

Symposium auf der SMM-2010

**Datum: 07.09.2010, Ort: Raum OSAKA der Hamburger
Messegesellschaft in Halle A4**

07. September 2010

Hamburger Appell SCHIFF + KLIMA - 2010

Seit dem Hamburger Appell KLIMA + SCHIFF vom 20.5.2003 hat sich der Handlungsdruck in Richtung eines alternativen Schiffsantriebes immens verschärft:

Klimawandel und Ölvorratsfragen -durch WBGU-Gutachten an die Politik herangetragen- stehen einer Maritimen Industrie gegenüber, welche sich dieser Problematik nicht stellt, weil Reeder ihre Schiffe nicht mehr selbst betreiben, sondern verchartern und damit entstehende Mehrkosten einfach auf den Charterer verlagern. Zudem ist eine Umrechnung auf Verbrauch pro TEU irrelevant und Täuschung. Worauf es ankommt, ist die Belastung der Umwelt und diese ist in hohem Maße gegeben und zählt.

Aktionen wie:

- a) den Ölverbrauch pro TEU durch vergrößerte Schiffe und durch "slow steaming" zu senken,
- b) dem Kyoto-Protokoll hinterher eilend mit einem IMO-Regelwerk zwar den Schwefelanteil im Schweröl zu reduzieren, und
- c) sogar neue ECA-Gebiete auszuweisen, sind unzureichend!

- obwohl in vielen weltweiten Kongressen in "Greenwashing-Manier" hochgelobt - lösen die bestehenden Problem nicht, nämlich in einer wachsenden Weltwirtschaft Warentransporte zuverlässig und umweltfreundlich durchzuführen.

Diese Anforderung leitet sich aus dem Report 116 des Potsdam Instituts für Klimafolgenforschung her. Das darin enthaltene WBGU-Diagramm ist Teil dieses Appells (siehe Seite 3). Es ist ab 2011 mit CO₂-Emissionsreduzierungen zu beginnen, um die "max 2 Grad" - Vorgabe der Politik einhalten zu können.

BWE-Hamburg
Jessenstr. 4-6
22767 Hamburg

Landesvorstand
Wolf Christian Traxel

Heinz Otto
Stellv. Landesvorstand

T: 040-380 66 29
F: 040-3861 8701

Mail:
hh@bwe-regional.de

■ BUNDESGESCHÄFTSSTELLE

Marienstraße 19/20
10117 Berlin

Tel.: +49 (0)30 / 28482 -106

Fax: +49 (0)30 / 28482 -107

info@wind-energie.de

■ BANKVERBINDUNG

Sparkasse Osnabrück

BLZ: 265 501 05

Kto.: 251 868

IBAN DE56 2655 0105 0000 2518 68

BIC NOLADE22XXX

StNr. 66/273/00234

■ SITZ: BERLIN

Eingetragen ins Vereinsregister
des Amtsgerichts Charlottenburg,
VR Nr. 27 538 B

Präsident: Hermann Albers

CO2-Emissionshandel ist ein zu träges System, um den Ölverbrauch der Schifffahrt zügig zu mindern. Ergänzend sind ordnungsrechtliche Maßnahmen und Marktanreizprogramme erforderlich. Ein weiteres Argument zum notwendigen Wandel ist die jüngste Studie der Bundeswehr zu Peak Oil: *Sicherheitspolitische Implikationen knapper Ressourcen*, www.peakoil-hamburg.de

Deutschland sollte die Chance eines First Movers nutzen und die hilfreichen Anfänge einer WINDKRAFT-unterstützten Schifffahrt (SKYSAILS und FLETTNER-ROTOR) deutlich ausbauen. Dabei sind zwei Richtungen zu beachten:

- a) Eine erweiterte Nutzung von Erneuerbaren Energien bei Motorbetrieb (LNG, LPG, Solarmethan, Wasserstoff, Biokraftstoffel, "diesel-elektrischer Antrieb), ergänzt um Windhilfsantriebe.
- b) Die Nutzung moderner Windantriebssysteme als Hauptantrieb für Handelsschiffe.

Mit diesem Appell fordern die Unterzeichner einen "Regierungsbeschluss", der in den nächsten Jahren den Umbau der deutschen Frachtschiffsflotte in diesem Sinne steuert.

Gezeichnet von den Anwesenden und Grußwortübersendern des Hamburger Symposiums während der SMM 2010 am 7.9. 2010.
Die Formulierung wurde per E-mail am 14. 09.2010 abgestimmt.

Heinz Otto, BWE-Hamburg
Kpt. Hartmut B. Schwarz
Stephan Beyer -
Siegfried Manzel -Tourismus-Konzepte
Sven Teske, Greenpeace International

....
....
....
....
....

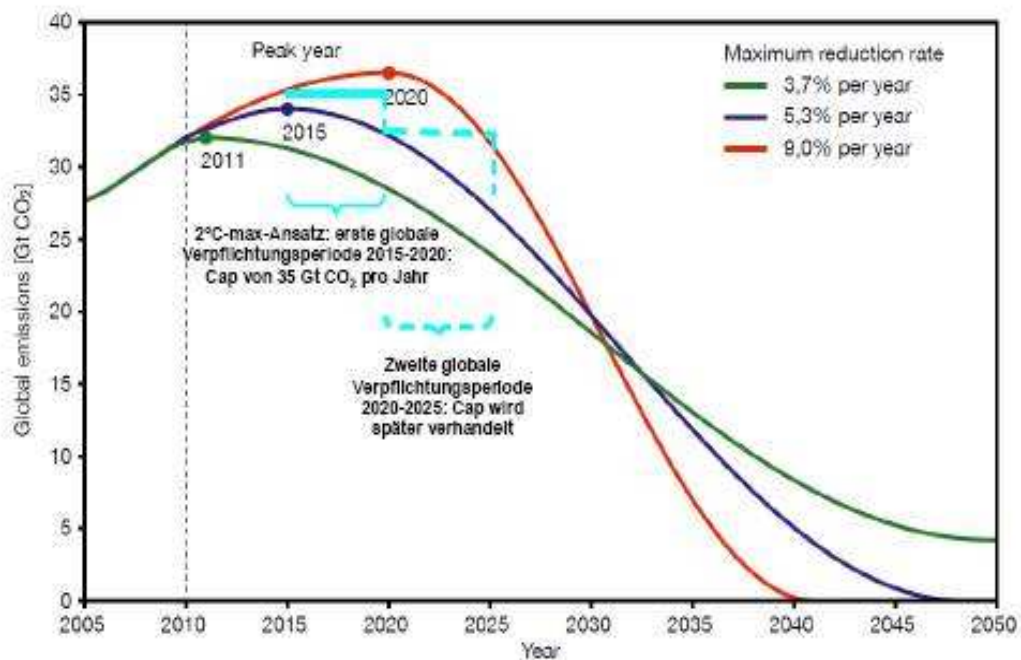
Prof. H. Graßl, ZMAW-Hamburg
Norbert Römer, BWE-Hamburg..
Dr. Ing. Valerie Wilms, MdB
Klaus-Peter Lehmann – EPURON GmbH
Herbert Blümel, Becker-Marine-Systems
Uwe Hollenbach, HSVA

....
....
....
....
....
....

<http://www.pik-potsdam.de/research/publications/pikreports/summary-report-no.-116>

Diagramm:: Kopie aus obiger Quelle:

Die folgende Grafik zeigt exemplarisch das Cap für die erste globale Handelsperiode von 2015 bis 2020 und skizziert die Herabsetzung des Cap für die Jahre 2020-2025. Darauf aufbauende weitere Emissionsminderungen müssen ambitioniert sein, um die Einhaltung der 2°C-Leitplanke sicherzustellen.



Quelle: modifiziert von WBGU, 2009, S. 18

Die drei dargestellten Emissionstrajektorien bis 2050 entsprechen einem verbleibenden globalen Kohlenstoffbudget von 750 Gt CO₂, welches mit einer Wahrscheinlichkeit von 87% das Einhalten der 2°C-Leitplanke ermöglichen würde.

Stand: 24.9.2010