

PFEIFFER.FRAGT DER POLIT.TALK

MEHR VERSTEHEN - MEINUNG BILDEN

Grüner Wasserstoff oder schwarzes Öl: Wie gelingt die Energiewende auf See?

SPOTLIGHT Energiewende. Richtig. Machen
Fokus 2020: 'Grüner Wasserstoff - Das Öl von Morgen'

Wann: 11.12.2020 Beginn: 19:00 Uhr Ende: 20:30 Uhr
Wo: IHK zu Schwerin, Ludwig-Bölkow-Haus, Graf-Schack-Allee 12, 19053 Schwerin
Was: Livestream: 19:00 Uhr bis 20:30 Uhr
Wer: Reichweite > 500.000 User



PFEIFFER FRAGT ist der meinungsbildende POLIT.TALK aus Norddeutschland und wird bundesweit an exklusiven Locations mit Kooperationspartnern aus Politik, Wirtschaft und Gesellschaft aufgezeichnet. Getreu dem Motto: „Mehr verstehen - Meinung bilden.“

www.derpfeiffer.de

Mit Moderator Jürgen Pfeiffer diskutieren:



Christian Pegel (SPD)
Minister für Energie,
Infrastruktur und
Digitalisierung MV



Dr. Martin Kröger
Geschäftsführer
Verband Deutscher
Reeder



Thomas Murche
Technischer Vorstand
WEMAG AG



Dr. Uwe Lauber
Vorsitzender des Vorstands und Technikvorstand
MAN Energy Solutions



Dr. Alexander Dyck
Kommissarischer
Institutsleiter
DLR-Institut für Maritime
Energiesysteme



Hagen Reinhold, MdB
und FDP-Beauftragter
für Maritime Wirtschaft



Jorgo Chatzimarkakis
Generalsekretär,
Hydrogen Europe

Die internationale Schifffahrt transportiert weltweit 90 Prozent aller Waren und verursacht aktuell 2,5 Prozent aller CO₂-Emissionen. So viel wie Deutschland. Aber: Wenn Schiffe weiter mit Schweröl fahren, könnte der Anteil bis 2050 auf 50 oder sogar 250 Prozent steigen. Deshalb hat die International Maritime Organisation (IMO) als UN-Organisation der Schifffahrt 2018 weltweite Branchenziele formuliert: Verglichen mit 2008 sollen die Emissionen bis 2050 um 50 Prozent gesenkt werden. Ambitionierte Ziele, die mit heutiger Technik und Kraftstoffen nicht zu erreichen sind. Gefragt sind neue Technologien und Investitionsanreize.

Zuletzt hat die Branche ihre Effizienz verbessert, indem sie größere Schiffe baut, Rumpfe und Propeller optimiert. Doch fast alle Schiffe fahren weiter mit Dieselmotoren. Kurzfristige Maßnahmen wie die geplante Reduzierung der Geschwindigkeit kann ebenfalls Treibstoff sparen. Doch Slow Steaming bedeutet weniger Transportkapazität. Daher muss schon vor dem Bau künftig analysiert werden, wo das Schiff fahren soll und ob es auf den Routen den richtigen Treibstoff gibt. Die Folge: Nicht jedes Schiff wird in jede Weltgegend fahren oder wiederverkauft werden können. Dieses Szenario stellt Schiffsbauer und Reeder vor große Herausforderungen, Motorenhersteller arbeiten mit Hochdruck an neuen Antriebstechnologien.

Um die Emissionsziele langfristig zu erreichen, braucht es neue Antriebsarten und andere Energiequellen. Batterien, Wasserstoff und Ammoniak sind laut Umweltorganisation T&E die energieeffizientesten Methoden zur Dekarbonisierung der Schifffahrt. Für deren Herstellung ist viel erneuerbarer Strom notwendig. Und da der Bedarf das Angebot übersteigt, muss erneuerbarer Strom für grüne Kraftstoffe importiert werden. Aber vielleicht kann die Schifffahrt auch von dieser Entwicklung profitieren? Ist die Energiewende also trotz der Herausforderungen auch eine Chance für die Branche?

Kurz: Grüner Wasserstoff oder schwarzes Öl: Wie gelingt die Energiewende auf See?

Mit freundlicher Unterstützung der folgenden Streaming-Partner:



PFEIFFER FRAGT - DER POLIT.TALK in Kooperation mit:

