

Pressemitteilung

LNG immer wichtiger zur Reduzierung der Schadstoffemissionen der Schifffahrt

Berlin, 7. November 2018: Auf einer Abendveranstaltung der Maritimen LNG Plattform haben Vertreter aus Wirtschaft, Politik, Wissenschaft und den Naturschutzverbänden darüber diskutiert, wie die notwendige maritime Energiewende gelingen kann, um sowohl die Luftschadstoffemissionen der Schifffahrt, insbesondere in den Hafenstädten, zu reduzieren als auch die Klimaschutzziele zu erreichen. Es bestand Einigkeit, dass die maritime Wirtschaft diese Ziele nur gemeinsam mit der Politik schaffen wird. Die Beiträge und Diskussionen haben gezeigt, dass LNG eine bedeutende Rolle für die Luftreinhaltung spielen wird.

Mehr als 80 Vertreter aus maritimer Wirtschaft, Politik, Wissenschaft und den Umweltverbänden waren der Einladung der Maritimen LNG Plattform zu einer Abendveranstaltung am 6. November in der Humboldt-Box in Berlin gefolgt, um über eine maritime Energiewende als Beitrag der Schifffahrt zur Luftreinhaltungspolitik und zur Klimaschutzpolitik zu diskutieren.

In seiner Begrüßung betonte der Initiator der Maritimen LNG Plattform, der ehemalige Hamburger Bürgermeister, **Ole von Beust**, dass gerade die Anwohner der Hafenstädte einen Anspruch darauf haben, dass die Schiffsemissionen, die bislang eher unter dem Radar blieben, deutlich reduziert werden, da Stickoxide und Feinstaub massiv die Gesundheit gefährden.

Thorsten Lehmann, Vorsitzender der Maritimen LNG Plattform und Vice-President/Head of Region Europe, Engine & Marine Systems, MAN PrimeServ, MAN Energy Solutions SE, machte deutlich, dass es höchste Zeit für eine maritime Energiewende sei. Dazu seien die Rahmenbedingungen weiter zu verbessern, indem die bestehende Förderrichtlinie (*Richtlinie über Zuwendungen für die Aus- und Umrüstung von Seeschiffen zur Nutzung von LNG als Schiffskraftstoff*) zügig und praxisgerecht umgesetzt wird und einheitliche Genehmigungs- und Bunkerungsstandards in allen deutschen Häfen geschaffen werden. Lehmann führte aus: „Nur so können diejenigen unterstützt werden, die sich nun zugunsten der Umwelt auf den Weg machen wollen.“

Im Anschluss diskutierten Vertreter der Wirtschaft, der Wissenschaft und der Naturschutzverbände intensiv über die Frage, ob die maritime Energiewende nur auf den Klimaschutz begrenzt werden soll

oder die Schifffahrt nicht insgesamt sauberer werden muss. Schließlich verursachen laufende Dieselmotoren in den Häfen und die Verbrennung von Schweröl auf hoher See erhebliche Luftschadstoffemissionen.

In der Kreuzschifffahrt stehen derzeit alle Signale auf eine forcierte Nutzung von LNG-Motoren. So setzt AIDA, vertreten durch Senior Advisor Sustainability, AIDA Cruises, **Monika Dr. Griefahn**, bei allen zukünftigen Neubauten auf den Einsatz reiner LNG-Motoren: *„Alle Nachbehandlungssysteme, sofern überhaupt verfügbar, schaffen nicht annähernd den positiven Effekt für die Luftqualität, wie dies LNG kann. Wir haben gerade gegenüber den Küstenstädten eine besondere Verantwortung“*, so Dr. Griefahn.

Für **Gerhard Untiedt**, Leiter für Forschung und Entwicklung der MEYER WERFT, *„ist LNG derzeit und absehbar für einen Zeitraum von 20 bis 30 Jahren alternativlos, wenn die Schifffahrt es ernst damit meint, ihre Emissionen nachhaltig zu reduzieren“*. **Malte Siegert**, NABU-Landesverband Hamburg, wies auf die aus seiner Sicht problematische CO₂-Bilanz von LNG als Treibstoff hin und mahnte, LNG allenfalls als Übergangstechnologie zu sehen und intensiver in Alternativen zu investieren. Für die Reederei Hapag-Lloyd erklärte **Kapitän Wolfram Guntermann**: *„Hapag-Lloyd prüft derzeit, inwiefern wir auf LNG oder Scrubber setzen. Der Markt ist sicher in Bewegung, aber solche Investitionsentscheidungen wollen gut abgewogen sein.“*

Sebastian Timmerberg von der TU-Hamburg erläuterte das erhebliche Potential von LNG, Luftschadstoffemissionen zu reduzieren, wies aber auch darauf hin, dass der Grad der CO₂-Reduzierung davon abhängt, woher das LNG stammt, wie die Lieferkette organisiert ist und ob es bei der Verbrennung im Motor zu sogenanntem Methanschluß kommt. Im Idealfall kann CO₂ um bis zu 20 % reduziert werden.

In der zweiten Diskussionsrunde zeigten sich die Maritimen Sprecher der Bundestagsfraktionen von CDU/CSU, SPD, FDP und den Grünen enttäuscht von der Umsetzung der LNG-Förderrichtlinie und forderten einhellig eine praxisgerechte Ausgestaltung, um die maritime Energiewende voranzutreiben. Einstimmigkeit bestand auch darin, dass die aktuellen Diskussionen über ein LNG-Importterminal für Deutschland und die Nutzung der Power-to-X-Technologie demonstrieren, dass der Markt in Bewegung gekommen ist und dass LNG Zukunftspotential habe – auch als Übergang zu einer non-fossilen Zukunft.

Rüdiger Kruse, Beauftragter der CDU/CSU-Bundestagsfraktion für die maritime Wirtschaft, war erfreut über die positive Marktentwicklung, die von der Privatwirtschaft getrieben sei. Gleichzeitig

stellte er klar, dass nun bereits an einer non-fossilen Zukunft gearbeitet werden müsse und sprach sich für eine Befreiung der EEG-Umlage für den Ausbau der Power-to-X-Technologie sowie die verstärkte Forschungsförderung von Wasserstoff als Kraftstoff aus.

Uwe Schmidt, Berichterstatter für Seeverkehr für die SPD-Bundestagsfraktion im Verkehrsausschuss, zeigte sich davon überzeugt, dass es in den nächsten 50-100 Jahren noch Verbrennungsmotoren in der Schifffahrt geben werde. Somit sei es auch für ihn wichtig, die Power-to-X-Technologie zu fördern, damit regenerative Kraftstoffe erzeugt werden können.

Claudia Müller, die Sprecherin für maritime Wirtschaft der Bundestagsfraktion von Bündnis 90/Die Grünen, unterstrich die Wichtigkeit von LNG als Treibstoff für die Schifffahrt. Gleichzeitig hob sie hervor, dass die Infrastruktur von LNG auch für eine spätere Nutzung non-fossilen Kraftstoffen eingesetzt werden könne.

Hagen Reinhold, Sprecher für die maritime Wirtschaft für die FDP-Bundestagsfraktion, betonte die Notwendigkeit einer europäischen Strategie, um die Zugänge zu LNG zu erleichtern.

Georg Ehrmann, Geschäftsführer der Maritimen LNG Plattform und Moderator der Veranstaltung, erklärte zum Abschluss des Abends:

„LNG hat jetzt das Potential, einen wichtigen Beitrag für eine sauberere Schifffahrt zu leisten, weil es bereits verfügbar und technisch ausgereift ist. Das entlässt Motorenhersteller, Lieferanten, Gasnetzbetreiber und Produzenten in keiner Weise aus der Verantwortung, an einer Reduzierung des Methanausstoßes mitzuwirken. Ein entscheidender Faktor wird der vermehrte Einsatz von Bio-LNG sein, damit LNG so wie bei der Luftreinhaltung auch beim Thema Klimaschutz Erhebliches leistet. Dazu benötigt Deutschland mutige Investitionen in die Power-to-X-Technologie.“

Über die Maritime LNG Plattform

Seit 2014 setzt sich die Maritime LNG Plattform für die Etablierung von LNG als Alternativkraftstoff in der See- und Binnenschifffahrt sowie zur Landstromnutzung ein: Dabei geht es vor allem um eine positive und marktgerechte Gestaltung der Rahmenbedingungen für die Nutzung von LNG im maritimen Sektor. Mit rund 100 nationalen und internationalen Mitgliedern und Partnern, unter ihnen Häfen, Reedereien, Motorenhersteller, Logistikunternehmen, Infrastrukturbetreiber, Gaslieferanten, Technologiekonzerne, Klassifizierungsgesellschaften, Werften sowie Schifffahrts- und Umweltverbände, wirkt die Maritime LNG Plattform erfolgreich als Vermittler zwischen Wirtschaft und Politik. Im konstruktiven und pragmatischen Dialog arbeitet die Plattform eng mit dem Bundesministerium für Verkehr und Digitale Infrastruktur (BMVI) und dem Bundesministerium für Wirtschaft und Energie (BMWi) im Rahmen der Entwicklung einer LNG-Strategie für den maritimen Sektor in Deutschland zusammen.

Weitere Informationen zur Maritimen LNG Plattform finden Sie unter: www.lng-info.de

Pressekontakt

Maritime LNG Plattform

Georg Ehrmann

Geschäftsführer

Mobil: +49 170 1600732

E-Mail: ehrmann@lng-info.de