

Presse-Information

10. April 2024

HGK Shipping begrüßt HVO100-Zulassung und fordert Branchenlösung für die Dekarbonisierung der Binnenschifffahrt

Duisburg. Die HGK Shipping unterstützt die Entscheidung der Bundesregierung, den klimafreundlicheren, aber derzeit noch teureren Alternativkraftstoff HVO100 zuzulassen. Zugleich sieht Europas größtes Binnenschifffahrtsunternehmen darin eine Chance, die Dekarbonisierung des Verkehrsträgers mittelfristig voranzutreiben.

Die europäische Binnenschifffahrt ist zurzeit mit hohen Investitionskosten für neue Schiffsantriebe konfrontiert. Der Biodiesel HVO kommt auch deshalb zum richtigen Zeitpunkt. Denn die Branche ist mit ihren rund 13.000 Schiffen nicht groß genug, um herstellerseitig entsprechende Entwicklungen in diesem Bereich initiieren beziehungsweise einfordern zu können. Ebenso schließt die hohe Altersstruktur der Flotten eine wirtschaftliche Umstellung der mit fossilem Brennstoff betriebenen Motoren auf alternative Antriebskonzepte, beispielsweise über Ammoniak, Methanol und Wasserstoff, kurzfristig aus. Denn auch hier fehlt die notwendige Infrastruktur noch.

Aus Sicht der HGK Shipping kann die HVO-Betankung daher eine sinnvolle Übergangslösung für die Binnenschifffahrt darstellen. Hierfür, so die Forderung des Unternehmens, müssten die Mehrkosten jedoch so lange gefördert werden, bis Marktmechanismen den Preis für HVO100 auf das Niveau herkömmlichen Diesels reguliert haben. Mit dem vollständigen Einsatz des biogenen Kraftstoffs und damit verbundenen geringeren Emissionen von CO₂ sowie Rußpartikeln und Stickoxiden könnte der Verkehrsträger bereits 2030 nahezu klimaneutral sein, so die Prognose des Branchenführers.

Steffen Bauer, CEO der HGK Shipping, kommentiert die bundesweite Einführung des Kraftstoffes so: „Das grüne Licht aus Berlin für den Einsatz ist ein wichtiger Impuls für Mobilität in Deutschland – dies gilt auch für den ohnehin sehr klimafreundlichen Verkehrsträger Binnenschiff. Deshalb setzen wir ab sofort auf HVO100.“ So könne, betont er, dieser Kraftstoff die CO₂-Emissionen im Vergleich zu herkömmlichen fossilen Brennstoffen signifikant minimieren und eine tragfähige Brückenlösung in einer Phase, in der sich emissionsfreie Antriebstechnologien in Entwicklung befinden, darstellen. Aufgrund hoher Forschungsausgaben für innovative Antriebe und dem ökonomisch unrealistischen Szenario, ältere Bestandsflotten rasch

und umfassend mit neuen Schiffsmotoren auszustatten, werde dank HVO100 schon jetzt eine ressourcenschonendere Transportlogistik Realität. Binnenschiffe werden aufgrund ihrer Langlebigkeit anders als die meisten Hochseeschiffe noch im Dienst sein, wenn weitere gesetzliche Vorgaben zur Reduzierung der CO₂-Emissionen in Kraft treten.

„Wir bitten die Politik, eine Branchenlösung in Betracht zu ziehen und entsprechende Anreize zur flächendeckenden Nutzung des biogenen Kraftstoffes in der Binnenschifffahrt zu schaffen. Eine befristete Steuerentlastung zum Beispiel, die nur so lange notwendig wäre, bis sich der HVO-Preis an den Dieselpreis angeglichen hätte, würde die Nutzung dieser Übergangslösung entscheidend vorantreiben. Parallel dazu sollten Forschungs- und Entwicklungsmaßnahmen im Bereich der Brennstoffzellentechnologie dauerhaft und gezielt gefördert werden. So würden Voraussetzungen geschaffen, die im Schnitt 55 Jahre alten Flotten auch unter Nachhaltigkeitsaspekten modernisieren zu können. Dann könnte die Binnenschifffahrt planungs- und damit zukunftssicher wachsen und als wichtiger Verkehrsträger dabei helfen, im Sinne der avisierten Energiewende den CO₂-Ausstoß in den nächsten Jahren bereits deutlich zu senken“, unterstreicht Steffen Bauer die Notwendigkeit der gewünschten staatlichen Unterstützung.

Die HGK Shipping hat bereits Kontingente des Biokraftstoffs erworben, um Teile ihrer Flotte künftig ausschließlich mit HVO100 betanken zu können. Für den Einsatz des nicht aus fossilen Quellen gewonnenen Treibstoffs ist auch bei älteren Antrieben keine größere technische Umrüstung notwendig. Damit ergibt sich für die Branche die Chance, auch ältere Schiffsflotten ohne signifikante Investitionen weiter einzusetzen und trotzdem mit einer Einsparung von bis zu 90 Prozent der CO₂-Emissionen einen bedeutenden Beitrag zur Dekarbonisierung der europäischen Binnenschifffahrt zu leisten.

HVO steht für Hydrotreated Vegetable Oils, also hydrobehandeltes Pflanzenöl. Es wird aus biogenen Rohstoffen wie Abfälle der Agrar- und Lebensmittelindustrie erzeugt. Dies sind unter anderem gebrauchte Speiseöle, pflanzliche und tierische Fette sowie organische Bestandteile von Siedlungsabfällen, die zu brennbaren Kohlenwasserstoffen transformiert werden. Die Zahl 100 steht für die hundertprozentige Herstellung aus diesen Ölen.

Fotos:



Bildunterschrift: Die „GAS 92“ zählt zu den Schiffen der Flotte von HGK Shipping, die für die Betankung mit dem Biokraftstoff HVO100 prädestiniert sind. (Quelle: HGK Shipping)

Kontakt:

Wünschen Sie weitere Informationen? Sie erreichen HGK-Pressesprecher Christian Lorenz unter 0221 / 390 11 90 und per E-Mail unter lorenz@hgk.de.

Zum Unternehmen:

Die Häfen und Güterverkehr Köln AG (HGK) ist die Logistikgesellschaft im Stadtwerke Köln Konzern. Vom einstigen Hafenbetreiber hat sich die HGK zu einer europaweit tätigen Gruppe für integrierte Transport- und Logistikdienstleistungen entwickelt. Gegliedert in die fünf Geschäftsbereiche Logistics & Intermodal, Shipping, Rail Operations, Infrastructure & Maintenance und Real Estate betreibt die HGK-Gruppe über ihre Tochter- und Beteiligungsunternehmen u. a. den größten Binnenhafen-Verbund Deutschlands, eine der größten privaten Güterverkehrsbahnen, spezialisierte Logistikbetriebe und Terminals sowie ein eigenes Schienenstreckennetz und Werkstattbetriebe für den Güterbahnverkehr. Die HGK Shipping GmbH ist das größte Binnenschiffahrtsunternehmen in Europa.

Zum Geschäftsbereich HGK Shipping:

Die HGK Shipping ist Teil der Häfen und Güterverkehr Köln AG. Die Flotte umfasst rund 350 Schiffe, inklusive Partikuliere. Das Transportspektrum reicht dabei von flüssigen chemischen Produkten und verflüssigten Gasen über Trockengüter bis zu Breakbulk.