

**Nr. 19/05 vom 22.02.2019**

**Arbeitskreis „Energie & Verkehr“**

**Klimaschutz im See- und Luftverkehr – „On track“ oder im Schlingerkurs?**

**Berlin. See- und Luftverkehr werden in den kommenden Jahren enorme Wachstumsraten der Verkehrsleistung verzeichnen. Gleichzeitig müssen diese Branchen mit einer Reduzierung der CO<sub>2</sub>-Emissionen zur Erreichung der Klimaschutzziele beitragen. Im Rahmen des Arbeitskreises „Energie & Verkehr“ am 20. Februar 2019 wurde erörtert, welche Ziele sie im Einzelnen erreichen müssen und über welche Möglichkeiten zur Unterstützung die Bundesregierung verfügt.**

Ein Mix aus vielfältigen Ansätzen bezüglich der Technologie, operationeller Maßnahmen, alternativer Kraftstoffe, marktbasierter Systeme, Forschung und lokaler Maßnahmen an Flughäfen trage maßgeblich dazu bei, trotz hoher Wachstumsraten die Klimaauswirkungen des Luftverkehrs zu begrenzen, betonte MR´in Marina Köster, Ständige Vertreterin des Abteilungsleiters Luftfahrt im Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur. Eine der wichtigsten Maßnahmen für den Klimaschutz stelle dabei die Nutzung alternativer Kraftstoffe dar. Deren Einsatz beschränke sich derzeit jedoch noch auf eine Beimischung, da ihre vollständige Marktreife noch nicht erreicht sei. Langfristig müsse Kerosin aus Erneuerbaren Energien in ausreichenden Mengen zur Verfügung stehen, um weitere CO<sub>2</sub>-Einsparungen im Luftverkehr zu erreichen. Gesteuert würden CO<sub>2</sub>-Einsparungen im inner-europäischen Luftverkehr seit 2012 durch den EU ETS. Über das Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation (CORSIA) der International Civil Aviation Organization (ICAO) werde sichergestellt, dass der internationale Luftverkehr ab 2020 CO<sub>2</sub>-neutral wachse. Die Bundesregierung begrüße das CORSIA-System, jedoch müsse das Verhältnis zum EU ETS noch abschließend geklärt werden.

Matthias von Randow, Hauptgeschäftsführer des Bundesverbandes der Deutschen Luftverkehrswirtschaft e.V., hob hervor, dass die spezifischen Emissionen im Luftverkehr, dank massiver Investitionen, bereits zurückgegangen seien, jedoch nicht absolut. Daher sei es das Ziel, einen CO<sub>2</sub>-neutralen Flugverkehr zu ermöglichen, was nur über den Einsatz alternativer Treibstoffe gelingen könne. Die Branche würde theoretisch schon heute Alternativen nutzen, jedoch stünden diese noch nicht in ausreichender Menge und zu überschaubaren Kosten zur Verfügung. Wichtig sei es daher, dass die Bundesregierung dieses Thema konkret angehe und die notwendigen Rahmenbedingungen schaffe. Über das CORSIA-System werde in den nächsten Jahren eine Deckelung der CO<sub>2</sub>-Emissionen auf dem Niveau von 2020 erreicht, da das weitere Wachstum und die sich dadurch ergebenden Emissionen durch Kompensationszahlungen ausgeglichen würden, erläuterte von Randow.

Auch im Seeverkehr gebe es eine internationale Vereinbarung zur Reduzierung der Emissionen. Die International Maritime Organization (IMO) sei dafür verantwortlich, erläuterte Achim Wehrmann, Leiter der Unterabteilung Schifffahrt im Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur. Deutschland spiele hierbei eine führende Rolle und verhandle derzeit in diesem Gremium über technische, betriebliche Maßnahmen und marktbasierende Instrumente. Mit Blick auf die nationale Ebene sei im Koalitionsvertrag der Anspruch festgehalten, die technologieoffenen Initiativen zugunsten alternativer Antriebe in der Schifffahrt zu verstärken und zu verstetigen. So fördere die Bundesregierung z.B. den Einsatz von LNG-Schiffen über Pilotprojekte, eine LNG-Förderrichtlinie und zeige sich durch den Bau des weltweit ersten Behördenschiffs mit LNG-Antrieb als Vorbild.

Auch strombasierte alternative Kraftstoffe würden untersucht und böten ebenfalls hohes Potential für eine Emissionsreduktion, unterstrich Wehrmann.

Ralf Nagel, Geschäftsführendes Präsidiumsmitglied des Verbands Deutscher Reeder, machte deutlich, dass das Schiff das ökologisch effizienteste Verkehrsmittel sei. Darüber hinaus hätte z.B. die Flotte der Reederei Maersk von 2009 bis 2017 eine Effizienzsteigerung von rund 40% vorzuweisen, wie sich am Energy Efficiency Design Index (EEDI) der IMO, der Aufschluss über die CO<sub>2</sub>-Emissionen von Frachtschiffen gebe, ablesen lasse. Die CO<sub>2</sub>-Minderungsvorgaben würden stetig verschärft und sähen im Vergleich zum Basisjahr 2008 eine Reduzierung der CO<sub>2</sub>-Emissionen von absolut 50% für 2050 und für 2100 einen komplett CO<sub>2</sub>-freien Schiffsverkehr vor. Der VDR stehe hinter diesen Zielen, jedoch bedürfe es zur Erreichung dieser Ziele einer „technologischen Revolution“, unterstrich Nagel. LNG sei hierbei mittelfristig der richtige Baustein zur Dekarbonisierung, besonders wenn das Gas zukünftig durch die Power-to-Gas Technologie zu einem klimaneutralen Brennstoff würde.

In der abschließenden Podiumsdiskussion mit Arno Klare, MdB (SPD), Hagen Reinhold, MdB (FDP) und Daniela Wagner, MdB (Bündnis 90/Die Grünen), unter der Leitung von Helge Pols, Referatsleiter Klimafreundliche Mobilität im Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur sowie Vorsitzender des Arbeitskreises „Energie & Verkehr“, wurde die Fragestellung der Veranstaltung eingehend erörtert. Klare verdeutlichte, dass viele kleine Bausteine helfen würden, CO<sub>2</sub> einzusparen. So warb er dafür, die Einnahmen aus der Luftverkehrssteuer direkt für Maßnahmen zur Reduzierung von CO<sub>2</sub>-Emissionen zu nutzen. Gleichzeitig sei es notwendig, die bestehenden Hürden für synthetische Kraftstoffe, wie etwa die „Letztverbraucherregel“, zu beseitigen. Reinhold verwies auf die Vorteile von internationalen Regelungen zu Emissionsminderungen im Luft- und Seeverkehr und plädierte für einen globalen CO<sub>2</sub>-Handel. Angesichts der bereits bestehenden internationalen Verpflichtungen für die beiden Branchen riet er davon ab, diese auch in einem Klimaschutzgesetz zu erfassen. Die Abgeordnete Wagner erläuterte, dass es im Luft- und Seeverkehr besonders schwer sei, Emissionen zu reduzieren, da hier die Emissionsminderung hauptsächlich durch alternative flüssige Kraftstoffe erfolgen könne. Daher sei es wichtig, dass synthetische Kraftstoffe zuerst in diesen Sektoren eingesetzt würden. Sie plädierte zudem dafür, den See- und Luftverkehr, jedoch ohne doppelte Belastung, in ein Klimaschutzgesetz zu integrieren.

Die Präsentationen stehen in Kürze für die Mitglieder des Forum für Zukunftsenergien e.V. auf der Website (Presse/Publicationen) zum Download bereit. Sollten Sie persönlich oder Ihr Unternehmen / Ihre Institution Mitglied im Forum für Zukunftsenergien sein und noch keine Zugangsdaten haben, senden Sie bitte eine E-Mail an: [info@zukunftsenergien.de](mailto:info@zukunftsenergien.de).

Wir danken dem Bundesverband der Deutschen Luftverkehrswirtschaft e.V. für die Unterstützung sowie der Robert Bosch GmbH für die Gastfreundschaft.

### **Über das Forum für Zukunftsenergien e.V.**

Das Forum für Zukunftsenergien engagiert sich als einzige branchenneutrale und parteipolitisch unabhängige Institution der Energiewirtschaft im vorparlamentarischen Raum in Deutschland. Der eingetragene Verein setzt sich für erneuerbare und nicht-erneuerbare Energien sowie rationelle und sparsame Energieverwendung ein. Ziel ist die Förderung einer sicheren, preisgünstigen, ressourcen- und umweltschonenden Energieversorgung. Dem Verein gehören ca. 230 Mitglieder aus der Industrie, der Energiewirtschaft, Verbänden, Forschungs- und Dienstleistungseinrichtungen sowie Persönlichkeiten aus Politik, Wirtschaft, Wissenschaft und Verwaltung an.

#### **Kontakt:**

Forum für Zukunftsenergien e.V.  
Reinhardtstr. 3  
10117 Berlin

Tel.: 030 / 72 61 59 98 - 0  
Fax: 030 / 72 61 59 98 - 9  
[www.zukunftsenergien.de](http://www.zukunftsenergien.de)  
Twitter @FfZeV