

STG

## 2.internationale Konferenz zu »Ship Efficiency«

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 Schiffseffizienz 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. 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 CO<sub>2</sub>-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 seine Zuhörer daran, dass der CO<sub>2</sub>-Ausstoß proportional zum Treibstoffverbrauch ist. Alles was zu einem geringeren Kraftstoffverbrauch führt, verringert gleichzeitig den CO<sub>2</sub>-Ausstoß. Krüger schlug vor, die Kraftstoffpreise zu erhöhen, um damit

Anreize für Innovationen zu schaffen.

Krüger verwies auf die Baseline-Definition, die einzig und allein auf der Bruttotragfähigkeit des Schiffs und des Schiffstyps beruht. Dies führt dazu, dass ein Schiff als »effizient« gilt, wenn es groß und langsam ist. Um den Index praktikabel zu machen, schlug Krüger vor, die Bruttotragfähigkeit durch die Nutzlast zu ersetzen. Ansonsten 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 es kein »Patentrezept« für die Herausforderungen des derzeitigen Klimawandels gibt. Fallstudien demonstrierten, dass auch Investitionen zur Effizienzsteigerung in vorhandene Schiffe sich innerhalb weniger Jahre amortisieren können. Als Alternative zu Schweröl könnten sich Gasantriebe künftig als machbare Option für Schiffe erweisen.

Die nächste STG-Konferenz zum Thema Schiffseffizienz wird 2011 stattfinden. □