

energiewende

www.taz.de | anzeigen@taz.de | fon 030 - 25 90 23 14

2. - 8. november 2024

LNG-Terminal
Wilhelms-
haven: Der
fossile
Brennstoff
Flüssiggas ist
keine nachhal-
tige Alternative
für den
Schiffsantrieb
Foto: Stefan
Rampfel/dpa/
picture alliance



Der Traum von der grünen Schifffahrt

Die Technik zur Reduzierung der Emissionen auf See ist zwar vorhanden, doch die Infrastruktur für die Herstellung alternativer Kraftstoffe fehlt bislang

Von **Joachim Göres**

Die internationale Schifffahrt verursacht derzeit rund drei Prozent der klimaschädlichen CO₂-Emissionen durch die im Seeverkehr hauptsächlich eingesetzten Kraftstoffe Diesel und Schweröl. Sie ist zudem für 13 Prozent der weltweiten Schwefeldioxid- und für 15 Prozent der Stickoxidemissionen verantwortlich. „Fossile Brennstoffe sind zukünftig keine Option“, betont Katharina Beck, finanzpolitische Sprecherin bei Bündnis 90/Die Grünen im Bundestag, die Rolle der Schifffahrt beim Gelingen der Energiewende. Hat die Branche das verstanden? So scheint es zumindest: Das Thema Dekarbonisierung der Schifffahrt war auf der maritimen Weltleitmesse SMM (Shipbuilding, Machinery and Marine Technology trade fair) kürzlich in Hamburg eines der Hauptthemen, zu der viele Aussteller Neuheiten zeigten.

So präsentierte MAN Energy Solutions Schiffsantriebe, die mit Ammoniak und Methanol betrieben werden. Dabei geht es sowohl um die Ausstattung neuer Schiffe als auch um die Umrüstung bestehender Motoren. „Die Umrüstung mit synthetischen Kraftstoffen ist für eine klimaneutrale Schifffahrt von entscheidender Bedeutung“, sagt der Vorstandsvorsitzende Uwe Lauber und fügt hinzu: „Neben neuen Motoren

brauchen wir auch Konzepte, um die Bestandsflotte zu dekarbonisieren, schließlich haben Schiffe eine Lebensdauer von 20 bis 30 Jahren.“

Es fahren bereits einige Containerschiffe mit Methanol-Motoren von MAN Energy Solutions auf hoher See. „Wir haben mehr als 200 Bestellungen für Methanol-Schiffsantriebe. Große Reedereien waren die Vorreiter, andere ziehen jetzt nach. Das ist ein sehr starker Wachstumsmarkt“, sagt Lauber. Er tritt für einen globalen CO₂-Preis in der Schifffahrtsindustrie ein, damit fossile Kraftstoffe künftig mehr kosten und das derzeit noch wesentlich teurere grüne Methanol auch wirtschaftlich für immer mehr Auftraggeber eine Alternative darstellt. Methanol ist ein Gemisch aus Wasserstoff und Kohlenstoffdioxid, das bisher meist aus fossilen Rohstoffen erzeugt wird. Methanol kann aber auch auf Basis erneuerbarer Energien hergestellt werden.

Auch andere alternative Antriebe sind im Kommen. Dazu zählen moderne Segelkonstruktionen, über die der Wind einen Teil der Antriebsenergie beisteuert. Bei Fähren und anderen kleinen Schiffen sorgen zunehmend Batterien zusammen mit herkömmlichen Systemen für den Antrieb.

Weiterhin auf Diesel als Kraftstoff setzt die Augsburger Alternative Energy Solutions (AES).

Das Unternehmen mit diesem Namen an einem fossilen Brennstoff festhält, wirkt erstaunlich. Mitarbeiter Rainer Sakowsky begründet dies so: „Weltweit fahren 200.000 Schiffe, davon sind 180.000 mit Diesel unterwegs. Mit unserem Produkt ist die Nachrüstung von Diesel-Motoren möglich.“ AES vertreibt ein in Schweden hergestelltes Abgasrückführungssystem, mit dem nach eigenen Angaben Diesel-Motoren schneller und billiger als durch Katalysatoren ihre Stickstoffemissionen reduzieren. Es Einsatzgebiet sieht Sakowsky vor allem maritime Fahrzeuge in Küstennähe wie Fähren und Hafengebagger.

Das Umweltbundesamt spricht von mehr als 90.000 Schiffen, die weltweit auf den Meeren unterwegs sind – Tendenz steigend. Dazu zählen Frachtschiffe, über die 90 Prozent des internationalen Warenverkehrs abgewickelt werden, Passagierschiffe sowie Service-schiffe wie Schlepper. Fischereischiffe sind in dieser Zahl nicht enthalten.

Skeptisch beim Thema Umweltschutz zeigt sich Franziska Saalmann, für das Thema Meere bei Greenpeace zuständig: „Die Schifffahrt will bis 2050 klimaneutral sein, einige große Reedereien wollen das Ziel bis 2040 erreichen. Doch dafür liegt noch kein Fahrplan vor, die jetzigen Anstrengungen reichen nicht aus.“ Vor allem seien mehr

Anreize und Investitionen nötig, damit ausreichend grünes Methanol als klimaneutraler Kraftstoff künftig zur Verfügung stehe. „Dafür muss es mehr Förderung von Seiten der Politik geben.“ Seit diesem Jahr müssen Reedereien, deren Schiffe mit einer Bruttoregisterzahl ab 5.000 in Häfen der EU anlegen, Emissionszertifikate für den Treibhausgasausstoß kaufen. Dieses Geld sollte für den Ausbau der Produktion von grünem Schiffs-treibstoff investiert werden.

An den Emissionswerten wird sich so schnell nichts Grundlegendes ändern: Mehr als die Hälfte der in diesem Jahr gebauten neuen Schiffe werden nach Angaben des Verbandes für Schiffbau und Meerestechnik mit konventionellem Treibstoff fahren.

Laut Naturschutzbund Deutschland gibt es trotz technischer Verbesserungen kein Kreuzfahrtschiff, das Umwelt und Klima nicht belastet. Im vergangenen Jahr sind die Emissionen für Schwefel, Stickoxide und Ruß durch immer mehr Kreuzfahrten deutlich gestiegen. Am stärksten sind die Menschen in den Städten betroffen, in denen Kreuzfahrtschiffe anlegen. Nach Berechnungen der Nichtregierungsorganisation Transport and Environment haben 2022 alle Kreuzfahrtschiffe in Europa viermal so viel Schwefeldioxid ausgestoßen wie alle Autos zusammen in Europa.

Nachhaltig demokratisch

Ein Bündnis fordert mehr Bürgerbeteiligung an der Energiewende, auch für politische Stabilität

Vor dem Hintergrund des Erstarkens der AfD bei den jüngsten Landtagswahlen fordert ein Bündnis aus zivilgesellschaftlichen Organisationen, Bürger stärker an Entscheidungen in der Energiepolitik zu beteiligen. Regionale Wertschöpfung, lokale Wirtschaftsförderung und Konfliktvermeidung beim Ausbau der erneuerbaren Energien funktionieren nur mit echter Teilhabe, erklärte das Bündnis im September in Berlin.

Mehr lokales Eigentum

Nötig seien ein Gipfel mit Vertretern aus Zivilgesellschaft und Branchenverbänden sowie ein Gesetzespaket für Bürgerbeteiligung. Das Bündnis fordert neue Formen demokratischer Mitbestimmung bei Veränderungen vor Ort und attraktive finanzielle Beteiligungsmöglichkeiten. Damit würde der Abwehrhaltung vieler Menschen gegenüber Veränderungen im Strom-, Wärme- und Mobilitätssektor

etwas Positives entgegengesetzt, hieß es.

Der Vorsitzende des Bundes für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND), Olaf Bandt, betonte, für Veränderungen seien Beteiligung, Gerechtigkeit und eine breite soziale Verankerung nötig. „Wandel vor Ort geht auf Dauer nur mit einer gerechten Verteilung der Einnahmen und einem hohen Anteil lokalen Eigentums“, fügte er hinzu. Dem Bündnis aus rund 70 Organisationen gehören neben dem BUND unter anderen Germanwatch, die Deutsche Umwelthilfe und die Bank GLS an.

Die Vorstandsvorsitzende von Germanwatch, Silvie Kreibichl, rief dazu auf, für „Erfolgsgeschichten für eine hoffnungsvolle Zukunft und gegen den Rechtspopulismus“ zu sorgen. Knapp die Hälfte des Ausbaus der erneuerbaren Energien werde bereits von Bürgerinnen und Bürgern getragen, etwa in genossenschaftlichen Windparks.

Impressum Redaktion: Lars Klaaßen | Foto-Red: Karoline Bofinger | Anzeigen: Kerstin Noll

Traue nur einem Energieversorger, der dir gehört.

50€

BONUS SICHERN. JETZT SCANNEN:

Seit 25 Jahren unabhängig als Genossenschaft und mit echtem Ökostrom nach Greenpeace-Kriterien.

Schnell und einfach wechseln auf gp.de/taz

Energie in Bürgerhand!

Gemeinsam was bewegen!

Für eine nachhaltige Energieversorgung und Klimaschutz, gegen Atomkraft und Kohlestrom – als Genossenschaft verbinden die EWS bürgerschaftliches Engagement, Mitbestimmung und Dezentralisierung.

ews-schoenau.de/genossenschaft