

04.02.2025 – 01:15 Uhr

EU-Bericht zur Umweltbilanz der Schifffahrt veröffentlicht - OceanCare fordert verbindliche Geschwindigkeitsbegrenzungen

Erfolgstory Schwefelregulierung weist Weg für Tempolimits auf See. OceanCare CEO auf der Bühne beim offiziellen Launch des EMSO-Berichts „EMTER 2025“ in Portugal.

PRESSEKOMMENTAR – 04.02.2025

EU-Bericht zur Umweltbilanz der Schifffahrt veröffentlicht - OceanCare fordert verbindliche Geschwindigkeitsbegrenzungen

Die Europäische Agentur für Maritime Sicherheit (EMSA) und die Europäische Umweltagentur haben heute ihre gemeinsame Bewertung der Klima- und Umweltauswirkungen der Schifffahrt vorgelegt. Der Bericht zeigt, dass trotz einiger Fortschritte noch viel getan werden muss, damit die Schifffahrt als nachhaltig gelten kann. Der Europäische Umweltbericht zur maritimen Schifffahrt (EMTER) 2025 belegt, dass zwar die Schwefelemissionen dank wirksamer Regulierung seit 2014 um 70% reduziert werden konnten, andere Umweltbelastungen jedoch weiter zunehmen.

OceanCare fordert die Europäische Union auf, auf dem Erfolg der Schwefelreduzierung aufzubauen und diese als Vorbild für weitere regulatorische Maßnahmen zum Schutz der marinen Artenvielfalt vor Unterwasserlärm und zur Vermeidung von Walkollisionen zu nutzen.

Fabienne McLellan, Geschäftsführerin von OceanCare, die bei der hochrangigen Vorstellung des Berichts als geladene Diskussionsteilnehmerin in Lissabon vor Ort ist, kommentiert die Ergebnisse des EMTER 2025 wie folgt:

„Dieser Bericht sendet eine klare Botschaft: Verbindliche Maßnahmen zum Schutz unseres Planeten wirken. Die drastische Reduzierung der Schwefelemissionen beweist, dass effektive Regulierung Umwelt, Gesundheit und Wirtschaft gleichermaßen nützt. Da die Schifffahrt die Hauptquelle für kontinuierlichen Unterwasserlärm ist und Schiffskollisionen eine große Bedrohung für gefährdete Wale und Meeresschildkröten darstellen, müssen wir aus dieser Lektion lernen und Geschwindigkeitsreduzierung verbindlich machen. Langsameres Fahren würde Emissionen senken, Wale schützen und Unterwasserlärm reduzieren – all das durch eine einzige Maßnahme, die sofort umgesetzt werden kann.“

„Der Bericht zeigt, dass die CO₂-Emissionen der Schifffahrt in der EU seit 2015 jährlich gestiegen sind (mit Ausnahme von 2020 aufgrund der COVID-19-Pandemie) und 137,5 Millionen Tonnen im Jahr 2022 erreichten, 8,5% mehr als im Vorjahr. Die klimaschädlichen Methanemissionen haben sich seit 2018 sogar verdoppelt. Die Schifffahrt hätte das Potenzial, zur nachhaltigsten Art des Gütertransports über größere Distanzen zu werden. Allerdings bleibt ihr Gesamt-Fußabdruck für Klima und Umwelt aktuell noch inakzeptabel hoch.“

„Angesichts wachsender Umweltbelastungen und eines schwierigen globalen politischen Klimas muss Europa die Transformation der Schifffahrt zu einem wirklich nachhaltigen Verkehrsträger anführen. Der Übergang zu grünem Antrieb ist unausweichlich, braucht aber Zeit für die Entwicklung technischer Lösungen und erhebliche Investitionen zur Modernisierung der Flotten. Die Reduzierung der Schiffsgeschwindigkeit stellt eine sofortige und kostengünstige bewährte Maßnahme dar, die keine neue Technologie erfordert – nur politischen Willen.“

OceanCare weist darauf hin, dass eine Reduzierung der Schiffsgeschwindigkeit um nur 20% folgende Wirkungen hätte:

- Verringerung der CO₂-Emissionen um bis zu 24%
- Reduzierung des Unterwasserlärms um bis zu 70%
- Senkung tödlicher Schiffskollisionen mit Walen um bis zu 78%

Die von OceanCare initiierte internationale Kampagne [Because Our Planet Is Blue](#) fordert verbindliche Geschwindigkeitsbegrenzungen als eine von sechs Schlüsselmaßnahmen zum Schutz der Ozeane. Die Organisation wird diese Forderungen im Juni auf der UN-Ozeankonferenz in Nizza vorstellen.

Die [Vorstellung des EMTER 2025](#) wird am Dienstag ab 10:15 MEZ [live auf YouTube](#) aus dem EMSA-Hauptquartier in Lissabon übertragen. Die Podiumsdiskussion „Verschmutzung und marine Ökosysteme“ mit OceanCare-Geschäftsführerin Fabienne McLellan beginnt um 15:30 MEZ.

Pressekontakt

- Dániel Fehér, Pressesprecher OceanCare: +49 176 81434026; dfeher@oceancare.org

Hintergrund

[Der Europäische Umweltbericht zur maritimen Schifffahrt \(EMTER\)](#) der Europäischen Agentur für Maritime Sicherheit (EMSA) und der Europäischen Umweltagentur (EEA), dessen zweite Ausgabe heute am 4. Februar 2025 veröffentlicht wurde, gibt einen aufschlussreichen Überblick über die Klima- und Umweltauswirkungen des maritimen Transportsektors in der Europäischen Union. Der Bericht untersucht die Fortschritte bei der Erreichung der Dekarbonisierungs- und Umweltziele in Europa und zeigt die wichtigsten Trends, Herausforderungen und Chancen beim Übergang zu einem nachhaltigen maritimen Transportsektor auf.

Der klimatische und ökologische Fußabdruck der Schifffahrt bleibt in fast allen Bereichen sehr hoch. Eine Ausnahme bildet die deutliche Reduzierung der Schwefeloxid-Emissionen (SO_x), die dank Regulierung in diesem Bereich erreicht wurde. Diese wichtige Errungenschaft zeigt erneut, dass **nur durch verbindliche Regelungen** bedeutende Fortschritte beim Schutz von Umwelt und Gesundheit erzielt und gleichzeitig faire Wettbewerbsbedingungen für alle Akteure geschaffen werden können, die Wettbewerbsnachteile zwischen Unternehmen vermeiden.

Die Luftschadstoff-Emissionen stellen eine Bedrohung für die menschliche Gesundheit und die Umwelt dar. **Die Schifffahrt ist bei weitem der größte Verursacher von SO_x-Emissionen im Verkehrssektor der EU.** Die SO_x-Emissionen sind in der EU zwischen 2014 und 2023 um etwa 70% zurückgegangen, vor allem dank der Einführung von SO_x-Emissionskontrollgebieten (SECA) in Nordeuropa, die eine deutliche Reduzierung des Schwefelgehalts in Schiffskraftstoffen vorschreiben. Dies wurde durch das Inkrafttreten einer Regelung seitens der Internationalen Seeschifffahrts-Organisation (IMO) im Jahr 2020 verstärkt, die einen global geltenden Höchstwert für Schwefel festlegte, wobei der Grenzwert in den SECA-Zonen deutlich niedriger ist. Ab 1. Mai 2025 wird das Mittelmeer das dritte SECA in europäischen Gewässern, neben der Ostsee und der Nordsee, die bereits seit Anfang der 2000er Jahre als SECA ausgewiesen sind. Darüber hinaus erwägen die Länder im Nordostatlantik die Einrichtung eines weiteren Emissionskontrollgebietes, möglicherweise ab 2027. Diese Maßnahmen werden erhebliche gesundheitliche und ökologische Vorteile bringen und die Luftqualität in der gesamten EU verbessern.

Bei den **Treibhausgasemissionen** hat sich die Klimabilanz der Schifffahrt in den letzten Jahren weiter verschlechtert. **Die CO₂-Emissionen sind innerhalb der EU seit 2015 jährlich gestiegen** (mit Ausnahme von 2020 aufgrund der COVID-19-Pandemie) und erreichten 2022 137,5 Millionen Tonnen, 8,5% mehr als im Vorjahr, wenn auch noch unter dem Vor-Pandemie-Niveau. **Die Methan-Emissionen (CH₄) der Schifffahrt haben sich zwischen 2018 und 2023 mindestens verdoppelt** und machen 26% der gesamten Methan-Emissionen des Verkehrssektors im Jahr 2022 aus. Methan (Hauptbestandteil von Flüssigerdgas, LNG) ist nicht nur ein fossiler Brennstoff, sondern selbst ein Treibhausgas mit einer 80-mal stärkeren negativen Wirkung auf das Klima als CO₂ in einem 20-Jahres-Zeitraum.

Der von Schiffen erzeugte **Unterwasserlärm** (hauptsächlich durch die bei der Propellerbewegung entstehende Kavitation) bleibt ein ernstes Problem, das sich mit zunehmender Schifffahrtsaktivität verschärft, wie es insbesondere in mehreren Gebieten des Mittelmeers der Fall ist. Der Unterwasserlärm beeinträchtigt sämtliche marine Arten, u.a. Wale, die auf Schall für wichtige Funktionen wie Orientierung und Kommunikation angewiesen sind. Der EMTER-Bericht identifiziert Gebiete im Ärmelkanal, in der Straße von Gibraltar, Teilen der Adria, der Dardanellen und in einigen Regionen der Ostsee als Bereiche mit hohem Schalldruckpegel. Die gute Nachricht ist, dass der Bericht in seiner Zukunftsanalyse zu dem Schluss kommt, dass die gemeinsame Umsetzung **technischer und operativer Maßnahmen zur Reduzierung von Unterwasserlärm und Treibhausgasen** bis 2050 zu einer erheblichen Verringerung des Unterwasserlärms für alle Schiffstypen und in allen Regionen führen kann. **In einigen Fällen könnte diese Reduzierung im Vergleich zu einem Business-as-usual-Szenario um bis zu 70% der aktuellen Unterwasserlärmemissionen erreichen.**

Schiffskollisionen sind die Hauptursache für vom Menschen verursachte Todesfälle bei Walen in Regionen mit hohem Schiffsverkehr, wie z.B. im nordwestlichen Mittelmeer. **Der EMTER 2025 stellt fest, dass das Kollisionsrisiko in Natura-2000-Gebieten in allen marinen Teilregionen zwischen 2017 und 2022 deutlich gestiegen ist.** Insbesondere die östlichen Teile der Großen Nordsee, die südliche Küste der Biskaya, die Region Gibraltar und Teile der Ägäis sind Hotspots mit einem deutlich erhöhten Risiko von Schiffskollisionen mit Walen und Meeresschildkröten.

In der letzten Legislaturperiode schuf die EU im Rahmen des European Green Deal die grundlegende Basis für den **Dekarbonisierungsprozess des Seetransports** durch die Aktualisierung der klimarelevanten Vorschriften für den maritimen Sektor. Das "Fit for 55"-Paket beinhaltet die Ausweitung des Emissionshandelssystems auf den Seeverkehr sowie die Einführung von Rechtsvorschriften zur Förderung nachhaltiger Kraftstoffe durch die FuelEU Maritime-Verordnung, die Verordnung über die Infrastruktur für alternative Kraftstoffe, die Energiesteuerrichtlinie und die Erneuerbare-Energien-Richtlinie.

Allerdings werden saubere, emissionsfreie Kraftstoffe frühestens in einem Jahrzehnt in großem Maßstab verfügbar sein. In der Zwischenzeit muss die EU regulatorische Maßnahmen ergreifen, um die Reduzierung der Treibhausgasemissionen zu beschleunigen, etwa durch operative Maßnahmen wie die Reduzierung der Schiffsgeschwindigkeit und der verstärkten Nutzung von Wind als Antrieb zur Navigationsunterstützung.

Die Geschwindigkeitsreduzierung hat mehrfache positive Umwelteffekte. Neben der Verringerung des Kollisionsrisikos mit Walen führt sie zu Kraftstoffeinsparungen und damit zu einer Reduzierung der CO₂-Emissionen sowie der Luftschadstoffe (SO_x, NO_x und Ruß). Die CO₂-Emissionen könnten um etwa 13% bzw. 24% reduziert werden, wenn Schiffe ihre Geschwindigkeit um 10% bzw. 20% verringern würden.

Diese Maßnahme ermöglicht es auch, den von Schiffen ausgehenden Unterwasserlärm in den meisten Fällen zu reduzieren. Aktuelle Daten zeigen, dass eine 10-prozentige Reduzierung der Schiffsgeschwindigkeit in der weltweiten Flotte den Schiffslärm um 40% reduzieren könnte. Bei Kollisionen würde eine Geschwindigkeitsreduzierung um 10% das Risiko um 50% senken, während eine Reduzierung um 20% das Kollisionsrisiko um 78% verringern könnte. Zusammenfassend lässt sich sagen, dass die Reduzierung der Schiffsgeschwindigkeit unter den verschiedenen verfügbaren operativen Maßnahmen **der kosteneffektivste Weg ist, um die Umweltauswirkungen der Schifffahrt zu reduzieren.** Es ist eine sofort anwendbare Maßnahme, die keine technologischen Modifikationen erfordert.

Über OceanCare

OceanCare setzt sich seit 1989 weltweit für die Meerestiere und Ozeane ein. Mit Forschungs- und Schutzprojekten, Umweltbildungskampagnen sowie intensivem Einsatz in internationalen Gremien unternimmt die Organisation konkrete Schritte zur Verbesserung der Lebensbedingungen in den Weltmeeren. OceanCare ist vom Wirtschafts- und Sozialrat der Vereinten Nationen als Sonderberaterin für den Meeresschutz anerkannt und ist offizielle Partnerorganisation in zahlreichen UN-Abkommen und internationalen Konventionen. OceanCare engagiert sich zudem in internationalen zivilgesellschaftlichen Bündnissen wie der High Seas Alliance, Seas at Risk, oder der #BreakFreeFromPlastic-Koalition. www.oceancare.org

--

OceanCare

Dániel Fehér, Pressesprecher
Gerbestrasse 6
CH-8820 Wädenswil
+49 176 81434026
dfeher@oceancare.org
www.oceancare.org

Diese Meldung kann unter <https://www.presseportal.ch/de/pm/100000082/100928526> abgerufen werden.