

WIRTSCHAFTS NOTIZ

Winterwetter brems Spargel-Nachfrage

BONN. Wenige Tage nach dem Osterfest ist die Nachfrage nach Spargel aus regionalem Anbau deutschlandweit noch gering. Er sei zwar vielerorts schon verfügbar. „Nur der Verbraucher will noch nicht so richtig bei diesem fast schon winterlichen Wetter“, sagte Marktexperte Michael Koch von der Agrarmarkt-Informationsgesellschaft in Bonn.

GEWINNZAHLEN

Wochenende

„6 aus 49“: 4, 6, 9, 15, 27, 45 - Superzahl: 7 - „Spiel 77“: 2 3 18 2 4 3 - „Super 6“: 9 7 3 4 8 5. - Auswahlwette „6 aus 45“: Zahlen lagen bei Redaktionschluss noch nicht vor. - „13er-Wette“: Zahlen lagen bei Redaktionsschluss noch nicht vor. - Glücksspirale: 6-10 €; 40-25 €, 982-100 €, 3953-1000 €, 84 938 - 10 000 €, 95 949-100 000 €, 032 121-100 000 € - Prämienziehung 5 732 038 gewinnt 10 000 € mtl. 20 Jahre lang als „Sofortrente“. - „ARD-Fernsehtotterie“ Prämienziehung (nur für Mega-Lose): 8 066 437 - 1 000 000 €; 224 367-100 000 €; 95 949-10 000 €; 1169-1000 €; 16-10 €; Wochenziehung: Los-Endziffern 1462 064 - 5000 €; 3 528 101-5000 €; 6 450 154-10 000 €; 7 738 307 - 10 000 €; 4 634 703 - 100 000 €; - Bingo: Gewinnzahlen: B-/15 6 12 14/-/19 22 24 25 27 N-/ 37 38 39 45 G-/ 47 51 59 60 O-/ 61 65 69 75. - Bingoquiz: Ziehung 1: Seriennummer: 8815, Losnummer: 25865. - Ziehung 2: Seriennummer: 8823, Losnummer: 44173. - Ziehung 3: Seriennummer: 8801, Losnummer: 37282. - Ziehung 4: Seriennummer: 8807, Losnummer: 56258. Aktion-Mensch-Lotterie: Wöchentliche Ziehung für das Glücks-Los vom 7. April 2021: Gewinnzahl der Kategorie „Sofortgewinn“: 7 095 823. Gewinnzahl der Kategorie „Kombigewinn“: 4 830 687. Gewinnzahl der Kategorie „Dauergewinn“: 4 709 404. Gewinnzahl der Kategorie „Zusatzspiel“: 90 475.

Keno vom 10. 04. 2021

9, 10, 11, 12, 17, 19, 38, 40, 44, 46, 47, 48, 51, 54, 56, 62, 64, 66, 67, 69, Plus 5: 0 8 5 8 6

Keno vom 11. 04. 2021

2, 5, 13, 15, 17, 19, 20, 22, 24, 26, 34, 37, 42, 50, 51, 53, 55, 60, 61, 66 Plus 5: 1 7 3 0 6 (Alle Angaben ohne Gewähr)

Macht ein CO2-Preis Schiffe sauberer?

Neue Studie rät von EU-Plänen zum Emissionshandel ab - Reeder und Nabu im Norden sind geteilter Ansicht

VON FLORIAN HANAUER

KIEL/FREIBURG. 25 Euro pro Tonne CO2 in der Seeschifffahrt - das ist die Grenze, die die EU ziehen will. Denn ab Januar 2022 soll der Schiffsverkehr in den Emissionshandel miteinbezogen werden. Bis 2030 sollen Schiffe mindestens 40 Prozent weniger CO2-Emissionen im Vergleich zum Jahr 2018 ausstoßen. Dass der Ausstoß des Treibhausgases in der Schifffahrt in das EU-Emissionshandelssystem aufgenommen werden soll, erhitzt auch im Norden die Gemüter: Was Umweltschützer für überfällig halten, trifft bei den Reedern auf Unverständnis.

Das Centrum für Europäische Politik (CEP) hat das Vorhaben untersucht, in einer Studie, die dieser Zeitung vorliegt. Das Ergebnis: Die Maßnahme sei nicht sinnvoll. „Aufgrund des globalen Charakters des Seeverkehrs sollte die EU von einem klimapolitischen Alleingang absehen“, sagt CEP-Experte Martin Menner, der die Studie für die Freiburger Denkfabrik verfasst hat. „Es wäre sinnvoller, auf einen weltweit einheitlichen Emissionshandel der Internationalen Seeschifffahrtsorganisation (IMO) zu drängen.“

Ansonsten drohen laut Menners Konflikte, Ausweichreaktionen, Wettbewerbsverzerrungen, sogar ein Anstieg der globalen Kohlendioxid-Emissionen. „Falls die EU dennoch einen Emissionshandel für den Seeverkehr im Alleingang einführt, sollte sie ihn nicht in das EU-EHS einbeziehen, sondern einen hiervon getrennten Emissionshandel schaffen“, betont der Wissenschaftler.

Die EU sollte besser alternative Formen der CO2-Bepreisung einführen, meint Menners, auch um unverhältnismäßig hohe Kosten für kleine und mittlere Schiffsfahrtsunternehmen abzufedern. Der Seeverkehr war vor Ausbruch der Corona-Pandemie für 2,2 Prozent der weltweiten CO2-Emissionen verantwortlich. Das allerdings entspricht dem gesamten CO2-Ausstoß Deutschlands.

„Die Schifffahrt hängt der Regulierung anderer Sektoren weit hinterher“, sagt Malte Siegert, Vorsitzender des Naturschutzbundes Nabu in Hamburg. „Wir müssen den Druck deutlich erhöhen, um die Schifffahrt endlich auf Klimaschutzkurs zu bringen.“

Siegert streicht heraus, dass er die EU-Pläne für „folgerichtig und konsequent“ hält, und regt auch an, die Steuerbefreiung mariner Kraftstoffe abzuschaffen und Effizienzsteigerungen auszunutzen.



Das sieht bedrohlich aus: Eine dunkle Rauchwolke steigt über diesem Frachter auf, der vor der Schleuse in Holtenu sein Maschine angelassen hat, um in den Kanal zu fahren.

FOTO: FRANK BEHLING

Das stößt auf Widerstand bei den Reedern: „Kritisch“ sei ein möglicher EU-Emissionshandel, sagt Ralf Nagel, Geschäftsführendes Präsidiumsmitglied des Verbandes Deutscher Reeder. „Schifffahrt in einen regionalen Emissionshandel einzu beziehen, beschränkt auf einen Kontinent, ist der falsche Kurs.“ Denn weder Schifffahrt noch Treibhausgase machten an nationalen Grenzen halt.

Wir erreichen das Ziel einer klimafreundlichen Schifffahrt erst mit einem „Zero-Emission“-Antrieb.

Norbert Brackmann, Maritimer Koordinator des Bundes

Die deutsche Seeschifffahrt sei entschlossen, eine „vernünftige, weltweite Regelung“ auch aktiv zu unterstützen. Dafür finde sich das geeignete Forum aber in London bei der IMO. Dort könnte die EU Ziele global durchsetzen.

Doch drängt nicht die Zeit, auch an der deutschen Küste und in Hafenstädten wie Kiel? Die Schifffahrt sei doch weltweit auf Kurs, ihre Emissionen zu verringern, sagt Nagel. Etwa durch technische Optimierungen der Schiffskörper, operationelle Maßnahmen im Schiffsbetrieb oder weitreichende Regulierungen, was Brennstoffe angeht. „Wir als Industrie haben jüngst erst mit

der verpflichtenden Umstellung auf schwefelärmere Brennstoffe bewiesen, dass man Schifffahrt global und effektiv regulieren kann - Schweröl mit hohem Schwefelanteil ist Vergangenheit. Vor den norddeutschen Häfen und in Kiel gelten bereits seit Jahren noch strengere Schwefelgrenzwerte, so dass dort diese Emissionen spürbar gesenkt wurden.“

Dem widerspricht jedoch Malte Siegert vom Nabu: „Bei den CO2-Emissionen tut sich insgesamt so wenig wie bei den Luftschadstoffen.“ Der Straßenverkehr sei strikt reguliert, Schiffe, die dem internationalen Seerecht unterliegen, dürften immer noch 100 Mal mehr Schwefeldioxid-Anteil im Abgas haben als Pkw und Lastwagen. Auch eine Pflicht für Katalysatoren gebe es nicht, obwohl das eine etablierte Technologie sei.

Siegert: „Angesichts der Größe der Motoren und der Menge an Emissionen, die ein einziges Schiff ausstößt, ist das völlig unverantwortlich - vor allem dort, wo wie in Kiel oder Hamburg der Hafen mehr oder weniger mitten in der Stadt liegt.“ Bis emissionsarm verbrennende synthetische Kraftstoffe wie Methanol oder Wasserstoff kostengünstig verfügbar seien, müssten bestehende fossile Kraftstoffe sauberer werden, Schiffe effizienter und Technologien wie Katalysatoren verpflichtend sein.

Norbert Brackmann wiederum, der maritime Koordinator der Bundesregierung aus Lauburg, begrüßt den Emissionshandel, auch in der Seeschifffahrt. „Allerdings muss sichergestellt werden, dass auch alle Schiffe in EU-Gewässern in den Handel mit einbezogen werden“, sagt Brackmann. Und die Einnahmen sollten für die Verbesserung der Umweltstandards im Schiffbau eingesetzt werden, etwa durch einen eigenen Fonds.

Brackmann betont, dass bereits viel geschehe, etwa durch das Einrichten von Landstromanlagen in Häfen, die Förderung von LNG als Kraftstoff oder Pilotprojekte wie der Betrieb einer emissionsfreien Fähre auf der Förde. „Wir haben das Ziel einer klimafreundlichen Seeschifffahrt erst erreicht, wenn wir einen „Zero-Emission“-Antrieb - etwa durch Brennstoffzellen - für alle Schiffstypen und -Klassen zur Verfügung haben.“

KOMMENTAR VON FLORIAN HANAUER CHEF VOM DIENST



Da geht noch mehr an Bord

Die Seeschifffahrt kann ein sehr umweltfreundliches und kostengünstiges Transportmittel sein. Übrigens nicht nur zwischen den Kontinenten, auch im Kurzstrecken-Seeverkehr, auf der Ostsee beispielsweise, auch von Häfen wie Kiel und Lübeck. Sie hilft, überlastete Straßen und Schienen zu ersetzen und Güter pünktlich zu transportieren. Und die Branche arbeitet daran, ihre Schiffe umweltfreundlicher zu betreiben. Die Kosten der Umstellung auf schwefelarmen Treibstoff lasten gerade

erst auf den Frachtraten. Es wäre also nicht zielführend, auf die großen Rußwolken beim Anlassen eines Schiffsmotors zu blicken und daraus zu schließen, Schiffe aus unseren Häfen zu verbannen.

Allerdings ist das Ende der Fahnenstange lange nicht erreicht. So wie andere Verkehrsträger klimafreundlicher werden, muss auch die Schifffahrt einen Beitrag leisten, um im Vergleich umweltfreundlich zu bleiben. Am besten aber mit Regeln, die nicht nur in der EU, sondern weltweit gelten.

florian.hanauer@kieler-nachrichten.de

FONDS im Wochenvergleich

Dax 15.234,16 (+0,21%)

Euro Stoxx 50 3978,84 (+0,03%)

Dow Jones 33.800,60 (+0,89%)

Gold, 1 uz. 1742,70 (-0,79%)

Rohöl, Brent 63,01 (-0,57%)

WEEKLY RANKING

Table with 3 columns: Rücknahmepreise, VW, and fund names like Alliant Global Investors, Deutsche Postbank, etc.

WEEKLY RANKING

Table with 3 columns: DWS, BasisStrat Flex CF, DWS Euro Rent, etc.

WEEKLY RANKING

Table with 6 columns: Titel, ISIN, Kurs, Performance in %, Lfd. Kosten %

WEEKLY RANKING

Table with 5 columns: Fund names and values like DJE-Zins&Divid PA, Umweltschützer CF, etc.

WEEKLY RANKING

Table with 3 columns: Fund names and values like PEH EMPIRE P, Pictet - GI EnvP, etc.

WEEKLY RANKING

Table with 3 columns: Fund names and values like Water P€, DWS Top Dividen LD, etc.

Weitere Infos auf www.kn-online.de/boerse



Fonds Service +49 69 26095760 fundsservice@infrontfinance.com

Stand 22:15 Uhr ME(S)Z