

# Fit for 55: Alternative Kraftstoffe für die Schifffahrt

**Pfad zu nachhaltigen Alternativen unklar – Fuel EU Maritime muss nachgebessert werden**



## Hintergrund

Der Schifffahrtssektor ist aktuell vollständig auf fossile Brennstoffe angewiesen und die Emissionen aus Schiffsabgasen nehmen rapide zu. Die Dekarbonisierung des maritimen Sektors ist ein wesentlicher Schritt bei der Senkung des globalen Treibhausgasausstoßes. Energieeffizienzmaßnahmen können die Emissionen aus Schiffsmotoren um bis zu einem Drittel senken – nichtsdestotrotz erfordert die vollständige Dekarbonisierung bis 2050 aber die schrittweise Einführung von emissionsfreien Schiffen ab 2025.

Die Europäische Kommission legte durch die Veröffentlichung von FuelEU Maritime einen Vorschlag vor, welcher ein zielbasiertes Treibstoff-THG-Intensitätsziel mit im Zeitverlauf stetig strengeren Vorgaben für Schiffsemissionen einführen soll. Die Zielvorgaben werden in Well-to-Wake (WTW) CO<sub>2</sub>-Äquivalent-Emissionen ausgedrückt, um alle Treibhausgasemissionen (CO<sub>2</sub>, CH<sub>4</sub>, N<sub>2</sub>O) der verschiedenen Kraftstoffe und relevanten Motortechnologien im gesamten Lebenszyklus zu berücksichtigen.

## Was ist gut? Was nicht?

Die Festschreibung klarer Minderungsziele für die Treibhausgasemissionen bis 2050 ist zwar zu begrüßen, doch gibt der Kommissionsvorschlag den Marktteilnehmern keine angemessenen Anreize für Investitionen in emissionsfreie Schiffe. Grüne E-Fuels, insbesondere Wasserstoff und Ammoniak aus erneuerbarer Energie, können in großen Mengen in den Sektor geliefert werden. Da es sich jedoch um neu entstehende Technologien handelt, sind diese momentan noch vergleichsweise kostenintensiv und erfordern zusätzliche Investitionen in neue Schiffe und Hafeninfrastrukturen.

Das im Vorschlagsentwurf vorgesehene technologieneutrale Minderungsziel würde lediglich dazu führen, dass Schiffe Flüssiggas (LNG) als billigsten alternativen Treibstoff bis 2040 nutzen werden - weit über einen akzeptablen Übergangszeitraum hinaus. Aufgrund des Methanschlupfes würde sich die Klimabilanz durch LNG-Antriebe im Vergleich zum Dieseltreibstoff nicht verbessern und gegebenenfalls gar verschlechtern. Aufgrund der langen Lebens-

## Kontakt

### Christian Kopp

Referent für Verkehrspolitik

Tel. +49 (0)1525 9567 443

Christian.kopp@NABU.de

dauer von Schiffen (oft 20-40 Jahre) würden falsche gesetzte Anreize aktuell Lock-In-Effekte hervorrufen, die eine klimafreundlichere Schifffahrt bis 2050 beinahe unmöglich machen.

Auch Biokraftstoffe stellen entgegen den Entwurfsinhalten keine akzeptable oder gar nachhaltige Alternative als Treibstoff dar. Da die EU nur über ein begrenztes Produktionspotenzial für fortschrittliche Biokraftstoffe auf Abfallbasis verfügt, würde eine zusätzliche Nachfrage aus der Schifffahrt die bereits unverhältnismäßig hohen Importe danach weiter erhöhen und die Nachfrage nach nicht nachhaltigen pflanzlichen Rohstoffen steigern.

### **Was sollte verbessert werden?**

Wenn FuelEU Maritime mit entsprechenden Instrumenten ausgestattet wird, kann es die Einführung von E-Fuels aus erneuerbaren Energien in der Schifffahrt bis 2030 vorantreiben und dazu beitragen, den Sektor bis 2050 zu dekarbonisieren, wie im Green Deal vorgesehen. Dies könnte geschehen, indem Unternehmen, die diese E-Fuels einsetzen, ein Multiplikator von 5 gewährt wird, um die Kosten-Wettbewerbslücke zu LNG und Biokraftstoffen zu schließen, oder indem ein klares Teilziel für grüne wasserstoffbasierte Kraftstoffe festgelegt wird (z.B. dass mindestens 50 % des Treibhausgasziels durch grüne E-Fuels erreicht werden). Multiplikatoren und Teilziele können auch kombiniert werden, um die Übererfüllung der Vorschriften zu fördern. Der in der Verordnung vorgesehene Mechanismus zum Austausch von Emissionsgutschriften sollte Anreize für Investitionen in emissionsfreie Schiffe bieten, indem Reedereien die Möglichkeit erhalten, Übererfüllungsgutschriften von E-Fuels-Schiffen zu handeln.

Ein Lock-In-Effekt für fossile Brennstoffe muss vermieden werden, indem fossiles Gas (LNG) als förderfähiger Brennstoff ausgeschlossen wird. Zur Berechnung des Global Warming Potential der betrachteten Treibhausgase muss ein Zeitraum von 20 Jahren gewählt werden, anstatt den im Kommissionsvorschlag festgehaltenen 100 Jahren. Ebenso sollten zulässige Grenzwerte für Methanschlupf bei LNG-Motoren vorgegeben werden, um diese klimaschädlichen Emissionen weitestmöglich zu vermeiden.

Darüber hinaus ist eine strenge Durchsetzung der Inhalte notwendig. Es darf kein "Pay to comply" geben, bei dem Schiffe von den Bemühungen zur Reduzierung der Treibhausgasintensität ausgenommen werden. Ohne diese Schutzmaßnahmen läuft die Schifffahrt Gefahr, in ein Klima- und Umweltkatastrophen-Szenario einzutreten.

Auch die Einbeziehung der Schifffahrt in die konkrete Zielsetzung des von der ehemaligen Bundesregierung geplanten ‚KlimaClubs‘ könnte dazu beitragen, diesen Sektor nachhaltig emissionsfreier zu gestalten. Die handelspolitische Flankierung der Thematik auf globaler Ebene könnte neben Klima- und Umweltvorteilen auch wirtschaftliche Vorteile bieten.

### **Wie geht es weiter?**

Das Ziel der vollständigen Dekarbonisierung der Schifffahrt bis 2050 durch das Europäische Parlament und der Rat benötigt ein klares Investitionssignal

für den Einsatz von E-Fuels im FuelEU Maritime-Vorschlag. Die Verordnung muss ein strengeres System zur Einhaltung der Vorschriften mit ausreichenden Sicherheitsvorkehrungen enthalten, um Investitionen in nicht-nachhaltige Kraftstoffe wie LNG und Biofuels zu vermeiden.

Impressum: © 2021, Naturschutzbund Deutschland (NABU) e.V.  
Charitéstraße 3, 10117 Berlin, [www.NABU.de](http://www.NABU.de). Text: Christian Kopp  
Fotos: NABU/E. Neuling, 04/2013