

# SMM – Schiff, Maschine, Meerestechnik

**Ernste Töne auf der Vorauspressekonferenz zur SMM, der weltweiten Leitmesse für Schiffbau, die nach vier Jahren Pause wieder in Hamburg stattfindet.**

Wenn die SMM am 6. September 2022 ihre Tore öffnet, trifft sich eine Branche, die vor großen Herausforderungen steht. Im Fokus steht die Frage, wie die Schifffahrt bis 2050 klimaneutral wird. Optionen gibt es viele – sogar Atomkraft könnte wieder ins Spiel kommen.

„Die Corona-Krise ist noch nicht überwunden, da führt der Krieg in der Ukraine zu einem erneuten schweren Schlag für die globale Wirtschaft und damit auch für die internationale Schifffahrt, für Logistikketten und Häfen“, sagte der Vorsitzende der Geschäftsführung der Hamburg Messe und Congress (HMC), Bernd Aufderheide.

Der Krieg zwingt Europa, sich aus der Abhängigkeit von russischen Energielieferungen zu befreien – und mache den Abschied von fossilen Brennstoffen noch dringlicher. Jenseits von Pandemie und Krieg bleibe die Erwärmung des Planeten das existenzielle Menschheitsproblem.

Ein Problem, gegen das auch die Schifffahrt kämpft. Wie wird sie möglichst schnell klimaneutral? Das ist das zentrale Thema der diesjährigen SMM, die unter dem Leitmotiv „Driving the maritime transition“ steht. Als Vorgeschmack auf den Branchentreff im September lud Aufderheide fünf meinungsstarke Gäste nach Hamburg ein.

Die Schifffahrt hat sich für 2050 das Zero-Emission-Ziel gesetzt. Ein Wettlauf gegen die Zeit. Auf welchen alternativen Brennstoff sollen die Reederei setzen? Im Spiel sind unter anderem Ammoniak, Methanol, Wasserstoff und synthetisches Gas. Klar ist: Wer pünktlich klimaneutral sein will, muss jetzt investieren.

Knut Ørbeck-Nilssen, CEO Maritime bei der Klassifikationsgesellschaft DNV, rät zu Flexibilität: „Warum sollten wir uns auf ein bestimmtes Lager festlegen, wenn es um Kraftstoffe geht? Wir bewegen uns wahrscheinlich auf ein Brennstoff-Multiversum zu, und wir brauchen möglichst viele Experimente mit verschiedenen Brennstoffen und so viele Akteure wie möglich, die diese Experimente durchführen.“ Man könne nicht warten, bis die perfekte Brennstofflösung auftauche – und müsse jetzt mit dem Übergang beginnen, so Ørbeck-Nilssen. Die Technologie zur Kohlenstoff einsparung sei da: „Wir müssen uns den Geist der Zusammenarbeit zu eigen machen, um gemein-



*Ein großer Schiffspropeller ist stets das Wahrzeichen der SMM und weist auch Passanten auf die maritime Messe hin.*

same Herausforderungen wie Sicherheit, Kraftstoffverfügbarkeit und Kosten zu bewältigen – wir können nur gewinnen, wenn wir zusammenarbeiten.“

## Die Schifffahrt in der Falle

Sich einfach viele Brennstoff-Optionen offenhalten – ob die maritime Energiewende so gelingt? Der renommierte maritime Ökonom Prof. Dr. Martin Stopford ist skeptisch: „Die Schifffahrt ist kein idealer Kandidat für grüne Kraftstoffe!“ Keine der Alternativen sei so effizient wie Schweröl, aber dafür umso teurer. Außerdem bezweifle er, dass es überhaupt genug Kapazitäten gibt: „Es ist unwahrscheinlich, dass die Industrie in den kommenden zehn Jahren so viel grünen Brennstoff in die Hände bekommen wird. Im Jahr 2020 wurden nur 13 Prozent des Stroms aus kohlenstofffreien Brennstoffen erzeugt.“

Mehr Potenzial prophezeite Stopford für „Retrofitting-Packages“, also Komplett-Lösungen, mit denen die Effizienz von Schiffen signifikant gesteigert wird: „Die Weltflotte von 100.000 Schiffen nachhaltig umzurüsten – das ist eine gewaltige Aufgabe!“ Angesichts der Kosten und Beschränkungen herkömmlicher grüner Brennstoffe rücke die Wirtschaftlichkeit der Kernenergie stärker in den Fokus.

## Gewinner und Verlierer

Auf welchen Brennstoff es am Ende auch hinausläuft: Die Schiffbauer und Zulieferer haben das Know-how, die passende Antriebstechnologie bereitzustellen. René Berkvens, Vorstandsvorsitzender des Branchenverbands SEA Europe und ehemaliger CEO der Damen Group, forderte von der gesamten europäischen Schifffahrt mehr Bereitschaft, kraftstoffsparende Technologien und alternative Kraftstoffe – sowohl bei neuen Schiffen als auch bei der Nachrüstung von Schiffen – einzusetzen.

## Zurück zu den Wurzeln

Cristina Aleixendri, COO bei bound4blue, sieht sich im Aufwind: „Die Branche ist zu sehr auf grüne Kraftstoffe fokussiert. Aber es gibt andere nachhaltige Antriebslösungen. Wind als Energiequelle ist frei verfügbar – warum sollte man sich das nicht zunutze machen?“ Mit den 3 automatisierten Windsegeln ihres spanischen Start-ups können Schiffe schon heute 30 bis 40 Prozent Treibstoff einsparen. Reeder Schües ist von dem Ansatz begeistert: „Es gibt nichts Natürlicheres, als mit Wind eine Vorwärtsbewegung zu erzeugen.“ Sein Traum: der Transport von grünem Ammoniak mit Segelantrieb. Für die Reederei wäre das eine Rückkehr zu ihren Wurzeln: F. Laeisz hat sich vor über 100 Jahren