

# Der Streit um das saubere Schiff

EU will strenge Maßstäbe an die Emissionsfreiheit von Schiffen legen – Reeder und Schiffbauer protestieren

HAMBURG. Der Weg zum Zielhafen Klimaneutralität ist für die Schifffahrt noch weit – und geht es nach der EU-Kommission, müssen Reedereien sowie Schiffbauer noch einmal deutlich mehr Tempo machen, um rechtzeitig dort anzukommen. Aus Sicht der maritimen Wirtschaft gefährdet nun ausgerechnet die Brüsseler Behörde das Gelingen der Klimawende in der Schifffahrt.

Stein des Anstoßes sind aber nicht die kürzlich mit dem Paket „Fit for 55“ präsentierten Klimaziele – sondern von der Kommission definierte Kriterien, welche Investitionen künftig als „grün“ gelten dürfen. In einem Brandbrief an die Bundesregierung setzen sich acht Verbände dafür ein, die entsprechenden Regeln zu stoppen und zu überarbeiten.

Die Branchenverbände reiben sich daran, dass von 2026 nur noch Schiffe als nachhaltig gelten sollen, bei denen keine CO<sub>2</sub>-Emissionen direkt aus dem Schornstein kommen. „Der Ansatz, Schiffsemissionen ausschließlich am Schornstein zu bewerten und nicht die Klimaneutralität eines Antriebskonzeptes eines Schiffes insgesamt, ist falsch, löst die Klimakrise nicht und wird der Innovations- und Wettbewerbsfähigkeit der Maritimen Wirtschaft schweren Schaden zufügen“, heißt es in dem Schreiben.

Faktisch kämen aus Verbänden nur noch Wasserstoff, Ammoniak und Batteriestrom als Treibstoffe für die Schifffahrt infrage, die aber nicht als erste Wahl gelten. Das als Übergangslösung gesehene Flüssiggas (LNG) werde verhindert – ebenso wie künftige Bio-Kraftstoffe oder klimaneutrales synthetisches Methanol, obwohl die „besser für maritime Anwendungen geeignet“ seien. Nun fürchtet die Industrie, dass Finanzierungsinstrumente der öffentlichen Hand und EU-Beihilferegeln entsprechend angepasst werden, was Schiffsfinanzierungen und die staatliche Förderung schadstoffarmer Treibstoffe künftig unmöglich mache.

In der EU sollen die Treibhaus-



Containerschiffe wie die „MSC Daniela“ transportieren große Mengen an Fracht mit verhältnismäßig geringem Energieaufwand. Dennoch trägt auch der stark gewachsene Welthandel zum Klimawandel bei.

Foto: Ingo Wagner dpa/th

gasemissionen nach dem Willen der Kommission gegenüber 1990 bis 2030 um mindestens 55 Prozent sinken. Bis 2050 sollen in der Union dann netto keine klimaschädlichen Treibhausgase mehr ausgestoßen werden. „Die Latte liegt für die maritime Wirtschaft sehr hoch, hat sich doch das seewärtige Gütervolumen seitdem mal eben verdreifacht“, heißt es beim Verband Schiffbau und Meerestechnik (VSM).

Im Selbstbild der Schifffahrtsindustrie leisten Schiffe zwar schon heute einen Beitrag zum Klimaschutz – jedenfalls in Relation zu anderen Verkehrsträgern. Allerdings: Im weltweiten Frachtverkehr auf See geht nach wie vor nichts ohne fossile Brennstoffe mit entsprechenden klimaschädlichen Emissionen. Nach Daten der Internationalen Schifffahrtsorganisation IMO gehen 1076 Millionen Tonnen Treibhausgasemissionen (2018) auf das Konto der Schifffahrt – laut IMO ein Anteil von 2,9 Prozent aller Treibhausgas-Emissionen weltweit.

Die UN-Sonderorganisation mit ihren 174 Mitgliedsländern hat die Richtschnur ausgegeben, bis 2050 die Treibhausgasemissionen der Schifffahrt um mindestens 50 Prozent gegenüber 2008 zu drücken – allerdings ohne rechtlich bindende Maßnahmen festzuschreiben. Klimaneutralität wird bei der IMO für das Ende des Jahrhunderts angepeilt. „Die bislang beschlossenen Maßnahmen zur Verbesserung der Energieeffizienz und zur Erfassung der CO<sub>2</sub>-Emissionen aus dem Seeverkehr reichen nicht aus“, stellt das Bundesumweltministerium zur IMO-Strategie fest.

## Schneller und besser

„Der erste Eindruck ist: Die EU will es schneller und besser machen“, sagt der für die Technik zuständige VSM-Geschäftsführer Ralf Sören Marquardt zu den Vorschlägen der EU-Kommission. „Das ist schon wirklich sportlich.“ Die wichtigsten Hebel: Ähnlich wie schon der Luftverkehr soll auch die Schifffahrt

künftig für den CO<sub>2</sub>-Ausstoß Verschmutzungszertifikate vorweisen müssen. Das soll Anreize liefern, Emissionen so weit wie möglich zu reduzieren. Zudem stellt sich die Brüsseler Behörde in einer neuen maritimen Treibstoffrichtlinie (FuelEU Maritime) Mindestquoten für nachhaltige Treibstoffe vor – dort aus Sicht der maritimen Verbände ausdrücklich technologieoffen.

Gegenwärtig kann ein Reeder, der ein Schiff bestellt, nur das ebenfalls fossile LNG als Alternative zu Schiffsdiesel wählen. LNG wird ein rund 15 bis 25 Prozent geringerer CO<sub>2</sub>-Ausstoß zugeschrieben. Für die Reederei Hapag-Lloyd, die vor kurzem erst ein Dutzend LNG-fähige Containerschiffe bestellt hat, ist das Flüssiggas daher „derzeit der am besten geeignete Brennstoff auf dem Weg zur Emissionsfreiheit“.

Um den Klimawandel jenseits der fossilen Kraftstoffe zu schaffen, wird in den maritimen Branchen ein großes Spektrum an alternativen Antriebskonzepten

und Treibstoffen diskutiert, dem eines gemein ist: Nichts ist wirklich marktreif oder für den breiten Praxiseinsatz verfügbar. VDR-Präsident Alfred Hartmann mahnt daher: „Ohne alternative Treibstoffe kann die Schifffahrt ihr Ziel, schnellstmöglich CO<sub>2</sub>-frei zu werden, nicht umsetzen.“

Diskutiert werden neben Wasserstoff und Ammoniak, Elektroantrieben und Bio-Kraftstoffen vor allem sogenannte „E-fuels“ – beispielsweise Methanol, dessen Verbrennung zwar CO<sub>2</sub> freisetzt, bei dessen Herstellung zuvor aber massenhaft CO<sub>2</sub> gebunden wird, so dass ein neutraler Kreislauf entsteht. Die weltgrößte Containerreederei Maersk hat erst vor kurzem ein Containerschiff in Auftrag gegeben, das mit herkömmlichem Treibstoff oder Methanol betrieben werden kann. Die Stena Line ist seit mehreren Jahren mit der auf Methanolbetrieb umgerüsteten Großfähre „Stena Germanica“ unterwegs und spricht vom „Treibstoff der Zukunft“. (dpa/th)

## Mehr Bausparkredite abgeschlossen

HANNOVER. Viele Häuslebauer und Wohnungskäufer im Nordwesten haben nach dem Pandemie-Beginn 2020 inzwischen wieder mehr Zuversicht geschöpft und Bausparkredite abgeschlossen. Die LBS Nord verzeichnete in der ersten Hälfte dieses Jahres einen Anstieg des Neugeschäfts um 6,6 Prozent. Die von Januar bis Juni hinzugekommene Bausparsumme von rund 1,53 Milliarden Euro sei deutlich höher als im Vorjahreszeitraum, berichtete die Bank am Freitag in Hannover.

Dabei könnte die Erwartung steigender Hypothekenzinsen ein Grund sein, weshalb die Darlehensnachfrage bei Bauherren in spe anzog, hieß es. Das Bausparkreditvolumen der LBS Nord legte um 3 Prozent zu.

Verbraucher waren beim allgemeinen Konsum im vorigen Jahr wegen der Corona-Unsicherheit vorsichtig gewesen, die Sparquote in Deutschland schoss dagegen nach oben. „Gerade in Krisenzeiten hat ein gesichertes eigenes Zuhause für die Menschen noch stärker an Bedeutung gewonnen“, schätzt LBS-Nord-Vorstandschef Jan Putfarken. Auch in der Vermittlung bestehender Häuser, Wohnungen und Grundstücke verbesserte sich das Geschäft im ersten Halbjahr: Die Zahl der Objekte bei der LBS Nord, LBS West und den Sparkassen-Vertriebspartnern wuchs um mehr als 15 Prozent, der Kaufwert stieg um 40 Prozent. (dpa/th)

## Weniger Euro-Falschgeld im Umlauf

Corona-Einschränkungen in Handel und Gastronomie drücken die Zahlen zusätzlich

FRANKFURT. Es hat Seltenheitswert, dass Fahnder eine Geldfälscher-Bande mit Verbindungen zur italienischen Mafia zerschlagen wie in diesem Frühjahr in Nordrhein-Westfalen. Das liegt vor allem daran, dass viele Kriminelle gar nicht erst versuchen, in großem Stil Euro-Blüten mit „hoher Professionalität“ – so die damalige Beschreibung der Ermittler – unters Volk zu bringen. Sie setzen eher auf nachgemachte Geldscheine, die im Internet unter den Begriffen „Movie Money“ oder „Prop copy“ als Spielgeld oder Filmrequisite angeboten werden. Gelegentlich wird dann mit Tipp-Ex nachbehandelt, um der falschen Banknote mehr echten Schein zu verschaffen.

Mitunter reichen auch recht plumpe Tricks, um Falschgeld an den Mann zu bringen: So ließ sich ein in Geldnot befindlicher Firmeninhaber aus Mecklenburg-Vorpommern im April 2021 nach Paris locken, wo ihm ein privater Geldgeber 75000 Euro versprach. Zugleich verlangte dieser, dass ihm 30000 Euro in kleinere Stückelungen gewechselt werden. Der Unternehmer brachte also 30000 Euro in bar zu dem Treffen mit – und musste später feststellen, dass ihm im Gegenzug gefälschte 500-Euro-Scheine untergejubelt worden waren.

Insgesamt jedoch sind die Falschgeldzahlen sowohl in Deutschland als auch im Euroraum weiter gesunken, wie die Deutsche Bundesbank am Freitag mitteilte. 21356 gefälschte Euro-



Oft sind es keine besonders raffinierten Fälschungen, die als Blüten im Umlauf sind.

Foto: Boris Roessler/dpa

Banknoten im Nennwert von gut einer Million Euro zogen Polizei, Handel und Banken demnach in den ersten sechs Monaten des laufenden Jahres aus dem Verkehr. Das waren 13 Prozent weniger als im zweiten Halbjahr 2020 (24633). Der Schaden schrumpfte von seinerzeit gut 1,2 Millionen Euro um 16 Prozent.

## 21,5 Millionen Euro Schaden

Europaweit registrierten die Euro-Notenbanken im ersten Halbjahr 2021 insgesamt 167000 gefälschte Euro-Banknoten im Gesamtwert von 8 Millionen Euro. Damit setzte sich der seit der zweiten Jahreshälfte 2019 zu beobachtende rückläufige Trend fort. Im ersten Halbjahr 2020 waren es nach Angaben der Europäischen Zentralbank (EZB) 240000 Falschnoten, in der zwei-

ten Jahreshälfte 2020 dann 220000 Stück. Der Schaden durch Falschgeld für ganz Europa summierte sich 2020 auf 21,5 Millionen Euro.

„Die Anzahl der Fälschungen stieg nach der Einführung der neuen Europa-Serie zunächst kurz, weil die Restbestände an Fälschungen der ersten Serie in den Zahlungsverkehr gelangten, dann sank sie einige Jahre lang“, bilanzierte Bundesbank-Vorstandsmitglied Johannes Beermann. Die Notenbanken im Euroraum haben seit 2013 eine zweite Serie von Euro-Scheinen mit neuen Sicherheitsmerkmalen in Umlauf gebracht. Vor allem das durchsichtige Porträtfenster und die Smaragdzahl, die beim Kippen des Scheins die Farbe ändern, sollen Fälschern die Arbeit erschweren. Bei den neuen 100- und 200-Euro-Scheinen gibt es

zudem ein „Satelliten-Hologramm“, in dem sich kleine Euro-Symbole bewegen.

In den vergangenen Monaten drückten die Corona-Einschränkungen in Handel und Gastronomie die Falschgeldzahlen zusätzlich. „Die Konsummöglichkeiten waren gerade in den Bereichen, in denen Bargeld eine bedeutende Rolle spielt, stark eingeschränkt“, erklärte Beermann. „Ich fürchte, sobald die Corona-Beschränkungen wegfallen und das soziale Leben wieder zunimmt, werden vermutlich einige wieder versuchen, Falschgeld in Umlauf zu bringen.“

Ein Großteil der sichergestellten Fälschungen ist inzwischen „Movie Money“ oder „Prop copy“. „Das sind einfache Druckfälschungen ohne jegliche Sicherheitsmerkmale“, betonte Beermann. „Wenn man nur das Material fühlt, merkt man leicht und schnell, dass es sich um Falschgeld handelt.“ Vor allem beim 10-Euro-Schein und beim 20-Euro-Schein kommt dieses Spielgeld oft vor.

Rein rechnerisch ist das Risiko sehr gering, mit Falschgeld in Berührung zu kommen. Nach Bundesbank-Berechnungen entfielen im ersten Halbjahr in Deutschland fünf falsche Banknoten auf 10000 Einwohner, europaweit waren es zehn. Dennoch sollten Verbraucher genau hinschauen, mahnen die Währungshüter. Denn wenn ein falscher Schein untergejubelt wird, bekommt dafür keinen Ersatz. (dpa/th)

Halbleiter-Knappheit

## Intel-Chef: Chip-Krise bis 2023

SANTA CLARA. Der Chip-Riese Intel rechnet damit, dass sich die globale Halbleiter-Knappheit in den kommenden Monaten noch zuspitzt und bis ins Jahr 2023 hinein andauern kann. „Während ich erwarte, dass die Talsohle bei den Engpässen in der zweiten Jahreshälfte durchschritten wird, wird es noch ein oder zwei Jahre dauern, bis die Industrie die Nachfrage vollständig erfüllen kann“, sagte Intel-Chef Pat Gelsinger.

Auch Intel ist dabei, Produktionskapazität aufzubauen. Zu Gelsingers Plan gehört dabei, den Konzern verstärkt auch zum Auftragsfertiger für andere Chip-Entwickler zu machen. Man sei in Gesprächen mit rund 100 potenziellen Kunden, sagte er.

Übernahmen zum Ausbau der Kapazitäten seien für Intel nicht von entscheidender Bedeutung, aber auch nicht ausgeschlossen, betonte Gelsinger. Vor einigen Tagen hatte es in Medienberichten geheißt, Intel habe Gespräche über eine Übernahme des Auftragsfertigers Globalfoundries geführt. Globalfoundries-Chef Thomas Caulfield stellte jedoch klar, dass es keinen Verkauf an Intel geben werde. (dpa/th)

## Notizen

Euro-Raum

### Mehr Zahlungen ohne Bargeld

FRANKFURT. Der Trend zum Bezahlen ohne Scheine und Münzen hat in der Corona-Krise im Euroraum einen weiteren Schub erhalten. Im vergangenen Jahr wurden fast 102 Milliarden Zahlungen (Vorjahr: 98 Mrd) im gemeinsamen Währungsraum bargeldlos abgewickelt, teilte die Europäische Zentralbank (EZB) mit. (dpa/th)

Streit mit Piloten

### Lufthansa Cargo muss Flüge streiten

FRANKFURT. Die Lufthansa streicht in der kommenden Woche Frachtflüge, weil sie sich mit ihren Piloten nicht über Einsatzzeiten einigen kann. Vor allem Verbindungen nach Asien seien betroffen, bestätigte eine Sprecherin der Frachtsparte Lufthansa Cargo. Rund fünf Prozent des Flugplans seien betroffen. (dpa/th)

Corona-Krise

### Überbrückungshilfe wird fortgesetzt

BERLIN. Die verlängerten staatlichen Hilfen für besonders belastete Firmen in der Corona-Krise können seit Freitag beantragt werden. Das teilte das Bundeswirtschaftsministerium mit. Die Bundesregierung hatte entschieden, dass die bisher bis Ende Juni befristete Überbrückungshilfe III bis September fortgeführt wird. (dpa/th)

Vonovia/Deutsche Wohnen

### Keine Mehrheit für die Übernahme

BERLIN/ESSEN. Deutschlands größter Wohnungskonzern Vonovia hat beim Versuch, den Branchenrivalen Deutsche Wohnen zu übernehmen, einen Rückschlag erlitten. Das Übernahmeangebot habe voraussichtlich nicht die notwendige Zustimmung der Aktionäre der Deutschen Wohnen erhalten, teilte Vonovia mit. (dpa/th)

## Heizölpreise

Preis je 100 Liter bei Abnahme von

1000 l € 79,61

2500–3500 l € 74,73

3500–4500 l € 73,96

Durchschnittspreis aus der Region von gestern 12 Uhr inkl. MwSt. Quelle: UMIT Bundesverband mittelständ. Mineralhändler e.V.