



Saskia Greiner eröffnet das 5. Wasserstoff-Symposium Mitte November in Bremerhaven.

BIS/Scheer

Blick auf das Klima

Mitte November veranstalteten die Bremerhavener Gesellschaft für Investitionsförderung und Stadtentwicklung mbH (BIS) gemeinsam mit dem Maritimen Cluster Norddeutschland (MCN) ihr 5. Wasserstoff-Symposium. Thematisiert wurden Chancen und Herausforderungen neuer Kraftstoffe.

Mit Blick auf eine nachhaltigere Schifffahrt gilt Wasserstoff (H₂) als eine vielversprechende Basis für Kraftstoff-Alternativen zu herkömmlichen Kohlenstoff-Produkten. Welches der H₂-Derivate sich dabei durchsetzen wird, ist jedoch noch unklar, denn die Möglichkeiten sind vielfältig. Die Containerreederei Maersk beispielsweise entschied sich für grünes Methanol als Treibstoff. Beim Hamburger Wettbewerber Hapag Lloyd fällt die Wahl währenddessen auf Ammoniak. Die Flensburger Reederei FRS setzt bei ihren kleinen und schnellen Serviceschiffen auf reinen Wasserstoff, der in einem ersten Schritt zur CO₂-Reduzierung herkömmlichem Diesel zugesetzt wird. Saskia Greiner, die bei der BIS den Bereich Wirtschaftsförderung leitet, verdeutlichte auf dem vergangenen Wasserstoff-Symposium in Bremerhaven, dass gerade diese Vielfalt an Möglichkeiten zeige, wie wichtig das Thema Wasserstoff für die Schifffahrt ist. Sichtbar wurde auf der Fachveranstaltung mit rund 145 Teilnehmenden die große Bereitschaft in der maritimen Wirtschaft, sich mit klimafreundlichen Kraftstoffalternativen auseinanderzusetzen.

Die Mengen an fossilen Brennstoffen, die derzeit in Deutschland in der See- und Binnenschifffahrt pro Jahr verbraucht werden, sind enorm. Klimaneutralität bedeutet daher nicht nur diese Mengen durch alternative Produkte zu ersetzen.

Laut Thomas Rust, der in der Beratungsgesellschaft Ramboll den Bereich der strategischen Hafenplanung verantwortet, benötigen die Häfen auch eine entsprechende neue Infrastruktur für die Versorgung der Schiffe. Rust geht davon aus, dass für die verschiedenen Produkte jeweils eine eigene Infrastruk-



BIS/Scheer

Die geführte Exkursion im Rahmen des Symposiums besichtigte die Wasserstofftankstelle in Bremerhaven.



BIS/Scheer

Das 5. Wasserstoffsymposium in Bremerhaven hat sich den zentralen Fragen der maritimen Wirtschaft gewidmet.

tur vorgehalten werden muss. Als Folge rechnet er mit Milliarden-Investitionen, mit denen sich die Hafenbetriebe auseinandersetzen müssen. In der Herausforderung sieht Rust jedoch auch eine Chance für die Häfen, denn aus seiner Sicht werden sich Reedereien bei ihren Routenplanungen zukünftig daran orientieren, ob sie in einem Hafen die für sie notwendigen Bunker-Kapazitäten finden.

Wasserstoff als regionalwirtschaftliche Chance

Christopher Stanik, der in der nationalen Strategieberatungsorganisation für Wasserstoff- und Brennstoffzellentechnologie NOW-GmbH für „Maritime Anwendungen“ verantwortlich ist, erkennt in der Versorgung der Schifffahrt mit klimaneutralen Kraftstoffen auf Wasserstoff-Basis eine regionalwirtschaftliche Chance. Denn um die Transportwege der neuen Produkte zu den Häfen so kurz wie möglich zu halten, empfiehlt sich laut ihm eine Produktion in der Region. Er nannte Bremerhaven als Beispiel jener europäischer Schifffahrtsstandorte, die sich bereits frühzeitig in diesem Bereich positioniert haben. Beispielsweise unterhält das Forschungsinstitut Fraunhofer IWES in den südlichen Hafenbereichen der Stadt ein großes Testfeld für die Produktion von grünem Wasserstoff mit Hilfe von Windkraft. Für die städtische Verkehrsgesellschaft BremerhavenBus produziert die HY.City.Bremerhaven GmbH grünen Wasserstoff nahe der Containerterminals im Stadtnorden.

Während des diesjährigen Wasserstoff-Symposiums wurde deutlich, dass Richtlinien zu Wasserstoff und seinen Derivaten zu den wichtigsten aktuellen Themen in der maritimen Branche zählen. Andreas Born, MCN-Geschäftsstellenleiter in Bremen, betonte vor diesem Hintergrund, dass Reeder Verlässlichkeit und international vergleichbare Regeln erwarten, gerade auch um Wettbewerbsverzerrungen zu verhindern. Aber auch in technischer Hinsicht müsse Klarheit geschaffen werden. Guido Friederich, der sich in der Klassifikationsgesellschaft DNV mit neuen Kraftstoffen befasst, hob hervor, dass man sich für die Ausrüstung von Schiffen mit Methanol-Antrieben derzeit noch an den Richtlinien für den Betrieb mit Flüssiggas LNG orientiere.

Einigkeit herrschte auch darüber, dass große Reedereien schon wegen ihrer finanziellen Stärke Vorteile besäßen. Dass sich jedoch auch kleinere Schifffahrtsunternehmen bereits

heute auf die Zukunft vorbereiten, zeigte die FRS-Reederei aus Flensburg. Auf Versorgungsfahrten zu Offshore-Windparks in der Ostsee und vor der belgischen Nordsee-Küste setzt ihr Tochterunternehmen FRS Windcat Offshore Logistics GmbH Stand heute zwei Katamarane ein, die mit einem Wasserstoff-Hybridantrieb ausgerüstet sind. Derzeit werden die Dual-Fuel-Motoren noch mit einem Gemisch aus 70 Prozent Diesel und 30 Prozent Wasserstoff betrieben, wodurch die entstehenden CO₂-Emissionen um bis zu 50 Prozent reduziert werden sollen. Ziel sei es jedoch, eine Verringerung von 70 bis 80 Prozent zu erreichen, erläuterte Malin Eichmeier von FRS. Mittlerweile hat die Reederei vier weitere Katamarane dieser Art in Auftrag gegeben.

In seinem Vortrag appellierte Peter Seedorf, Dozent an der Hochschule Bremerhaven, eindringlich, dass man den Faktor Mensch bei diesem Thema nicht außer Acht lassen dürfe. Denn als Schiffsingenieur wisse er wie aufwendig es sei, bis die Techniker und Technikerinnen an Bord das Antriebssystem eines Schiffes in jeder Situation beherrschen. Da die künftigen Antriebe um ein Vielfaches komplexer und die Systeme vielfältiger seien, steigen seiner Überzeugung nach auch die Anforderungen an die Ausbildung neuer Fachleute und die Weiterbildung bestehender Besatzungen. Da man diese Entwicklungen bereits heute im Blick habe, ist Seedorf jedoch optimistisch, dass die Hochschule entsprechende Ausbildungsprogramme anbieten kann.

saku

Anzeige

Leistung entscheidet.

SCHIFFERMANS FRIEND

- ✓ Große Auftragskontingente für unsere Mitglieder
- ✓ Umfassendes Binnenschifffahrts-Know-how
- ✓ Bestimmen Sie mit!

DTG DEUTSCHE TRANSPORT-GENOSSENSCHAFT BINNENSCHIFFFAHRT eG
 Fürst-Bismarck-Straße 21 \ 47119 Duisburg
 T +49 2 03 | 8 00 04-0 \ M duisburg@dtg-eg.de \ www.dtg-eg.de