

Themen- und Interviewangebot OceanCare

Zürich/Wien, 2. September 2021

„Tempo raus“ – Effektive Sofortmaßnahme der Schifffahrt gegen die Klimakrise

- Klimakrise: **Mittelmeer bis 2100** zwischen 1,8 bis 3,5 Grad wärmer¹
- **Klimasünder: Schiffsverkehr** für **13,5 %** der Treibhausgasemissionen des **EU-Verkehrs** verantwortlich²
- Wäre die **Schifffahrt** ein Land, käme sie an **sechster Stelle als Verursacher** von **Treibhausgasen**.^{3, 4, 5}
- Weiterer **Anstieg bis 2050** schätzungsweise **um 90-130 %**
- **Globale Schifffahrt** verursacht **mehr CO₂-Emissionen** als **Deutschland**
- Pariser **Klimaziele in Gefahr** – **Tempolimit** ist **rasche, effektive, kostengünstige** Maßnahme
- **EMSA: Unterwasserlärm** in EU-Gewässern zwischen 2014 und 2019 **verdoppelt**

Die Klimakrise trifft das Mittelmeer besonders hart: Seit 1984 stieg die Temperatur der Meeresoberfläche bereits um 0,4 Grad pro Jahrzehnt. Bis 2100 wird eine Erwärmung um 1,8 bis 3,5 Grad erwartet.^{6, 7} Gleichzeitig gehört die Schifffahrt zu den größten Klimasündern: 140 Mio. Tonnen CO₂-Emissionen im europäischen Wirtschaftsraum gingen 2018 auf ihr Konto.⁸

Dabei liegt ein Weg zur Lösung dieses Dilemmas ganz nahe: „Tempo runter“ sagt Nicolas Entrup von OceanCare. Die Meeresschutzorganisation hat durchgerechnet, wie viel Nutzen eine langsamere Schifffahrt der Umwelt und dem Klima bringt.

AKTUELLER EMSA-REPORT – OceanCare macht Lösungsvorschlag

90 Prozent des **Welthandels** werden auf dem **Seeweg** transportiert. Davon startet ein Drittel in der EU oder kommt hier an.⁹ Laut dem aktuellen **EMSA-Report** waren **Schiffe 2018 für 13,5% aller Treibhausgase** verantwortlich, die der Verkehr in der EU verursacht.¹⁰ Schon 2019 kam die Studie der europäischen NGO „Transport & Environment“ zu dem Ergebnis: Die **Schifffahrt gehört zu den größten Klimasündern**.¹¹ Jährlich bläst sie demnach 139 Millionen Tonnen CO₂ in die Luft, insbesondere die Transportschifffahrt sticht hervor. Denn über zwei Drittel davon, nämlich 112 Millionen Tonnen, entfallen auf Schiffe, die Konsumgüter oder Schuttgüter geladen haben.

„Die gute Nachricht vorweg: Schon eine Temporeduktion von 10 % macht enorm viel aus. Wenn die globale Flotte nur **10–20 % langsamer** fährt, stößt dies **13–24 % weniger Treibhausgase** aus,“¹² so Nicolas Entrup, Co-Leiter Internationale Zusammenarbeit von OceanCare.

Ein Öltanker, der seine Geschwindigkeit von zwölf auf elf Knoten reduziert, verbrauche 18 Prozent weniger Treibstoff, so die französische Regierung im Jahr 2018. Bei einer **Drosselung des Tempos auf zehn Knoten** wären den Angaben zufolge sogar Einsparungen von **30 Prozent** möglich. „Es kursieren diverse Modelle zu Maßnahmen in der Schifffahrt, um die Klimaziele zu erreichen, von effizienteren Motoren und Propellern über effizienteres Schiffsdesign bis zum Einsatz erneuerbarer Energien und alternativer Kraftstoffe. „Aktuell ist jedoch keine dieser Technologien flächendeckend für große Handelsschiffe einsetzbar. Dies wird noch Jahre brauchen, die wir nicht haben“, sagt OceanCare-Policy-Experte Entrup. „Bleibt einzig das **Tempolimit**. Es ist nicht nur **sofort umsetzbar**, sondern hat auch den **größten Effekt auf Klima und Umwelt**. Der **große Vorteil dieser Maßnahme** ist, dass keine teuren Investitionen in neue Technologien erforderlich sind“, so die Kernaussage von OceanCare zum Umwelteinfluss der Schifffahrt. „Die Klimaextreme rund um das Mittelmeer verlangen ein **entschlossenes Handeln, um eine umweltverträglichere Schifffahrt umzusetzen**,“ schlussfolgert Entrup.

Treibhausgasemissionen bis zum Jahr 2050 halbieren

2018 hatten sich die Mitglieder der **Internationalen Seeschiffahrtsorganisation IMO**¹³ auf das Klimaziel geeinigt, den **jährlichen Treibhausgasausstoß bis zum Jahr 2050** im Vergleich zu 2008 zu **halbieren**. **Frankreich** hat daraufhin bereits ein Jahr später ein **weltweites Tempolimit** für Schiffe gefordert – man müsse die bei der IMO eingegangenen Verpflichtungen so schnell wie möglich weiterverfolgen¹⁴ –, stieß dabei aber auf intensiven Widerstand.

„Um dieses Klimaziel zu erreichen, müssen andere Länder und auch Deutschland nachziehen. Die Geschwindigkeits-Begrenzung hat eine sofortige und überzeugende Schlagkraft. Das funktioniert natürlich nur, wenn alle mitziehen. Kein Reeder wird einen Wettbewerbsnachteil in Kauf nehmen. Deshalb drängt OceanCare auf eine **rasche, staatenübergreifende Regelung**, die das sogenannte „Slow Steaming“ für alle Schiffe auf der ganzen Welt gleichzeitig und verbindlich festlegt“, so Entrup.

Eine Temporeduktion hätte auch weitere positive Auswirkungen auf die Meere: Die Maßnahme würde neben Luftschadstoffen gleichzeitig auch **Unterwasserlärmemissionen**, eine große Stressquelle für Meereslebewesen, **um 40 % bis 67% reduzieren**. Außerdem **sinkt das Risiko einer Kollision mit Walen um 80 %**. Wal-Dünger ist essentiell für die Sauerstoffproduktion und **Wale selbst gelten als extrem wichtig für die Kohlenstoffbindung**.

Hintergrund

Der **Seeverkehr ist das Rückgrat des internationalen Handels** und der Weltwirtschaft. Über 80 % Prozent des Welthandels werden auf dem Seeweg befördert.¹⁵ Europa ist eines der führenden maritimen Zentren der Welt: Es verfügt über **329 wichtige Seehäfen** und rund **ein Drittel der Welthandelsflotte** wird von EU-Unternehmen kontrolliert.¹⁶ Etwa die **Hälfte aller zwischen der EU und dem Rest der Welt gehandelten Waren** wurden 2019 auf dem Seeweg transportiert – Tendenz steigend. Die Treibhausgas-Emissionen des gesamten internationalen Seeverkehrs sind von **977 Millionen Tonnen (2012)** auf **1.076 Millionen Tonnen (2018)** gestiegen (**+9,6 %**). Wäre die Schifffahrt ein Land, wäre sie damit an sechster Stelle der größten Treibhausgasverursacher. Schiffe emittieren gesundheitsschädliche Stoffe wie **Schwefel- und Stickoxide (SO_x/NO_x)** und **Feinstaub (PM)**. Laut der aktuellen EMSA-Studie produzierte die **Schifffahrt im Jahr 2018 je 24 % aller SO_x- und NO_x-Emissionen und 9% der PM-2,5-Emissionen** (Anteil nationaler Emissionen aller Wirtschaftszweige in der EU).

„Wir erleben einen Sommer im Zeichen der Klimakrise: **Unwetter, Überschwemmungen, verheerende Brände**. Die Gesetzgeber sollten begriffen haben, wie dringend neue Maßnahmen sind. Das **Tempolimit in der Transportschifffahrt** ist eine **unmittelbar umsetzbare, sehr effiziente Maßnahme mit konkreten, messbaren Einsparungen an CO₂ und zusätzlichen positiven Auswirkungen**. Es schützt die Ozeane und das Mittelmeer – und **wirkt der Klimakrise entgegen**“, so OceanCare-Experte Nicolas Entrup. „Jetzt ist der **Moment des Handelns. Deutschland und alle europäischen Länder sind am Zug**“, schließt Entrup.

Haben wir Ihr Interesse geweckt? Möchten Sie gern ein **Interview** mit OceanCare-Experten Nicolas Entrup vereinbaren?

Rufen Sie mich an. **Ich stelle gern den Kontakt her:** Ilka Franzmann +49 – 170 – 280 51 81.

Herzliche Grüße

Ilka Franzmann
Kommunikationsmanagerin Ocean Care
Telefon: +49 – 170 280 51 81
E-Mail: ifranzmann@oceancare.org

OceanCare setzt sich seit 1989 passioniert und mit großer wissenschaftlicher Expertise für lebendige Ozeane ein. Die NGO mit Sitz in der Schweiz ist UNO-Sonderberaterin und trägt international zur Erreichung der Nachhaltigkeitsziele der Agenda 2030 bei. Meeresverschmutzung und Klimakrise, Artensterben und Bejagung, der Schutz der Meereslebewesen und nachhaltige Fischerei sind unsere Themen. Wir bringen bahnbrechende Reformen in die Welt, von funktionierenden Meeresschutzgebieten über ein starkes UNO Hochseeabkommen bis zu einem globalen Vertrag zur Plastikvermeidung und dem Ziel, die Öl- und Gassuche im Meer zu unterbinden. Wir bewirken Entscheidendes. **OceanCare. Für lebendige Meere.** Mehr unter **Fehler! Linkreferenz ungültig.**

¹ https://wwfint.awsassets.panda.org/downloads/final_wwf_med_cc_6_case_studies_2021.pdf

² <http://ems.europa.eu/emter.html>

³ <https://www.welt.de/wirtschaft/article215818064/Emissionshandel-fuer-Schiffe-EU-Parlament-will-CO2-Abgabe.html>

⁴ Union of Concerned Scientists (12 August 2020), "Each Country's Share of CO₂ Emissions". Using data compiled by the International Energy Agency. <https://www.ucsusa.org/resources/each-country-s-share-co2-emissions>

⁵ Nach China, USA, Indien, Russland und Japan

⁶ UNEP-MAP. Status of the MedSea Environment report. 2019. – dieser Bericht bezieht sich auf die MEDECC-Zahlen (diese sind nahezu ident)

⁷ <https://www.medecc.org/medecc-booklet-isk-associated-to-climate-and-environmental-changes-in-the-mediterranean-region>

⁸ <http://www.emsa.europa.eu/emter.html>

⁹ <https://www.umweltbundesamt.de/themen/verkehr-laerm/emissionsstandards/seeschiffe-luftschadstoffe-energieeffizienz#luftverunreinigung-durch-seeschiffe>

¹⁰ <http://www.emsa.europa.eu/emter.html>

¹¹ https://www.transportenvironment.org/sites/te/files/publications/Study-EU_shippings_climate_record_20191209_final.pdf

¹² Russell Leaper, "The Role of Slower Vessel Speeds in Reducing Greenhouse Gas Emissions, Underwater Noise and Collision Risk to Whales". Front. Mar. Sci. (16 August 2019). <https://www.frontiersin.org/articles/10.3389/fmars.2019.00505/full>

¹³ <https://www.imo.org/en/MediaCentre/PressBriefings/Pages/06GHGinitialstrategy.aspx> und <https://www.green-shipping-news.de/imo-mepc-klimaziele/>

¹⁴ <https://www.ecologie.gouv.fr/reduction-des-emissions-co2-du-transport-maritime-france-souhaite-reguler-vitesse-des-navires>

¹⁵ UNCTAD. "Review of Maritime Transport 2019", p.23. https://unctad.org/system/files/official-document/rmt2019_en.pdf und UNCTAD. "Review of Maritime Transport 2018". <https://unctad.org/webflyer/review-maritime-transport-2018>

¹⁶ European Commission. Maritime Year: EU priorities and actions.

https://ec.europa.eu/transport/modes/maritime/maritime-transport_en