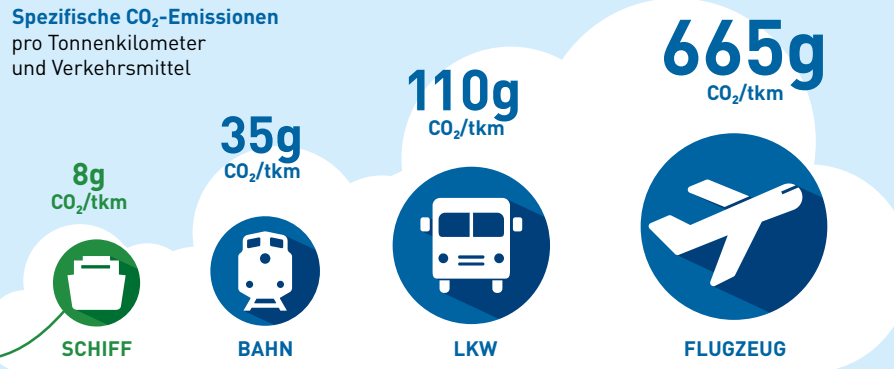


# Die Schifffahrt: auf Kurs für den Klimaschutz

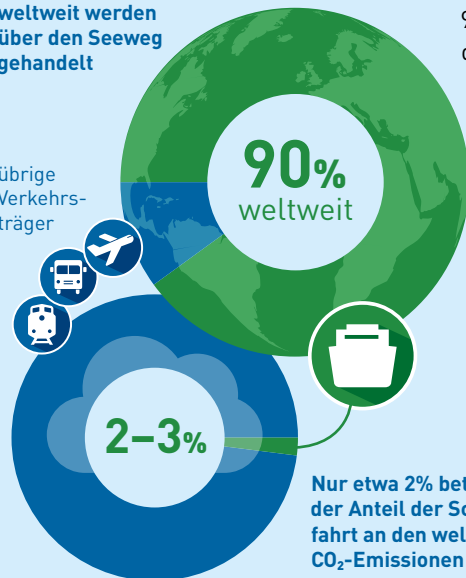
## ■ DAS SCHIFF IST DAS EFFIZIENTESTE VERKEHRSMITTEL

Das Seeschiff ist das wichtigste und CO<sub>2</sub>-ärmste Verkehrsmittel für den internationalen Warenaustausch. Um einen Container über einen Kilometer zu transportieren, stößt ein LKW rund 14-mal so viel CO<sub>2</sub> aus wie ein modernes Frachtschiff.



90% der Güter weltweit werden über den Seeweg gehandelt

übrige Verkehrsträger

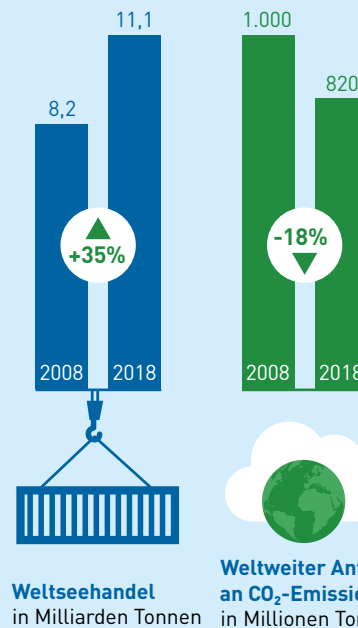


### Welthandel braucht Schiffe

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

### Mehr Handel, weniger CO<sub>2</sub>

Was andere Industrien nicht schaffen: obwohl immer mehr Waren auf dem Seeweg transportiert werden, sinken die CO<sub>2</sub>-Emissionen.



Quelle: Third IMO Greenhouse Gas Study 2014

## ■ SCHIFFE WERDEN IMMER SAUBERER

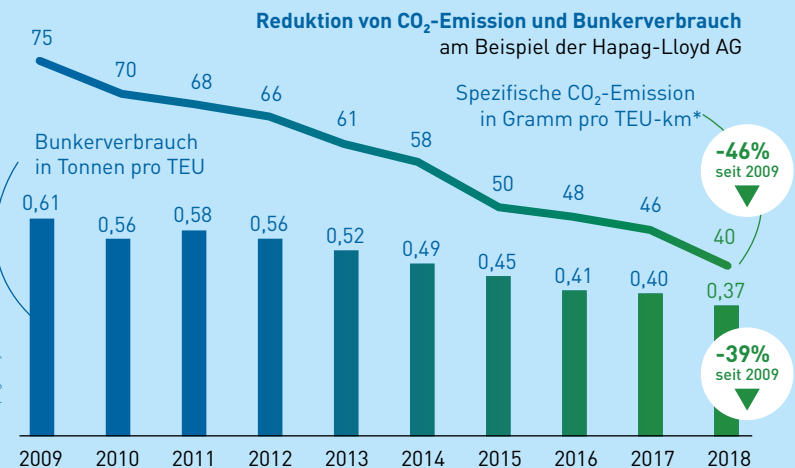
Der Brennstoffverbrauch ist größter Kostenfaktor beim Schiffsbetrieb. Reeder haben deshalb großes Interesse, die Effizienz der Schiffe zu verbessern und dadurch die CO<sub>2</sub>-Emissionen zu senken.

### 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

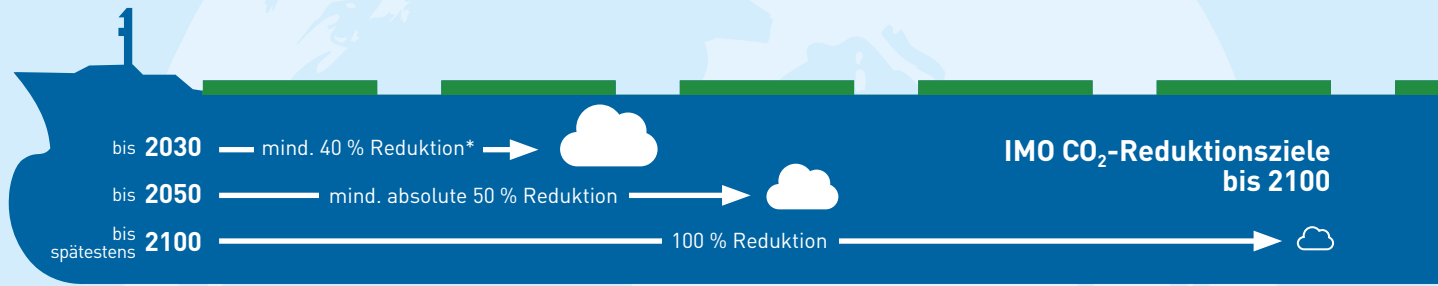
# DIE DEUTSCHEN REEDER STEHEN HINTER DEM ZIEL, SCHIFFE MÖGLICHST SCHNELL KLIMANEUTRAL ZU BETREIBEN

## ■ CO<sub>2</sub>-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 CO<sub>2</sub>-Emissionen bei Neubauten: den Energy Efficiency Design Index (EEDI).

### Nicht nur Neubauten: mehr als 50.000 fahrende Schiffe werden noch effizienter

Von 2023 an müssen auch alle fahrenden Schiffe strenge Effizienzstandards erfüllen. Ähnlich dem EEDI, verpflichtet der EEXI ein jedes Schiff, seine Effizienz je nach Schiffstyp um bis zu 50% zu verbessern. Zusätzlich ist auch der operative Betrieb eines jeden Schiffes künftig anhand des sogenannten Carbon Intensity Indicator (CII) an strengen CO<sub>2</sub>-Emissionskennwerten



\*gemessen an der Transportleistung der Industrie

auszurichten. Die Kohlenstoff-Intensität eines jeden Schiffs wird künftig in fünf Kategorien von A bis E bewertet und messbar gemacht. Die Bewertungsgrenzen der Kategorien werden kontinuierlich bis 2030 verschärft. Erreicht ein Schiff in drei aufeinanderfolgenden Jahren eine schlechte Effizienzbewertung (Kategorie D oder E), muss das Schiff einen verbindlichen Maßnahmen-Katalog zur umfassenden Einsparung von CO<sub>2</sub> erarbeiten und von der zuständigen Behörde genehmigen lassen.

### Konkrete CO<sub>2</sub>-Reduktionsziele

Im Jahr 2018 haben die Mitgliedsstaaten der UN-Seeschiff-

fahrts-Organisation IMO (International Maritime Organisation) einen konkreten Fahrplan zur CO<sub>2</sub>-Reduzierung beschlossen. Danach soll die Schifffahrt ...

- ihre globalen CO<sub>2</sub>-Emissionen insgesamt bis 2050 mindestens halbieren (absolute Reduktion im Vergleich zu 2008)
- spätestens im Jahr 2100 sollen Seeschiffe gar kein CO<sub>2</sub> mehr ausstoßen
- außerdem soll die Schifffahrt ihre CO<sub>2</sub>-Emissionen gemessen an der Transportleistung der Industrie bis 2030 um mindestens 40% reduzieren



## 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 CO<sub>2</sub>-Ziel für 2030 schaffen. Doch um die absolute Halbierung der CO<sub>2</sub>-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 CO<sub>2</sub> 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** Dr. Martin Kröger | Geschäftsführer | +49 40 35097-202 | kroeger@reederverband.de  
Christian Denso | Leiter Kommunikation | +49 40 35097-238 | denso@reederverband.de

