

26.5.2020

Internationale Standards in der Seeschifffahrt zur Reduktion von CO₂ Emissionen

Von Xenia Karametaxas

Die Seeschifffahrt ist die treibende Kraft und das Rückgrat des globalen Handels. Verglichen mit anderen Transportmitteln, ist der Güterverkehr per Schiff am effizientesten, doch Abgase von Schiffen, insbesondere Schwefeloxid-Emissionen bei der Verbrennung von Schweröl, tragen zur Luftverschmutzung bei und schaden somit Umwelt und Gesundheit. Die Bezeichnung „Schmutzschleudern auf hoher See“,¹ trifft deshalb den Kern der Sache.

Nach Angaben der Vereinten Nationen werden etwa 90% aller Konsumgüter in Containerschiffen und Frachtern um die Welt transportiert. Insofern ist es nicht überraschend, dass der Schadstoffausstoss der Seeschifffahrtsindustrie mit etwa 3-4% der weltweiten CO₂-Emissionen extrem hoch und in etwa mit demjenigen des Flugverkehrs zu vergleichen ist. Das Ausmass dieses Problems veranschaulicht der deutsche Naturschutzbund (NABU) wie folgt: „Wäre die Schifffahrt ein Staat, stünde sie bereits heute an sechster Stelle aller CO₂-Emittenten weltweit.“² Deswegen ist unbestritten, dass im Hinblick auf die aktuelle Klimakrise und zur Erreichung der Ziele des Pariser Klimaschutz-Übereinkommens auch die internationale Seeschifffahrt sich von fossilen Brennstoffen verabschieden und künftig gezielt auf innovative Technologien mit alternativen Antrieben setzen muss.

Einen ersten, wenn auch aus klimapolitischer Sicht bei weitem ungenügenden Schritt, hat die in London ansässige Internationale Seeschifffahrts-Organisation (International Maritime Organisation; IMO), eine Sonderorganisation der Vereinten Nationen, in Bewegung gesetzt: Bis 2050 sollen die allgemeinen Treibhausgasemissionen des Seeverkehrs halbiert werden (im Vergleich zu 2008).³ Erreicht werden soll dies durch neue, von der IMO festgelegte, Emissionsstandards, die zu Beginn des Jahres in Kraft getreten sind. Nach einer langen Verhandlungsphase haben sich die Mitglieder der IMO darauf geeinigt, dass der Schwefeloxid-Gehalt von Schifffahrtskraftstoffen weltweit von 3.5% auf 0.5% gesenkt werden muss. Auch wenn die EU und gewisse Pazifikstaaten sich für eine noch ambitioniertere Emissionsenkung, bis hin zur vollständigen Dekarbonisierung ausgesprochen haben,

¹ Daniel Stern, Stürmische Tage auf dem roten Koloss, Die Wochenzeitung 49/2019 vom 24. Oktober 2019.

² Siehe Deutscher Naturschutzbund, Klimaschutz in der Seeschifffahrt: <https://www.nabu.de/umwelt-und-ressourcen/verkehr/schifffahrt/27220.html> [26. März 2020].

³ IMO, International Convention for the Prevention of Pollution from Ships (MARPOL), Annex VI.

ist eine solche Kompromisslösung als erster Schritt zu begrüßen, da für den Seeverkehr globale Lösungsansätze mit international rechtsverbindlichen Maßnahmen von zentraler Bedeutung sind. Und dennoch, die Frage wie die Schifffahrtsindustrie ihre Treibhausgasemissionen senken soll, ist noch lange nicht abschließend geklärt. Die neuen Grenzwerte haben einen Transportkostenanstieg von 300 \$ pro Tonne zur Folge, was bei den großen Reedereien zu jährlichen Mehrkosten im Milliardenbereich führt. Schiffseigner wollen dem Problem mit neuen Frachtern entgegenwirken, die mit schadstoffärmerem Flüssiggas statt Schweröl betrieben werden. Doch damit kann lediglich der Ausstoß von Ruß, Feinstaub und Schwefeloxid reduziert werden, nicht aber die Treibhausgasemissionen.⁴ Weitere Konzepte für eine CO₂-freie Schifffahrt beinhalten unter anderem Antriebssysteme mit Wasserstoff oder Elektrobatterien. Damit sich solche innovativen Antriebsformen in der Schifffahrt durchsetzen können, müsste der herkömmliche Treibstoff jedoch bedeutend verteuert oder gar gänzlich verboten werden.⁵

Abschließend kann festgestellt werden, dass internationale Standards der IMO einen Beitrag zu einer klimaverträglicheren Schifffahrt leisten, solche Bemühungen jedoch längst nicht genügen. Investitionen in neue Technologien, eine massive Anhebung der Treibstoffpreise und vor allen Dingen ein kontinuierliches Hinterfragen des globalen Warenverkehrs scheinen unabdingbar.

⁴ Daniel Stern, Stürmische Tage auf dem roten Koloss, Die Wochenzeitung 49/2019 vom 24. Oktober 2019.

⁵ Daniel Stern, Stürmische Tage auf dem roten Koloss, Die Wochenzeitung 49/2019 vom 24. Oktober 2019.