

Stellungnahme zur öffentlichen Anhörung im Tourismussausschuss des deutschen Bundestages am 21. September 2022 zu dem Thema "Fluss- und Hochseekreuzfahrten"

NABU - Naturschutzbund Deutschland e.V., Sönke Diesener, Referent für Verkehrspolitik

Stand der Kreuzfahrt (zur See) im Umwelt- und Klimaschutz

Die deutschen Kreuzfahrtunternehmen haben Umwelt- und Klimaschutzstrategien, die eine Entwicklung im Rahmen der Pariser Klimaziele zusichern. Bisher bleibt aber unklar, wie dies technisch gelingen soll, während heute leicht umzusetzende Maßnahmen zu Gunsten des Umwelt- und Gesundheitsschutzes nicht umgesetzt werden.

Im zehnten Jahr des NABU Kreuzfahrtrankings zeigen die Ergebnisse erneut, dass Umwelt- und Klimaschutz noch immer nicht im Vordergrund bei Schiffsbetrieb und -neubau der Kreuzfahrtunternehmen stehen. Schweröl ist weiterhin der Treibstoff der Wahl für das Gros der Bestandsflotten. Eine Untersuchung von Ramboll im Auftrag des Deutschen Maritimen Zentrums zeigt, dass etwa 50% der deutschen* Kreuzfahrtschiffe weiter auf hochschwefeliges Schweröl setzt. Das ist der höchste Anteil aller Schifffahrtssektoren. Nur etwa 18% der Containerflotte setzt auf weiter auf klassisches Schweröl. (Siehe Bild)

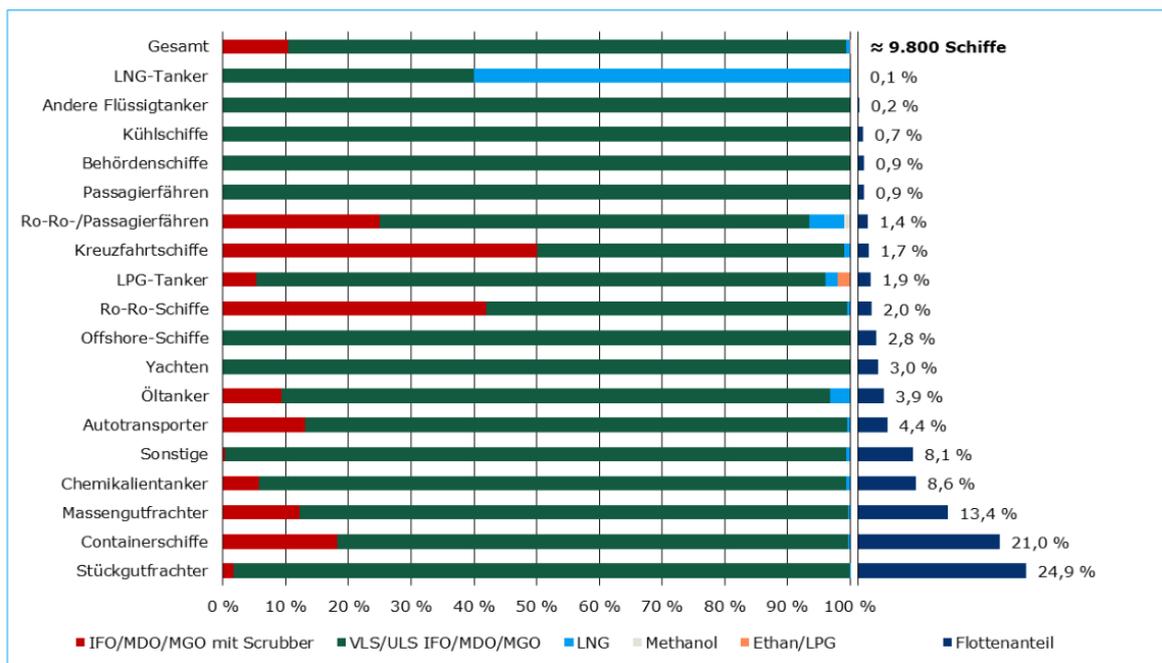


Abbildung 39 | Schiffstypen und Kraftstoffmix der fokussierten Seeschiffsflotte (Stand 30. September 2021)

<https://dmz-maritim.de/wp-content/uploads/2022/06/20220601-Kraftstoffanalyse-in-der-Schifffahrt-nach-Segmenten-final.pdf> (S.127)

Gerade deutsche Anbieter weisen zukunftstaugliche Projekte vor, diese haben allerdings weiterhin Pilotcharakter und finden nur auf wenigen neuen Schiffen Anwendung.

Die drei deutschen Unternehmen AIDA, TUI Cruises und Hapag Lloyd Kreuzfahrten setzen umfänglich auf Landstrom. Dies gilt bisher aber nur auf die Ausrüstung der Schiffe und Verabredungen mit den Häfen die der NABU ausdrücklich begrüßt. An den Landstrom

angeschlossen werden bisher kaum Schiffe. Nur ein einziges Schiff nimmt regelmäßig Landstrom an und senkt über den Bezug von regenerativ erzeugtem Strom die Treibhausgas und Luftschadstoffemissionen auf null. Häfen, Länder und Bund müssen Regelwerke einführen, die eine Nutzung von Landstrom vorschreiben oder diese über Gebührenordnungen incentivieren. Natürlich sollte sich die Bundesregierung auch für die im Rahmen des europäischen Fit for 55-Pakets vorgestellte Landstrompflicht für Kreuzfahrtschiffe einsetzen. Hier könnten deutsche Häfen beispielgebend vorrausgehen. Deutsche Firmen, die im Aufbau der Infrastruktur aktiv sind, würden zudem von ihrem Vorsprung profitieren können.

Am Beispiel Norwegen zeigt sich, dass strenge Regulierung hilft. Norwegen hat seit 2007 ein striktes Stickoxidregime und bestimmte Fjorde dürfen zukünftig nur noch mit Null-Emissions-Schiffen befahren werden. Die dortigen Schifffreiseanbieter sind heute die Vorreiter der Branche. Für uns heißt das, wir brauchen flächendeckend strengere Gesetze. Hierzu zählt unter anderem ein generelles Schwerölverbot, eine Landstrompflicht, eine E-Fuels-Quote genauso wie strengere Effizienzvorgaben und die großflächige Ausweisung von Null- und Niedrig-Emissionsgebieten auf See.

Während Kreuzfahrtschiffe zum Beispiel im Bereich Landstrom und Stickoxidreduzierung, aber auch bei einigen Effizienztechnologien, zu den Pionieren gehört haben, sind es heute andere Bereiche der Schifffahrt, die den Zukunftstechnologien zum Durchbruch verhelfen. Dies gilt zum Beispiel für Technologien zur Nutzung des Windes, mit denen zunehmend Frachtschiffen und Fähren ausgerüstet werden, sowie für E-Fuels, die insbesondere durch Schiffsbestellungen der Containerreedereien einen wichtigen Impuls erhalten haben.

Die Kreuzfahrtbranche stellt sich weiterhin gerne als Vorreiter dar. Bei Landstrom wäre das nun tatsächlich gut möglich, da sowohl Schiffe als auch Häfen in Deutschland hierzu ausgerüstet sind. Bei den Treibstoffen hingegen ist es die Kreuzfahrt, die im Vergleich immer noch am häufigsten auf Schweröl setzt. Um das tun zu können müssen die Schiffe Entschwefelungsanlagen nutzen, deren Waschwasser meist im Meer entsorgt wird.

Der Schiffbau kann profitieren, wenn strenge Regelungen Nachrüstungen erfordern oder aber die neuen Schiffe Technologien erfordern, die wie Brennstoffzelle, Batterien oder Windantrieb insbesondere auch in Deutschland und Europa entwickelt und gebaut werden.

Neue Kreuzfahrtschiffe wurden und werden mit LNG dual fuel Motoren bestellt. Während die Luftschadstoffbilanz verbessert werden kann, ist eine Verbesserung der Treibhausgasbilanz technisch nicht möglich. Die reduzierten CO₂ Emissionen werden durch Methanemissionen überkompensiert, sodass je nach Berechnung sogar eine verschlechterte Treibhausgasbilanz gegenüber Marinediesel realisiert wird. Eine Einreichung der Weltbank bei der IMO (Weltschifffahrtsorganisation) empfiehlt, LNG als Schiffstreibstoff nicht zu fördern.

World Bank: "Finally, the report recommends that countries should avoid new public policy that supports LNG as a bunker fuel, reconsider existing policy support, and continue to regulate methane emissions" (MEPC 77/INF.24). Neben den negativen Klimawirkungen

muss darüber hinaus bei der aktuellen geo- und energiepolitischen Lage, in der LNG das pipelinegebundene Gas aus Russland ersetzen soll, klargemacht werden, dass dieses der Schifffahrt nicht zur Verfügung gestellt werden kann und sollte. Für die Schifffahrt stehen bei der Nutzung von Diesel mitumfassender Abgasnachbehandlung aus Dieselpartikelfilter und Katalysator gleichwertige Lösungen im Bereich der Luftschadstoffminimierung bereit. Klimaschutz lässt sich hingegen nur über Effizienz und Treibstoffe auf Basis regenerativen Stroms sowie über die Nutzung von Landstrom gewährleisten. Hierzu tragen deutsche Unternehmen maßgeblich bei, indem sie Landstromanschlüsse auf Schiffen und in den Häfen installieren sowie Technologien wie Brennstoffzellen, Batterien und zukünftige Treibstoffe erproben. LNG hingegen führt nicht zu einer verbesserten Treibhausgasbilanz. Diese Technologie sollte daher nicht weiter gefördert oder finanziell incentiviert werden.

* Etwa 170 Kreuzfahrtschiffe mit „Deutschlandbezug“ die auf einer deutschen Werft gebaut wurden und noch in Dienst befindlich sind oder bei einer deutschen Werft gegenwärtig beauftragt sind; - die im Jahr 2019 oder 2020 einen in Deutschland ansässigen Owner, Operator oder Manager hatten oder durch eine dieser Parteien geordert sind; - im Jahr 2019 oder 2020 mindestens einmal einen Anlauf in einem deutschen See- oder Binnenhafen hatten, - oder die im Jahr 2019 oder 2020 unter deutscher Flagge standen