
PressemitteilungKopenhagen, 07.09.2022

MAN Energy Solutions SE
Tegholmegade 41,
2450 Kopenhagen SV,
Dänemark
www.man-es.com**Group Communications**
Nils Søholt
Tel. +45 33 85 26 69
Nils.Soholt@man-es.com

Regulatorische Lücken erschweren die Umsetzung der Pariser Ziele in der globalen Schifffahrt

Wayne Jones von MAN Energy Solutions warnt, dass das Ziel der Netto-Null-Emissionen bis 2050 bereits unerreichbar und umfassende Maßnahmen zur Begrenzung des Emissionsbudgets erforderlich seien

MAN Energy Solutions' Chief Sales Officer hat warnend darauf hingewiesen, dass sich die Schifffahrtsindustrie in Bezug auf die Dekarbonisierung zu langsam bewege und durch fehlende Vorschriften, die Anreize für eine schnellere Einführung von synthetischen Kraftstoffen schaffen könnten, gebremst werde. Auf einer Podiumsdiskussion zum Thema „Klimaanalyse und Perspektiven“ auf der Schifffahrtmesse SMM in Hamburg erklärte Wayne Jones OBE – Vorstandsmitglied, Global Sales & After Sales, bei MAN Energy Solutions –, dass die globale Schifffahrt ohne weitere Maßnahmen die Ziele des Pariser Abkommens zur Begrenzung des Temperaturanstiegs deutlich verfehlen könnte.

Er erklärte: „In einer früheren Studie mit den deutschen Industrieverbänden VDMA und VSM haben wir aufgezeigt, dass die Schifffahrt – bei entsprechenden rechtlichen Vorgaben – zumindest in Europa bis 2045 klimaneutral sein könnte und danach keine Treibhausgase mehr ausstoßen würde. Dies wäre viel schneller als von der IMO prognostiziert, könnte aber dennoch nicht schnell genug sein. Unsere aktuellen Berechnungen haben ergeben, dass die Schifffahrtsindustrie die Ziele von Paris selbst dann nicht erreichen würde, da die bis dahin angefallenen Treibhausgasemissionen bereits zu hoch sein könnten. Es sind weitere Maßnahmen erforderlich, die auch die bestehende Flotte betreffen sollten.“

Jones' Bedenken stützen sich auf eine eigene Studie von MAN Energy Solutions zu den historischen und erwarteten CO₂-Emissionen der Schifffahrt – zum Teil auf der Grundlage von OECD-Prognosen zur Entwicklung der Schiffsflotte bis 2050 –, die eine Verdoppelung der Schiffsflotte und letztlich das Verfehlen der Ziele des Pariser Abkommens vorhersagt.

Er erläuterte: „Obwohl die Schifffahrt in Bezug auf die CO₂-Emissionen nach wie vor die beste Option für den Transportverkehr darstellt, müssen wir die unvermeidliche Überschreitung der Emissionen im Jahr 2050 auf ein Minimum begrenzen, indem wir die Regulierung der Treibhausgasemissionen durch spezifische, ehrgeizige Ziele vorantreiben. In dieser Hinsicht bin ich zwar zuversichtlich, dass die Branche Anreize für neue Schiffe schaffen und die Einführung von Dual-Fuel-Motoren fördern wird, aber es ist von entscheidender Bedeutung, dass sie sich auch auf die Herausforderung konzentriert, die die bestehende, mit fossilen Brennstoffen betriebene Flotte darstellt. Hier müssen umweltfreundliche Umrüstungen gefördert werden, sonst werden alle Initiativen nur eine zu vernachlässigende Auswirkung auf die gesamten Flottenemissionen haben“.

Partnerschaften für Zukunftskraftstoffe

Jones verwies darauf, dass es keine technologischen Hindernisse für eine CO₂-Regulierung gebe und bereits Technologien für die Dekarbonisierung des Schiffsverkehrs existierten. Als Beispiel nannte er das Containerschiff „ElbBLUE“, das der deutschen Elbdeich Reederei gehört und vom Charterer Unifeeder betrieben wird. Der Antrieb des Schiffes erfolgt durch einen MAN 51/60DF Dual-Fuel-Motor, der ebenfalls zum ersten Mal in der Branche für den Betrieb mit LNG umgerüstet wurde. Im September 2021 bunkerte die ElbBLUE 20 Tonnen umweltfreundliches SNG (Synthetic Natural Gas), das mit Hilfe der Power-to-X-Technologie zu 100 % aus erneuerbaren Energien erzeugt wurde – eine Weltneuheit in der kommerziellen Schifffahrt.

Er verwies auch auf das große Interesse an Methanol als Treibstoff, das bereits in ersten Schiffsmotoren zur Anwendung kommt und für das Umrüstungen möglich sind. MAN Energy Solutions wird außerdem 2024 einen kommerziellen Ammoniakmotor auf den Markt bringen, der auch nachgerüstet werden kann, und für den Jones ein noch größeres Marktinteresse erwartet.

Die Analyse von MAN Energy Solutions zeigt, dass sich Angebot und Nachfrage von grünem Methanol und grünem Ammoniak bis 2025 die Waage halten werden, wenn Methanol in größerem Umfang auf den Markt kommt und Ammoniak sein Marktdebüt feiert. In den nächsten zehn Jahren wird die Nachfrage nach umweltfreundlichen Kraftstoffen für die Schifffahrt jedoch stark zunehmen, so dass eine Versorgungslücke entstehen wird, die möglicherweise zu einer Verknappung der umweltfreundlichen Kraftstoffe führen und damit die Dekarbonisierung bremsen könnte.

Jones kam zu dem Schluss, dass „MAN Energy Solutions aufgrund seiner Marktposition besser als die meisten anderen in der Lage sei, den künftigen Kraftstoffmix auf Grundlage von Dual-Fuel-Anwendungen zu beurteilen.“

Er fügte hinzu: „Die Regulierungsstellen müssen umgehend Vorschriften erlassen, die Investitionen in die Produktion alternativer, umweltfreundlicher Kraftstoffe lenken. Nur so kann die Lücke zwischen der erwarteten Nachfrage und dem tatsächlichen Angebot an umweltfreundlichen Kraftstoffen bis 2050 geschlossen werden. Denn diese erschwert derzeit die Verwirklichung der Ziele des Pariser Abkommens massiv.“

„Die Schifffahrt benötigt dringend große Mengen an synthetischen Kraftstoffen und damit Skalierbarkeit. Einfach ausgedrückt: Es müssen Partnerschaften mit gleichgesinnten Industriepartnern eingegangen werden, um die Dekarbonisierung voranzutreiben, denn der Transformationsprozess ist zu groß, als dass er von einem einzelnen Unternehmen allein bewältigt werden könnte.“



Wayne Jones OBE, Mitglied des Vorstands, Global Sales & After Sales, MAN Energy Solutions

MAN Energy Solutions ermöglicht seinen Kunden eine nachhaltige Wertschöpfung auf dem Weg in eine klimaneutrale Zukunft. Indem wir uns den Herausforderungen von morgen in den Bereichen Marine, Energie und Industrie stellen, verbessern wir systematisch Effizienz und Leistung. Wir sind seit über 250 Jahren führend in der Technischen Entwicklung und bieten ein einzigartiges Portfolio an Technologien. MAN Energy Solutions mit Hauptsitz in Deutschland beschäftigt rund 14.000 Mitarbeiter an über 120 Standorten weltweit. Unsere After-Sales-Marke MAN PrimeServ bietet unseren Kunden auf der ganzen Welt ein umfangreiches Netzwerk an Service-Centern.