

## PRESSEMELDUNG

# Flüssiggas LNG als Alternativkraftstoff für Schiffe fördern – Maritime Wirtschaft fordert Bundesregierung zum Handeln auf

Hamburg, 27. August 2015. Die maritime Wirtschaft in Deutschland hat die Bundesregierung zu konkreten Schritten aufgefordert, um flüssiges Erdgas als alternativen Kraftstoff in der Schifffahrt einzuführen. Die Maritime LNG Plattform, der Verband Deutscher Reeder (VDR), der Verband für Schiffbau und Meerestechnik (VSM), der Zentralverband der deutschen Seehafenbetriebe (ZDS) und der Zentralverband Deutscher Schiffsmakler (ZVDS) haben dafür in einer gemeinsamen Stellungnahme drei Instrumente vorgeschlagen: Deutschland braucht eine Innovationsoffensive, ein Förderprogramm für die Ausrüstung von Schiffen mit LNG-Antrieb sowie einheitliche rechtliche Standards in den Häfen.

„LNG in der Schifffahrt hat großes Potenzial, um die Belastung durch Emissionen wie Schwefel, Feinstäube und Stickoxide in küstennahen Regionen und in den Hafenstädten deutlich zu senken. Gleichzeitig erfüllt es die aktuellen und bereits geplanten Abgasvorschriften“, sagte **Georg Ehrmann, Geschäftsführer der Maritimen LNG Plattform**, einem branchenübergreifenden Bündnis von mehr als 70 nationalen und internationalen Unternehmen, Verbänden und Häfen. „Das Bundesministerium für Verkehr und Digitale Infrastruktur und der Maritime Koordinator der Bundesregierung haben die im Koalitionsvertrag und in der EU-Richtlinie ‚Clean Power For Transport‘ hervorgehobene Bedeutung von LNG für sauberere Transportwege erkannt. Unsere jetzt vorgeschlagenen Maßnahmen sind zentrale Voraussetzung, dass sich LNG als umweltfreundlicher Kraftstoff durchsetzen kann. Die Nutzung von LNG bietet nicht nur höheren Umweltschutz, sondern große Chancen für zusätzliche Wertschöpfung und hochwertige Arbeitsplätze am Wirtschaftsstandort Deutschland.“

„Die deutsche Schiffbauindustrie hat LNG als saubere Treibstoffalternative maßgeblich mitgestaltet und besitzt derzeit eine optimale Ausgangsposition, um sich an die Spitze der Technologie- und Marktentwicklung zu setzen“, so **Dr. Ralf Sören Marquardt, Geschäftsführer des Verbands für Schiffbau und Meerestechnik (VSM)**. „Mit einer konzertierten LNG-Initiative, die die Umsetzung von Innovationen fördert und Regelungslücken schließt, können Schadstoffemissionen in Häfen und Wasserstraßen erheblich gesenkt und hochwertige Arbeitsplätze – nicht nur – an der Küste geschaffen werden.“

„Ohne ein breites Förderprogramm der Bundesregierung für den Neu- und Umbau LNG-betriebener Schiffe, werden sich die Barrieren für den Markteintritt nicht abbauen lassen“, sagte **Ralf Nagel, Geschäftsführendes Präsidiumsmitglied des Verbands Deutscher Reeder (VDR)**. „Bisher ist in ganz Europa kein einziges LNG-Schiff ohne staatliche Zuschüsse in Fahrt gebracht worden. Deutschland sollte als führender maritimer Standort zu den Vorreitern gehören.“ Schiffe, die neben herkömmlichen Brennstoffen auch mit Flüssiggas fahren können (Duel-Fuel-Antrieb), sind aufgrund der besonderen Motoren, zusätzlichen Leitungen und Tanks bis zu 25% teurer.

„In ausreichender Anzahl können Schiffe mit LNG-Antrieb die Luftverschmutzung an Hafenstandorten messbar verringern“, sagte **Daniel Hosseus, Hauptgeschäftsführer des Zentralverbands der deutschen Seehafenbetriebe (ZDS)**. „Das Thema LNG zeigt: wir brauchen eine breit aufgestellte, konsequente Technologieförderung für die maritime Logistik. Die Bundesregierung sollte daher das erfolgreiche Forschungsprogramm für innovative Seehafentechnologien (ISETEC) neu auflagen.“

„Das Betanken von LNG-Schiffen muss auch in deutschen Häfen selbstverständlich werden. Damit die Schiffe so effizient wie bisher abgefertigt werden können, muss der Bunkerprozess auch gleichzeitig mit Laden und Löschen möglich sein“, so **Dr. Alexander Geisler, Geschäftsführer des Zentralverbands Deutscher Schiffsmakler (ZVDS)**. „Deutschland braucht einheitliche Standards in den Seehäfen für den Umgang mit LNG, sei es beim Bunkern, bei der Stromgewinnung oder beim Transport.“

Wegen der umfangreichen und weltweit geltenden Sicherheitsvorschriften und jahrzehntelanger Erfahrung beim LNG-Transport haben LNG-Schiffe die beste Sicherheitsbilanz aller Schiffstypen.



## Weitere Informationen

**Gemeinsame Stellungnahme zur Nutzung von LNG in der Seeschifffahrt:** <http://bit.ly/stellungnahmeLNG2015>

### Über LNG

LNG (Liquefied Natural Gas) ist Erdgas, das auf minus 162 Grad Celsius gekühlt und dadurch flüssig wird. Dabei schrumpft auf einen Bruchteil seines Volumens zusammen und kann so in Tanks transportiert und als Kraftstoff auf Schiffen genutzt werden. Der CO<sub>2</sub>-Ausstoß von LNG ist bis zu 25% niedriger als bei herkömmlichen Brennstoffen wie Schweröl oder Diesel. LNG verbrennt schwefel- und rußfrei. Außerdem entstehen bis zu 80% weniger Stickoxide.

### Ihre Ansprechpartner:



#### Maritime LNG Plattform

Georg Ehrmann  
Geschäftsführer  
Tel.: 040 3496167 0  
ehrmann@lng-info.de  
www.lng-info.de



#### Verband Deutscher Reeder

Christof Schwaner  
Presse & Kommunikation  
Tel.: 040 35097 238  
schwaner@reederverband.de  
www.reederverband.de



VERBAND FÜR SCHIFFBAU UND MEERESTECHNIK E.V.

#### Verband für Schiffbau und Meerestechnik

Kathrin Ehlert-Larsen M.A.  
Öffentlichkeitsarbeit & Kommunikation  
Tel.: 040 280152 36  
ehlert-larsen@vsm.de  
www.vsm.de



#### Zentralverband der deutschen Seehafenbetriebe

Daniel Hosseus  
Hauptgeschäftsführer  
Tel.: 040 366203  
daniel.hosseus@zds-seehaefen.de  
www.zds-seehaefen.de



#### Zentralverband Deutscher Schiffsmakler

Dr. Alexander Geisler  
Geschäftsführer  
Te.: 040 330563  
geisler@schiffsmakler.de  
www.zvds.de