



Mangels nachhaltiger Schiffsantriebe sehen viele Reeder die Klimaziele skeptisch.
Parsons/dpa

Freitag, 19. November 2021

Reeder skeptisch bei Klimazielen

Hamburg. In Sachen Klimaschutz werden die politischen Schrauben fester angezogen – aber die Schifffahrt hängt zumindest auf kürzere Sicht hinterher. Das legt eine Umfrage unter Managern deutscher Reedereien nahe, die das Beratungsunternehmen PricewaterhouseCoopers (PwC) am Donnerstag veröffentlicht hat. Demnach stoßen die absehbar schärferen EU-Klimaziele („Fit for 55“) bei Reedern auf große Skepsis. Nur in jedem dritten Schifffahrtsunternehmen werde das Ziel für erreichbar gehalten, die CO₂-Emissionen bis 2030 im Vergleich zu 1990 um mindestens 55 Prozent zu reduzieren. „Als definitiv erreichbar schätzen es sogar nur einzelne Unternehmen ein“, heißt es in der zum 13.

Mal erstellten Reederstudie. „Die überwältigende Mehrheit der Reedereien hält dieses Ziel bis 2030 für nicht umsetzbar.“

Der zweite Schritt der von der EU-Kommission vorgeschlagenen Klimaziele, bis 2050 netto gar keine klimaschädlichen Treibhausgase mehr auszustoßen, wurde in der Umfrage nicht abgefragt.

Die Weltschifffahrtsorganisation IMO, eine Sonderorganisation der UN, peilt bislang relativ unverbindlich an, den Ausstoß des klimaschädlichen Gases Kohlendioxid bis 2050 zu halbieren und erst zum Ende des Jahrhunderts klimaneutral zu sein. Die Schifffahrt, die weltweit um die 90 Prozent aller Waren transportiert, ist nach IMO-Angaben für über 2 Prozent aller CO₂-Emissionen verantwortlich.

Generell stellen die Autoren der PwC-Studie fest, dass die größeren Reedereien mit mehr als 20 Schiffen in der Flotte „Vorreiter“ bei Umwelt- und Klimathemen sind, während sich die Kleineren eher zurückhaltend zeigen. Das betrifft sowohl bereits getroffene Maßnahmen als auch Planungen zur Reduktion von Schadstoffemissionen.

Große Unsicherheit herrscht der Umfrage zufolge bei der Frage, welche Treibstoffe künftig im Schiffsverkehr zum Einsatz kommen. Die Treibstofffrage ist das Kardinalproblem in der Branche:

Gegenwärtig kann ein Reeder, der ein Schiff bestellt, nur das ebenfalls fossile LNG als Alternative zu Schiffsdiesel wählen. LNG wird zumindest ein rund 15 bis 25 Prozent geringerer CO₂-Ausstoß zugeschrieben. Um den Klimawandel jenseits der fossilen Kraftstoffe zu schaffen, wird in der maritimen Welt ein großes Spektrum alternativer Antriebskonzepte und Treibstoffe diskutiert, die aber allesamt weder marktreif noch für den breiten Praxiseinsatz verfügbar sind.

Während beinahe jede Reederei vor dem Hintergrund der ökologischen Anforderungen die Nutzung schwefelarmer Schiffsdiesel plant oder bereits umgesetzt hat, „spielen LNG und Wasserstoff bislang nur eine untergeordnete Rolle“, ergab die Studie. Langfristig gehe die Mehrheit der Reedereien davon aus, dass LNG in 20 Jahren in den Langstreckenverkehren zu den dominierenden Treibstoffarten gehören wird. Eine größere Rolle als Treibstoffart für Langstrecken werden demnach zudem weiterhin Schiffsdiesel sowie Methanol und Wasserstoff spielen. (dpa/mar)