FUEL POWER ENERGY e.V.

Pressemitteilung

14. September 2022

„Öl findet immer seinen Weg“

Im Interview sprechen FPE-Geschäftsführer Axel Münch, FPE-Vorsitzender Ulrich Nowak und FPE-Vorstand Helmut Oldekamp über die Herausforderungen für die Lieferanten von Schiffsbrennstoffen und die Möglichkeiten, wie der Schiffsverkehr klimaneutral werden kann. Sie fordern: Der Ausbau von PTL-Anlagen muss stark beschleunigt werden. Dazu werden dringend politische Unterstützung und finanzielle Aufbauhilfen benötigt.

Die Auswirkungen des Klimawandels sind deutlich auch in unseren Regionen zu spüren. Die Schifffahrt – und damit die Branche, in der Fuel Power Energy (FPE) aktiv ist – ist einer der stark globalisierten Sektoren. Gleichzeitig verschärft der russische Angriffskrieg in der Ukraine die Energiefrage. Spüren Sie als Zulieferer für die Schifffahrt die Auswirkungen? Und wenn ja, in welcher Weise?
Aufgrund von Sanktionen muss vor der Betankung von Schiffen jeweils geprüft werden, woher die Schiffe kommen, wohin sie fahren und was sie transportieren. Sofern sie Produkte transportieren, die unter die Sanktionen fallen, dürfen sie nicht betankt werden. Das verursacht einen erheblichen Prüfungsaufwand und einen deutlich gestiegenen administrativen Aufwand.

Welche Herausforderungen gibt es für die Lieferanten von Schiffsbrennstoffen darüber hinaus?
Seit Beginn der Krise haben sich Produktströme durch den Wegfall beziehungsweise drohenden Wegfall russischer Ölproduktlieferung entscheidend verändert. Wurden bisher viele Produkte aus Russland in die EU importiert, werden heute ersatzweise Öle zum Beispiel aus Asien (Singapur, Indien, China, etc.) importiert, die über deutlich längere Transportwege befördert werden müssen, wodurch höhere Kosten resultieren. In der Konsequenz haben sich auch dadurch die Verkaufspreise deutlich erhöht.

Wie geht Ihre Branche damit um?
Die gesamte Branche stellt sich auf die veränderten Rahmenbedingungen ein, nimmt entsprechend höhere Einstandskosten in Kauf und muss diese Kosten selbstverständlich an den Endverbrauchermarkt weitergeben. Anders geht es nicht. Aber: Öl findet immer seinen Weg und die Versorgung des Bunkermarktes ist sichergestellt.

Kann der Schiffsverkehr klimaneutral werden? Welche Möglichkeiten der Emissionsreduktion sehen Sie in der kurzen, mittleren und langen Frist?
Klare Antwort: Ja! Aber: Es wird noch viel Zeit vergehen, bis die Schifffahrt klimaneutral wird. Das liegt im Wesentlichen an den gigantischen Energiemengen, die für die weltweite Schifffahrt benötigt werden. Dennoch kann man auch kurzfristig erste Schritte unternehmen, wie wir es bereits in einigen Ländern erkennen. Eine kurzfristige Lösung besteht in der Zumischung von

Biokomponenten zum Bunkerfuel und/oder Marinegasöl. Das ist technisch nicht einfach, aber durchaus machbar und erprobt. Mittelfristig werden alternative Brennstoffe in größeren Mengen auf den Markt kommen. In der Erprobung sind grünes Ammoniak, grüner Wasserstoff und selbstverständlich E-Fuels (PTL). Technisch gesehen sind die PTLs am besten geeignet, weil die bestehende Infrastruktur weiter genutzt werden kann und keine zusätzlichen Logistikkosten entstehen. Darüber hinaus sind die meisten heute verwendeten Schiffsmaschinen in der Lage, PTLs einzusetzen. Häufig können bei dem Einsatz dieser Brennstoffe sogar Anwendungs- und Effizienzvorteile erzielt werden. Durch PTLs werden somit keine zusätzlichen Kosten generiert. Bis jedoch ausreichende Menge zur Verfügung stehen, werden noch einige Jahre vergehen.

Welche Stellschrauben müssen hier gedreht werden?
Der Ausbau von PTL-Anlagen muss stark beschleunigt werden. Dazu werden dringend politische Unterstützung und finanzielle Aufbauhilfen benötigt. Die Wirtschaft ist in der Lage unter gesicherten politischen Rahmenbedingungen schnell zu reagieren und nachhaltige Brennstoffe zur Verfügung zu stellen. Die Herstellung dieser Brennstoffe ist Stand der Technik.

Setzt die EU mit der FuelEU Maritime Initiative die richtigen Signale? Inwieweit kann die EU überhaupt sinnvoll Vorschriften für einen internationalen Verkehr setzen, wenn es Schiffsführern möglich ist, diese zu umgehen?
Prinzipiell setzt die EU die richtigen Signale, allerdings ist die Schifffahrt ein globaler Markt. Das heißt, dass Maßnahmen eigentlich nur über die International Maritime Organization (IMO) gesteuert werden können, um weltweit zu greifen. Seitens der Politik muss die Möglichkeit geschaffen werden, dass alternative Brennstoffe und insbesondere E-Fuels nicht wesentlich teurer sind als konventionelle fossile Brennstoffe.

Was würden Sie sich von politischen Entscheidern in Deutschland und der EU wünschen?
Es muss erkannt werden, dass der Seeverkehr ein globaler Markt ist. Hier müssen Deutschland und die EU mit der IMO eng zusammenarbeiten, um globale Effekte zu erzielen. Es muss ausgeschlossen werden, lokale Marktverwerfungen durch lokale gesetzliche Regelungen zu fördern oder sogar zu schaffen. Global müssen politische Rahmenbedingungen und technischen Anforderungen harmonisiert definiert und vorgegeben werden. Der Bunkermarkt ist ein Teil des Energiemarktes und bei Veränderungen der Gegebenheiten werden sich die Teilmärkte automatisch an neue Bedingungen anpassen.

FUEL POWER ENERGY e.V.

FPE Fuel Power Energy e.V.
Bäckerstr. 11-13
21244 Buchholz i.d.N.
Tel +49 (0)41 81 / 216 165
Fax +49 (0)41 81 / 216 58 121
office@fpe-ev.de
www.fpe-ev.de

Über den Fuel Power Energy e.V.:
Der Fuel Power Energy e.V. ist die unternehmensneutrale Interessenvertretung für das Produkt Rückstandsöl als Energieträger und seine hohe Wirtschaftlichkeit insbesondere für die industrielle Wärmeerzeugung und als Treibstoff für die Schifffahrt. Auf diesem Gebiet sind wir anerkannte Spezialisten, die sich, in verschiedenen Branchen tätig, zu einem Förderkreis zusammengeschlossen haben. Aufgabe des FPE ist die kompetente Beratung beim Einsatz von Schweröl von der Planung über die Genehmigungsverfahren bis zum Betrieb einschließlich der Brennstofflagerung. Unsere Partner im Kommunikationsnetz setzen sich mit viel Kompetenz bei Ministerien und Behörden für das Produkt Rückstandsöl ein.