

Source: Hamburger Abendblatt
Date: 08.10.2007
Author: Rolf Zamponi

Mehr Umweltschutz auf hoher See

Ein Abendblatt-Interview mit dem Organisator des Expertentreffens, Iwer Asmussen.

ABENDBLATT: Wie viel sauberer könnte der Transport per Schiff sein, wenn alle bekannten Möglichkeiten genutzt würden?

IWER ASMUSSEN: Realistisch könnten 15 bis 20 Prozent weniger Schadstoffe ausgestoßen werden, wobei die Seefahrt die insgesamt umweltfreundlichste Transportart ist. Umgerechnet auf ihr Ladungsvolumen ist der Brennstoffverbrauch dreimal niedriger als beim Lkw. Das heißt aber nicht, dass sich nicht noch etwas verbessern ließe.

ABENDBLATT: Wo liegt das schwerwiegendste Problem?

ASMUSSEN: Beim Schwefel im Treibstoff. Erlaubt ist derzeit noch ein Anteil von 4,5 Prozent. Der Durchschnitt liegt aber immerhin schon bei 2,7 Prozent. Für die Nord- und Ostsee sowie den Ärmelkanal darf das Öl aber nur noch einen Gehalt von 1,5 Prozent haben. Kalifornische und schwedische Häfen dürfen sogar nur noch mit Dieselöl als Treibstoff angelaufen werden. . .

ABENDBLATT: . . . was die Kosten stark erhöht?

ASMUSSEN: Ohnehin kostet eine Tonne Bunkeröl heute um die 400 Dollar, also doppelt so viel wie noch vor zwei Jahren. Diesel dürfte doppelt so teuer sein. Aber: Er muss zum Verbrennen nicht aufgewärmt werden und hinterlässt keinen Ölschlamm, der entsorgt werden muss. Der Einsatz von Diesel als Treibstoff ist aber auch nicht die Lösung - schließlich handelt es sich dabei nicht um regenerative Energie.

ABENDBLATT: Um wie viel lässt sich der Spritverbrauch durch niedrigere Geschwindigkeiten senken?

ASMUSSEN: Fährt ein großes Containerschiff mit 8000 Stellplätzen 23 statt 26 Knoten, braucht es 25 Prozent weniger. Bei einem Volumen von 240 Tonnen pro Tag ist das schon eine Menge. Bereits seit ein bis zwei Jahren lassen viele Reedereien ihre Frachter nicht mehr mit voller Leistung fahren.

ABENDBLATT: Liegen die Schiffe im Hafen, treiben Hilfsmaschinen die Generatoren für die Stromversorgung an und die Schornsteine qualmen weiter. Lässt sich das durch eine Stromversorgung an Land beheben?

ASMUSSEN: Es gibt Häfen, die das verlangen, wie etwa Los Angeles. Doch der Strom muss auch an Land produziert werden. So wird das Problem nur verlagert. Dazu kommen technische Probleme wie etwa unterschiedliche Spannungen oder nicht einheitlich genormte Steckverbindungen.

ABENDBLATT: Erste Versuche gehen dahin, wieder Segel auf Frachtern einzusetzen.

ASMUSSEN: Der Vorstoß ist vom Grundsatz her begrüßenswert. Aber der Tauglichkeitsbeweis fehlt noch. Die Praxis wird zeigen, ob Segel helfen können.

ABENDBLATT: Gibt es Möglichkeiten, den Verbrauch zu senken?

ASMUSSEN: Zunächst einmal dürften sich die Schiffsrümpfe weiter verändern, sodass etwa die Propeller am Heck effizienter und strömungsgünstiger im Wasser arbeiten können. Dazu wird versucht, mit besonderen Anstrichen den Widerstand des Schiffskörpers im Wasser zu verringern. So werden Farben heute mit Silikon vermischt, sodass die Oberfläche glatter wird und sich keine Ablagerungen mehr darauf halten können.

ABENDBLATT: Ist Umweltschutz nicht auch eine Sache der Einstellung der Besatzung an Bord?

ASMUSSEN: Der Umweltgedanke muss sich auch in der Strategie einer Reederei wiederfinden. Dazu muss die Besatzung entsprechend qualifiziert werden.

ABENDBLATT: Was muss sich künftig verändern, um die Schifffahrt effizienter und den Transport sauberer zu machen?

ASMUSSEN: Weltweit werden für Forschung und Entwicklung neuer Antriebe oder Schiffsformen Milliarden ausgegeben. Allein der Germanische Lloyd (GL) als deutsche Klassifikationsgesellschaft investiert jährlich einen zweistelligen Millionenbetrag in diesem Bereich. Es wird aber auch darauf ankommen, dass die Verbraucher bereit sind, etwas mehr für einen umweltfreundlicheren Transport zu zahlen.

ABENDBLATT: Können Industrieländer wie Deutschland mit der maritimen Technologie hochqualifizierte Arbeitsplätze sichern?

ASMUSSEN: Auf jeden Fall. Allein beim GL sind derzeit bis zu 100 Beschäftigte in diesem Bereich tätig und es werden noch mehr. Aber der Ingenieurmangel ist inzwischen europaweit so stark, dass die Entwicklung der maritimen Industrie gehemmt wird. Wenn sich die Lage an unseren Hochschulen nicht verändert, werden wir mehr und mehr Ingenieure aus asiatischen Ländern holen oder eben die Arbeitsplätze vor Ort einrichten müssen.

Experten tagen in Hamburg

Schifffahrt und Umweltschutz: Das sind die Themen der Internationalen Konferenz Ship Efficiency, die am Montag und Dienstag (8. und 9. Oktober) zum ersten Mal in Hamburg stattfindet. Zwar ist die deutsche Handelsflotte als drittgrößte der Welt mit einem Durchschnittsalter von sieben Jahren die jüngste und modernste der Welt. Aber dennoch sehen Experten Verbesserungsbedarf im Umweltschutz. Die EU erwägt sogar, einen Emissionshandel für Schiffe einzurichten. Mehr als 150 Experten aus der maritimen Wirtschaft aus 16 Ländern, darunter Reeder, Werftrepräsentanten, Zulieferer, Professoren sowie Fachkräfte der Schiffsversuchsanstalten und Technischen Hochschulen, werden sich damit befassen, wie der Verbrauch von Brennstoffen auf See weiter sinken kann. Auch Schiffsfinanzierer und Investoren werden sich beteiligen. Veranstalter der Konferenz, die künftig alle zwei Jahre im Wechsel mit der Internationalen maritimen Leitmesse SMM stattfinden soll, ist die Schiffbautechnische Gesellschaft (STG). STG-Geschäftsführer Iwer Asmussen, der Organisator des Treffens ist, war bis März Bereichsleiter strategische Forschung und Engineering bei der Hamburger Klassifikationsgesellschaft Germanischer Lloyd. Der 63-jährige Däne, der in Kiel und Berlin Schiffbau studiert hat, stammt aus Tondern und lebt seit mehr als 40 Jahren in Deutschland.