Grenzwerte für den Ausstoß von Schwefel- und Stickoxiden in den Emissionssonderzonen (ECAs) reagieren können".

Aber werden Schiffsbetreiber so reagieren?

Der Bau eines LNG-befeuerten Schiffes kommt Pi x Daumen ein Drittel teurer als der eines vergleichbaren konventionellen Schiffes. Und das nautische Frachtgeschäft wird seit längerem zu Konditionen betrieben, die Eignern die Wurst vom Brot nehmen. Die Branche zerschneidet Frachter quer oder neuerdings auch längs, um sie zu vergrößern - um mehr Ladung pro Reise transportieren zu können und im Wettbewerb gegen immer größere Neubauten nicht abzusaufen. Da gehört schon viel Mut - wenn nicht Übermut - dazu, sich für LNG zu entscheiden.

Keine Frage, LNG ist umweltfreundlicher als Schweröl, aber mit verflüssigtem Erdgas betriebene Schiffe sind vom Stapellauf an unwirtschaftlich. Es sei denn, man hat einen langen Atem. Wie Shell.

Siehe dazu auch in unserem Web-Auftritt die Seiten:

[UMRÜSTUNG](#) / [TA LUFT](#) / [GASÖL](#) / [§ GRUNDLAGEN UMWELT](#)



FUEL POWER ENERGY e.V.

FPE Fuel Power Energy e.V.  
Bäckerstr. 11-13  
21244 Buchholz i.d.N.  
Tel +49 (0)41 81 / 216 165  
Fax +49 (0)41 81 / 216 58 121  
[office@fpe-ev.de](mailto:office@fpe-ev.de)  
[www.fpe-ev.de](http://www.fpe-ev.de)

### **Über den Fuel Power Energy e.V.:**

Der Fuel Power Energy e.V. ist die unternehmensneutrale Interessenvertretung für das Produkt Rückstandsöl als Energieträger und seine hohe Wirtschaftlichkeit insbesondere für die industrielle Wärmeerzeugung und als Treibstoff für die Schifffahrt. Auf diesem Gebiet sind wir anerkannte Spezialisten, die sich, in verschiedenen Branchen tätig, zu einem Förderkreis zusammengeschlossen haben. Aufgabe des FPE ist die kompetente Beratung beim Einsatz von Schweröl von der Planung über die Genehmigungsverfahren bis zum Betrieb einschließlich der Brennstofflagerung. Unsere Partner im Kommunikationsnetz setzen sich mit viel Kompetenz bei Ministerien und Behörden für das Produkt Rückstandsöl ein.