

# Schiffs-Ingenieur *Journal*

Mitteilungen für Mitglieder und Freunde der Schiffs-Ingenieursvereine

## Positionspapier: „Zukünftige Schiffsantriebe und Schiffskraftstoffe“



**Hong Kong-Konvention**  
Schiffsrecycling-Übereinkommen setzt weltweite Standards

**Wirtschaftswende**  
Deutsche Schiffbauindustrie meldet Rekordauftragseingang

**Cyberkriminalität:**  
Internationale Schifffahrt massiv bedroht!



# Positionspapier: „Zukünftige Schiffsantriebe und Schiffskraftstoffe“

Der Deutsche Nautische Verein von 1868 e. V. (DNVeV) hat anlässlich des 37. Deutschen Schiffahrtstages in Hamburg (6. bis 8. Mai 2025) sein Positionspapier „Zukünftige Schiffsantriebe und Schiffahrtsbrennstoffe“ veröffentlicht. Als Dachorganisation von zurzeit 14 regionalen Nautischen Vereinen mit rund 3.500 Mitgliedern ist der DNVeV eine wichtige Stimme in der maritimen Industrie. Vorsitzender des DNVeV ist Kapitän Christian Suhr

Der Arbeitskreis „Umwelt“ hatte das Positionspapier in den letzten Monaten erarbeitet. Anhand von Fachvorträgen, zu denen der AK eine Vielzahl von Fachleuten eingeladen konnte, informierten sich die Interessierten auf mehreren AK-Sitzungen zu den verschiedenen Themen. Anschließend wurde das Positionspapier im Ständigen Fachausschuss des DNVeV – geleitet von Claudia Ohlmeier – intensiv beraten. Dem StFA gehören Delegierte aller Nautischen Vereine und Vertreter der 34 korporativen DNVeV-Mitgliedsunternehmen an.

Insgesamt neun Vorschläge umfasst das vom DNVeV-Vorstand veröffentlichte Positionspapier. Dazu arbeitet der Arbeitskreis noch an einem umfangreichen Anhang mit technischen Erläuterungen. Die Beratungen darüber sind noch nicht abgeschlossen, bis Ende des Jahres soll es voraussichtlich fertig sein.

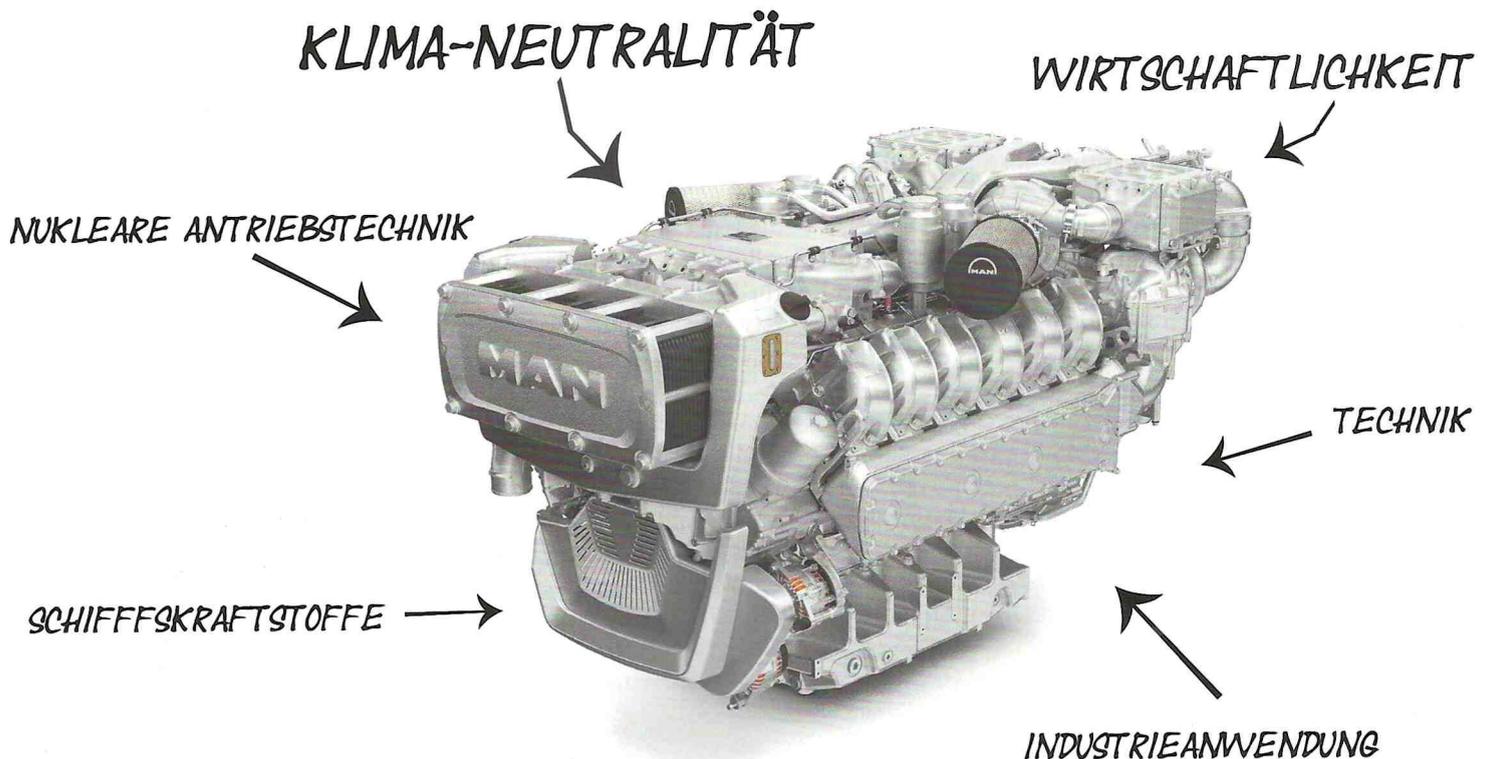
## Maritime Industrie im Umbruch

Die maritime Industrie ist im Umbruch. Herkömmliche Schiffskraftstoffe werden zukünftig nicht mehr wirtschaft-

lich genutzt werden können. Der Deutsche Nautische Verein von 1868 e. V. (DNVeV) hatte bereits 2003 in einem Positionspapier auf die ausschließlich wirtschaftlichen Gründe für die – damalige – überwiegende Nutzung von Schweröl in der Schifffahrt hingewiesen. Außerdem hatte der DNVeV der maritimen Wirtschaft empfohlen, zukunftsgerichtete Konzepte und Initiativen zu ergreifen, um durch die – ergänzende – Nutzung anderer Antriebsformen die Umweltfreundlichkeit des Verkehrsträgers Seeschiff weiter zu verbessern. Seitdem gab es eine Vielzahl von Änderungen der technischen, rechtlichen und wirtschaftlichen Rahmenbedingungen.

Erkennbar ist, dass sich diese Rahmenbedingungen weiter verändern werden. Internationale rechtliche Festlegungen werden zum einen durch den politischen Willen zur Nachhaltigkeit verursacht. Sie werden den Druck auf die maritime Wirtschaft weiter erhöhen, aktiv Ressourcenschonung durch den Einsatz von klimaschonenden, effizienten Schiffen voranzutreiben. Ein deutliches Zeichen dafür ist der Beschluss der internationalen Schifffahrtsorganisation IMO für eine Klimaneutralität bis 2050.

Auch europäische Regulierung versucht, die Transformation der Schifffahrt voranzutreiben. Mit ihrem Paket „Fit for 55“ setzt die EU ambitionierte Maßstäbe zur Reduktion der Treibhausgasemissionen bis 2030 und darüber hinaus. Die Verordnung „FuelEU Maritime“ soll der Einsatz nachhaltiger Kraftstoffe in der Seeschifffahrt fördern und die Kohlenstoffintensität der verwendeten Energieträger schrittweise senken. Ergänzend ist ab 2024 der Schiffsverkehr in das EU-



Emissionshandelssystem (EU-ETS) integriert, um finanzielle Anreize für Emissionsarmut zu schaffen.

Diese politischen Maßnahmen verstärken die Notwendigkeit für die maritime Wirtschaft, frühzeitig auf alternative Antriebe und nachhaltige Kraftstoffe zu setzen. Sie erfordern eine enge Zusammenarbeit aller Akteure, um wirtschaftlich tragfähige und zugleich regulatorisch konforme Lösungen zu entwickeln. Zukünftig wird es nach Einschätzung des AK nicht mehr einen (Haupt-) Schiffskraftstoff geben. Stattdessen werden unterschiedliche Kraftstoffe und Antriebssysteme zum Einsatz kommen, in Abhängigkeit von Schiffstyp, Ladung, Fahrtgebiet, Verloader bzw. Charterer und anderen Faktoren. Veränderungen dieser Faktoren können aus wirtschaftlichen Gründen während der Lebensdauer des Schiffes eine Anpassung erforderlich machen. Das erfordert ein Umdenken: nur durch rechtzeitiges Zusammenwirken aller Beteiligten – u. a. Eigentümer, Betreiber, Werft, Klasse, Flaggen- und Hafenstaat, Nutzer, Lieferanten für Antriebssysteme und Kraftstoffe – werden sich besonders wirtschaftliche Lösungen erarbeiten lassen.

**Der Deutsche Nautische Verein schlägt deshalb vor:**

1. das bestehende, maritime Regelwerk unter Beibehaltung des Sicherheits- und Umweltniveaus mit dem Ziel zu überprüfen und zu entwickeln, die Nutzung zukünftiger Schiffsantriebe und Schiffskraftstoffe zu ermöglichen und deren Wirtschaftlichkeit zu erhöhen.
2. die Entwicklung, Einführung und Nutzung geeigneter Technologien für die maritime Industrie durch Maßnahmen zu verbessern, die den nationalen Schifffahrtsstandort stärken.
3. die Zusammenarbeit aller Akteure der maritimen Industrie weiter durch geeignete Maßnahmen zu verbessern, die den nationalen Schifffahrtsstandort stärken.
4. die maritime Ausbildung in Theorie und Praxis mit dem Ziel zu verbessern, eine geeignete Grundlage

für die Nutzung zukünftiger Schiffsantriebe und Schiffskraftstoffe in der Industrieanwendung zu schaffen.

5. die Erzeugung zukünftiger Schiffskraftstoffe nicht in Konkurrenz zur Lebensmittelproduktion durchzuführen und sich klar gegen Einsatz und Förderung von Biokraftstoffen auf Basis von Nahrungsmitteln („Tank statt Teller“) auszusprechen. Stattdessen sollten Reststoffe, ggf. Algen, vor allem synthetisch erzeugte Kraftstoffe aus umwandelbaren Energieträgern genutzt werden.
6. den Einsatz der marktverfügbaren Windantriebe auf Neubauten sowie deren Nachrüstung auf Bestandschiffen zu verstärken und durch geeignete Maßnahmen zu unterstützen.
7. bei Neubauten sowie bei der Modernisierung bestehender Schiffe Möglichkeiten für die Nachrüstung von Windantriebe sowie die Umrüstung auf alternative Antriebssysteme und/oder Kraftstoffe systematisch vorzusehen. Nachrüstfähige Schiffsneubauten, modulare Komponenten sowie flexible Tanksysteme und Versorgungsinfrastrukturen erhöhen die Anpassungsfähigkeit über die gesamte Lebensdauer eines Schiffes. Das kann die Reaktion auf veränderte wirtschaftliche oder regulatorische Rahmenbedingungen verbessern und Investitionssicherheit schaffen.
8. die Entwicklung nuklearer Antriebstechnologien, die sich trotz technischer Fortschritte weiterhin in einer Nischenanwendung befinden, kritisch zu beobachten und mögliche sicherheitsrelevante Risiken sowie die Entsorgungskosten für nukleare Abfälle in die Wirtschaftlichkeit einzubeziehen.
9. den Wandel der Schifffahrt zur Klima-Neutralität und Nachhaltigkeit aufgrund geeigneter Maßnahmen zu unterstützen, Anreize für Effektivitätsverbesserungen zu schaffen und Zulassungsaufwände für neue Technologien zu überprüfen. // DNV//CW



**Brennstoff, Schmierstoff, Hydraulik-Öl**



- Tragbare Testgeräte
- Schnellanalysenschränke
- Musterziehgeräte
- In-line Sensorik
- Ultraschall-Reinigung



**Martechnic GmbH**

Adlerhorst 4 · D-22459 Hamburg · Phone: +49(40) 853 128-0 · Fax: +49(40) 853 128-16  
 e-mail: info@martechnic.com · www.martechnic.com