

DIE WELT Hamburg / DIE WELT Hamburg vom 06.04.2018, Seite 26

Schifffahrt debattiert über saubere Brennstoffe

Norbert Brackmann wird maritimer Koordinator

Olaf Preuß

Der kleinste gemeinsame Nenner, das ist die Krux der Schifffahrt. Wie schneidig ging diese Branche in den Boomjahren der Globalisierung zwischen 1990 und 2010 voran. Wie verzagt und defensiv agiert die von mittlerweile einem Jahrzehnt Krise und Konsolidierung gebeutelte Schifffahrt dagegen heutzutage. Das wurde auch beim 6. Hamburger Schifffahrtsdialog am Donnerstag in der Handelskammer Hamburg deutlich. Die Senkung von Schiffsemissionen und die Digitalisierung standen im Mittelpunkt.

Winfried Horstmann, Leiter der Abteilung Industriepolitik im Bundesministerium für Wirtschaft und Energie, hatte wenig mehr zu bieten als Allgemeinplätze. Die Schifffahrt sei "das Schmiermittel der Globalisierung", sagte er den rund 300 Zuhörern in Hamburg - Eulen nach Athen. Immerhin teilte er mit, dass der CDU-Bundestagsabgeordnete Norbert Brackmann in der kommenden Woche neuer Maritimer Koordinator des Bundes wird. Brackmann gewann bei der Bundestagswahl im September 2017 als Direktkandidat den Wahlkreis Herzogtum Lauenburg und Stormarn-Süd. Dort kümmert er sich unter anderem um Infrastrukturthemen wie

den Elbe-Lübeck-Kanal, dessen Ausbau er im neuen Bundesverkehrswegeplan durchsetzen konnte.

Die nachfolgenden Diskussion um saubere Schiffsbrennstoffe zeigte, wie beharrlich die Branche auf der Stelle tritt. Im Jahr 2020, das ist seit Jahren klar, darf die Seeschifffahrt nur noch Brennstoffe mit maximal 0,5 Prozent Schwefelgehalt nutzen, bislang sind es 3,5 Prozent. Vertreter der Schifffahrt wie Alfred Hartmann, Präsident des Verbandes Deutscher Reeder, machten deutlich, dass weitere Verschärfungen bei den Schiffsemissionen "nur auf internationaler Ebene" durchgesetzt werden dürften, um den Wettbewerb nicht zu verzerren. Auch 2020 müsse es noch "Übergangsfristen" geben, bis die alten Brennstoffe tatsächlich aus allen Tanks herausgespült seien. In den Hafenstädten nutzen die Seeschiffe Marinediesel oder Brennstoffe, die zwar weniger Schadstoffe verursachen als die Brennstoffe auf See, aber noch immer weit mehr als Diesel für Pkw oder Lkw.

Den Schaden tragen vor allem die Häfen davon, und besonders jene in Stadtnähe wie Hamburg. Die Emissionen aus den Häfen schlagen sich in der gesamten Luftbilanz der Städte nieder. Sie beeinflussen damit auch mögliche Durchfahrtsverbote für Fahrer etwa von Dieselaautos. Durch Landstrom-

anschlüsse, schwimmende Gaskraftwerke oder den Einsatz von Erdgas zur Stromerzeugung auf den Schiffen selbst können die Emissionen in den Häfen gesenkt werden. Bislang aber zeichnet sich nicht ab, welche Technologie die Schifffahrt im großen Maßstab nutzen könnte.

"Wir sind in Hamburg in Vorleistung beim Bau einer Landstromanlage gegangen", sagte der neue Wirtschafts-Staatsrat Torsten Sevecke (SPD). "Wir können aber nicht die komplette Bandbreite an Technologien zur Verfügung stellen, ohne zu wissen, welche sich am Ende durchsetzt." Hamburg arbeite gemeinsam mit Brunsbüttel an einem Konzept, um künftig große Mengen an tiefgekühltem, verflüssigtem Erdgas (LNG) zur Verfügung zu stellen.

LNG gilt als technologischer Hoffnungsträger der Branche. Die drittgrößte Linienreederei CMA CGM aus Frankreich gibt dabei den Kurs vor, wie deren Mitinhaber Rodolphe Saadé der Konferenz in Hamburg erklärte. CMA CGM lässt die ersten Großcontainerschiffe mit LNG-Antrieb bauen - und ein eigenes Tankschiff gleich dazu. Denn auf den kleinsten gemeinsamen Nenner der Branche will CMA CGM nicht warten.

© 2018 PMG Presse-Monitor GmbH