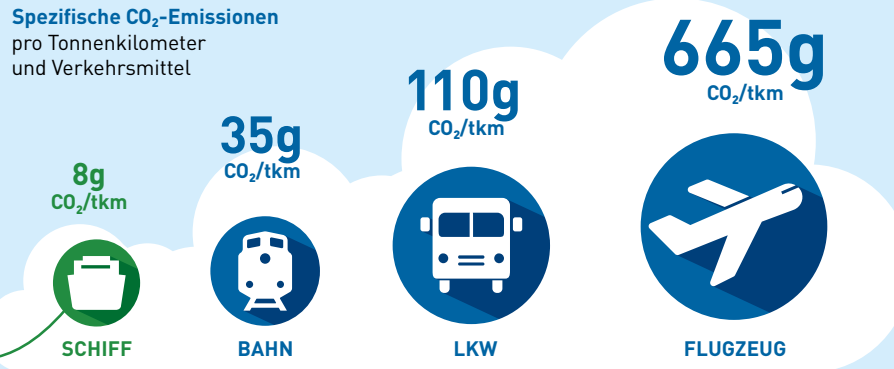


Die Schifffahrt: auf Kurs für den Klimaschutz

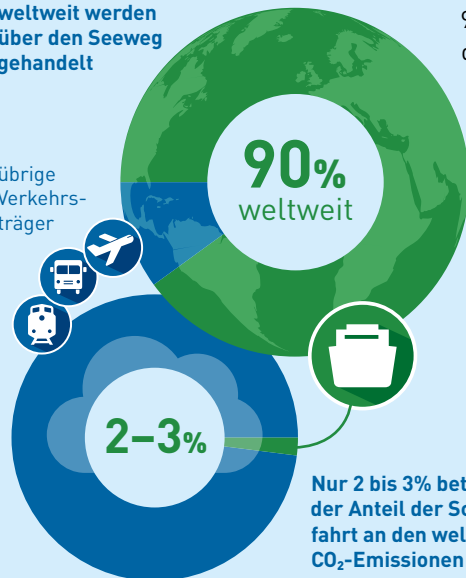
■ DAS SCHIFF IST DAS EFFIZIENTESTE VERKEHRSMITTEL

Das Seeschiff ist das wichtigste und CO₂-ärmste Verkehrsmittel für den internationalen Warenaustausch. Um einen Container über einen Kilometer zu transportieren, stößt ein LKW rund 14-mal so viel CO₂ aus wie ein modernes Frachtschiff.



90% der Güter weltweit werden über den Seeweg gehandelt

übrige Verkehrsträger



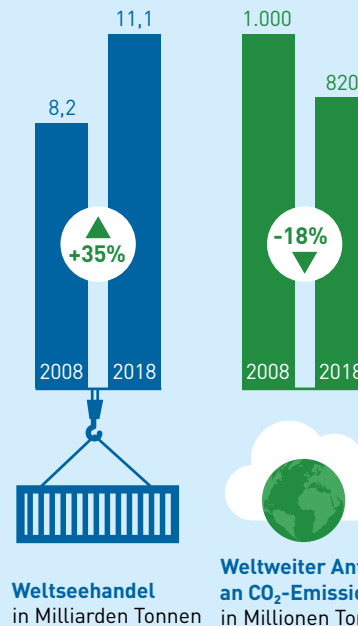
Nur 2 bis 3% beträgt der Anteil der Schifffahrt an den weltweiten CO₂-Emissionen

Welthandel braucht Schiffe

90% der weltweit (und 40% der innerhalb Europas) gehandelten Güter werden auf dem Seeweg transportiert. Dabei stammen nur etwa 2 bis 3% aller weltweiten CO₂-Emissionen aus der Seeschifffahrt.

Mehr Handel, weniger CO₂

Was andere Industrien nicht schaffen: obwohl immer mehr Waren auf dem Seeweg transportiert werden, sinken die CO₂-Emissionen.



Quelle: Third IMO Greenhouse Gas Study 2014

Quelle: Clarksons Research

■ SCHIFFE WERDEN IMMER SAUBERER

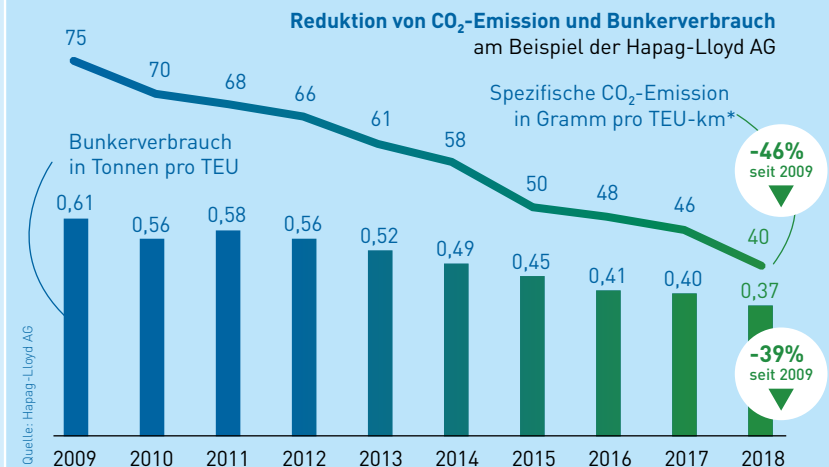
Der Brennstoffverbrauch ist größter Kostenfaktor beim Schiffsbetrieb. Reeder haben deshalb großes Interesse, die Effizienz der Schiffe zu verbessern und dadurch die CO₂-Emissionen zu senken.

Innovative Technologien

Moderne Schiffe nutzen verschiedenste Technologien, um die Effizienz zu steigern. Dazu gehören eine IT-unterstützte Navigation (z. B. Weather-Routing und Trimming), Fernüberwachung von Land oder innovatives Design für Propeller, Bugwulst und Schiffsrumpf.

Slow steaming und reduzierte Maschinenleistung

Schiffe fahren viel langsamer als noch vor zehn Jahren. Eine Minderung der Geschwindigkeit von 20 auf 16 Knoten kann den Brennstoffverbrauch und die Emissionen um 40% verringern. Neue Motoren sind bereits für reduzierte Geschwindigkeiten optimiert.



*Berechnung nach Clean Cargo-Methodik

Quelle: Third IMO Greenhouse Gas Study 2014

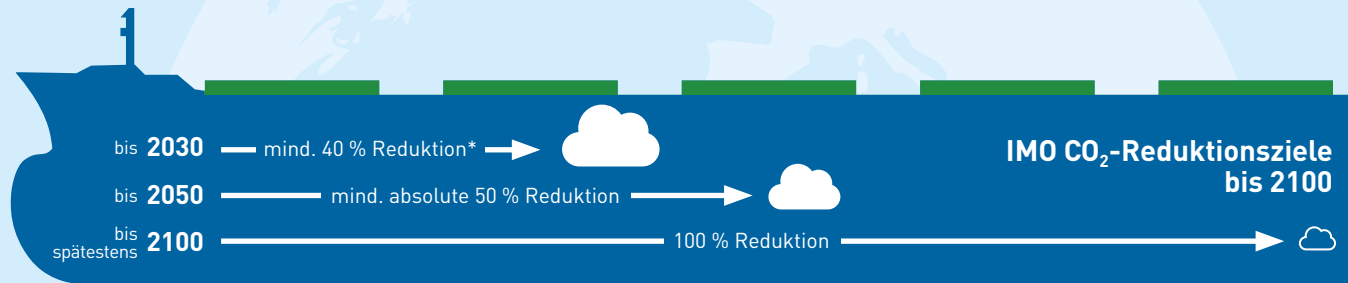
DIE DEUTSCHEN REEDER STEHEN HINTER DEM ZIEL, SCHIFFE MÖGLICHST SCHNELL KLIMANEUTRAL ZU BETREIBEN

■ CO₂-REDUKTION: DER FAHRPLAN STEHT

Als einzige Industrie weltweit verfügt die internationale Schifffahrt schon seit 2013 über ein global verbindliches Klimaabkommen mit weitreichenden Vorgaben zur Senkung der CO₂-Emissionen bei Neubauten: den Energy Efficiency Index (EEDI).

Noch effizientere Schiffe

Neubauten müssen Effizienzstandards erfüllen, wie sie vom Grundsatz her auch für Autos oder Elektrogeräte gelten. Der EEDI verpflichtet alle Neubauten ab 2025, je nach Schiffstyp um 30 bis 50% effizienter zu sein (gemessen an der gegenwärtigen Welthandelsflotte).



*gemessen an der Transportleistung der Industrie

Konkrete CO₂-Reduktionsziele

Im Jahr 2018 haben die Mitgliedsstaaten der UN-Seeschiffahrts-Organisation IMO (International Maritime Organisation) einen konkreten Fahrplan zur CO₂-Reduzierung beschlossen. Danach soll die Schifffahrt

- ihre globalen CO₂-Emissionen insgesamt bis 2050 mindestens halbieren (absolute Reduktion im Vergleich zu 2008)
- spätestens im Jahr 2100 sollen Seeschiffe gar kein CO₂ mehr ausstoßen

- außerdem soll die Schifffahrt ihre CO₂-Emissionen gemessen an der Transportleistung der Industrie bis 2030 um mindestens 40% reduzieren

Kurzfristige Maßnahmen in der Praxis

Die IMO will zudem in den nächsten Monaten Maßnahmen für den operativen Schiffsbetrieb beschließen, die vorschreiben, CO₂-Emissionen zu verringern - etwa Wartezeiten vor Häfen zu vermeiden, die Geschwindigkeit von Schiffen zu optimieren oder den EEDI auf bereits fahrende Schiffe auszuweiten.



INTERNATIONALE VORSCHRIFTEN SIND ENTSCHEIDEND

Die Schifffahrt ist wie kaum eine andere Industrie global organisiert. Um wirklich nachhaltig Klima und Umwelt zu schützen, braucht es weltweit gültige Regeln durch die IMO – auch, um international gleiche Bedingungen für die wettbewerbsintensive Branche zu schaffen.

■ WAS TREIBT SEESCHIFFE IN ZUKUNFT AN?

Die Schifffahrt wird ihr CO₂-Ziel für 2030 schaffen. Doch um die absolute Halbierung der CO₂-Emissionen bis 2050 im Vergleich zu 2008 zu erreichen, reichen die Brennstoffe, die heute einsatzfähig sind, nicht aus:

- LNG ist der derzeit sauberste Brennstoff, aber eine Brückentechnologie: es reduziert CO₂ nicht in ausreichendem Maß
- Windkraft und Batteriestrom sind maximal als Zusatzantriebe für große Handelsschiffe interessant

- die Zukunft der klimaneutralen Brennstoffe liegt in synthetischen, aus regenerativen Energien erzeugten Brennstoffen („Power-to-X“)

Es braucht deshalb eine Innovationsoffensive in Forschung und Entwicklung. Regierungen weltweit müssen mit der Branche gemeinsam finanzielle Ressourcen für diese technologische Revolution bereitstellen.

Kontakt Irina Haesler | EU-Angelegenheiten | +32 25 10 61 35 | haesler@reederverband.de
Christian Denso | Leiter Kommunikation | +49 40 35097-238 | denso@reederverband.de

