



PRESSEMITTEILUNG

4. FEBRUAR 2025

EU-Seeverkehr: Es sind Fortschritte zu verzeichnen, jedoch bleiben weiterhin Herausforderungen in Bezug auf Umwelt und Nachhaltigkeit bestehen

Der europäische Seeverkehrssektor macht Fortschritte auf seinem Weg in Richtung mehr Nachhaltigkeit, muss aber dennoch seine Anstrengungen in den kommenden Jahren verstärken, um die EU-Klima- und Umweltziele zu erreichen. Diese sind darauf ausgerichtet eine Verringerung des Energieverbrauchs, der Umweltverschmutzung und der Treibhausgasemissionen sowie einen besseren Schutz der Biodiversität zu erreichen. Dies geht aus der zweiten Ausgabe des Europäischen Umweltverträglichkeitsberichts für den Seeverkehr hervor, der heute von der Europäischen Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs (EMSA) und der Europäischen Umweltagentur (EEA) veröffentlicht wurde.

Der Seeverkehr spielt eine entscheidende Rolle bei der Aufrechterhaltung des Handels, des Wirtschaftswachstums, der Vernetzung und der Zugänglichkeit und trägt gleichzeitig zur Energieversorgungssicherheit und zur Schaffung von Arbeitsplätzen bei. Die **steigende Verkehrsnachfrage** im Seeverkehr geht jedoch mit zusätzlichen Umweltauswirkungen auf die Atmosphäre und die marinen Ökosysteme einher. [Laut dem Bericht](#), der einen aktuellen Überblick über die Umweltleistung des Sektors und eine Bewertung der Anstrengungen um mehr Nachhaltigkeit enthält, wurden einige **Fortschritte** erzielt, aber die Reduzierung der Emissionen bleibt weiterhin eine Herausforderung.

Faktoren wie Fracht- und Containerschifffahrt, kommerzielle Fischerei, Tanker und Kreuzfahrtschiffe sowie Hafentätigkeiten tragen nach wie vor erheblich zu einem **breiten Spektrum an ökologischen Herausforderungen** bei. Der gesamte Sektor ist für 3-4% der Kohlendioxid (CO₂)-Emissionen in der EU verantwortlich, ein Anteil, der verringert werden muss. Gleichzeitig haben sich die **Methangasemissionen** (CH₄) zwischen 2018 und 2023 mindestens verdoppelt und machen im Jahr 2022 26% der gesamten Methanemissionen des Sektors aus. Abgesehen von den Treibhausgasemissionen ist die Verringerung von **Luftschadstoffen** wie Schwefel und Stickoxiden (NO_x) nach wie vor eine Herausforderung.

Außerdem trägt der Seeverkehr weiterhin zur **Wasserverschmutzung** bei, und zwar durch das Austreten von Öl und Abwassereinleitungen von Schiffen sowie durch Unterwasserlärm. Die auf die Fischerei und Schifffahrt zurückzuführenden Abfälle im Meer haben sich in den letzten zehn Jahren schätzungsweise halbiert, lassen sich jedoch nach wie vor schwer umfassend bekämpfen. Auch über Bord gehende Container, einschließlich solcher, die Kunststoffgranulate enthalten, bleiben eine wichtige Quelle der Meeresverschmutzung.



Im Bericht wird auch darauf hingewiesen, dass die Nutzung von **alternativen Brennstoffen** und Energiequellen zugenommen hat, wenn auch von einem niedrigen Niveau aus. Nach dem derzeitigen Kenntnisstand müssen jedoch einige der in Aussicht gestellten alternativen Kraftstoffe ihre Produktion erheblich steigern, um die potenzielle Nachfrage decken zu können. Darüber hinaus müssen **einheitliche internationale Leitlinien** ausgearbeitet und Seeleute in neuen Technologien zur Dekarbonisierung ausgebildet werden.

Der Kommissar für nachhaltigen Verkehr und Tourismus, **Apostolos Tzitzikostas**, lobte den Bericht: „Der neue Europäische Umweltverträglichkeitsbericht für den Seeverkehr ist ein wertvoller Leitfaden für die Zukunft des europäischen Seeverkehrs, die sowohl nachhaltig als auch wettbewerbsfähig und widerstandsfähig ist. Dieser Bericht ist jedoch auch ein Aufruf zum Handeln. Wenn wir zusammenarbeiten, können wir sicherstellen, dass der Seeverkehr ein wichtiger Akteur in unserer globalen Wirtschaft bleibt, während wir gleichzeitig seine Umweltauswirkungen minimieren und unsere Ozeane für künftige Generationen bewahren.“

Jessika Roswall, EU-Kommissarin für Umwelt, Resiliente Wasserversorgung und Wettbewerbsfähige Kreislaufwirtschaft, fügte hinzu: „Unsere Gewässer sind durch Klimawandel, Artensterben, Misswirtschaft und Verschmutzung gefährdet. Aus diesem Grund werde ich eine EU-Strategie zur Wasserresilienz einführen. Wir brauchen einen Paradigmenwechsel in der Wertschätzung von Wasser, um Wasserqualität und -quantität zu erhalten und die Wettbewerbsfähigkeit unserer Wasserwirtschaft zu stärken. Wir brauchen einen umfassenden Ansatz „von der Quelle bis zum Meer“, da die Aktivitäten auf See eng mit denen an Land verknüpft sind. Es ist Zeit für einen grundlegenden Wandel in den Maritimen und Wassersektoren, sodass wir Europa wasserresilient machen können.“

„Um die Fortschritte auf dem Weg zu einem nachhaltigeren Seeverkehr in Europa zu beschleunigen und die ehrgeizigen Ziele des Europäischen Green Deal zu erreichen und gleichzeitig die Wettbewerbsfähigkeit des Sektors zu erhalten, sind kontinuierliche Maßnahmen und verstärkte Innovationen erforderlich. Unser gemeinsamer Bericht soll politischen Entscheidungsträgern und Bürgern eine sachliche, faktengestützte Bewertung der aktuellen und künftigen Herausforderungen auf dem Weg zur Dekarbonisierung des Sektors sowie der Chancen bieten, die die Digitalisierung und fortschrittliche Technologien für die umweltfreundliche Transformation des Seeverkehrs bieten können“, so **Maja Markovčić Kostelac**, Exekutivdirektorin der EMSA.“

„Der Bericht verdeutlicht, dass der Seeverkehrssektor dringend seine Anstrengungen zur Verringerung seines CO₂-Fußabdrucks und anderer Umweltauswirkungen wie der Wasserverschmutzung verstärken und die Umstellung auf sauberere Kraftstoffe sowie nachhaltige Hafen- und Schifffahrtspraktiken beschleunigen muss, um die Auswirkungen auf die Meeres- und Küstenökosysteme zu verringern. Innovationen und Technologien sowie ein verbessertes Management werden dazu beitragen, die künftige Nachhaltigkeit auf finanzierbare Weise zu erreichen. Deshalb ist es jetzt von entscheidender Bedeutung, dass der Sektor seine Umstellung auf umweltfreundliche Praktiken beschleunigt“, so **Leena Ylä-Mononen**, Exekutivdirektorin der EEA.



Erreichung der Nachhaltigkeit

Es ist zu erwarten, dass neue EU-Legislativmaßnahmen, Finanzierungsmöglichkeiten und Investitionen die Dekarbonisierung des Sektors vorantreiben werden. Mit der Ausweitung des [EU-Emissionshandelssystems](#) (EU-ETS) auf den Seeverkehr im Jahr 2024 wurde die EU zum ersten Rechtsgebiet, welches einen Kohlenstoffpreis für Treibhausgasemissionen von Schiffen festgesetzt hat. Mit den Einnahmen aus dem ETS wird der Innovationsfonds finanziert, eines der weltweit größten Programme für innovative, kohlenstoffarme Technologien, aus dem bereits mehr als 300 schiffahrtsbezogene Projekte gefördert wurden. Gleichzeitig schafft die [Verordnung zur Initiative FuelEU Maritime](#), die im Januar 2025 in Kraft trat, Anreize für kohlenstoffarme Kraftstoffe und Antriebslösungen mit Grenzwerten für die Treibhausgasintensität der an Bord von Schiffen verbrauchten Energie. Die Initiative „FuelEU Maritime“ bildet die Grundlage für die THG-Kraftstoffnorm (GFS), die von der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation (IMO) für die Emissionsreduzierung auf internationaler Ebene vorgeschlagen wurde.

Die wichtigsten Umweltauswirkungen, die im Bericht hervorgehoben werden

- Die Methanemissionen (CH₄) haben sich zwischen 2018 und 2023 mindestens verdoppelt und machten im Jahr 2022 26% der Methanemissionen des Verkehrssektors insgesamt aus. Dies ist weitgehend auf die verstärkte Nutzung von Flüssiggas (LNG) zurückzuführen.
- **Luftverschmutzung:** Die Schwefeloxidemissionen (SO_x) in der EU sind seit 2014 um etwa 70% gesunken, was vor allem auf die Einführung von Schwefelmissionskontrollgebieten (sogenannte SECA) in Nordeuropa zurückzuführen ist. Das SECA für den Mittelmeerraum, welches am 1. Mai 2025 in Kraft treten soll, wird voraussichtlich zusammen mit dem geplanten SECA für den Nordostatlantik, in dem sowohl SO_x als auch NO_x kontrolliert werden, zu weiteren Reduzierungen beitragen. In der Zwischenzeit stiegen die Stickoxid-Emissionen (NO_x) zwischen 2015 und 2023 um durchschnittlich 10% und machten damit 39% der verkehrsbedingten NO_x-Emissionen im Jahr 2022 aus.
- **Wasserverschmutzung:** Der Seeverkehr trägt durch den Austritt von Öl und die betriebsbedingte Einleitung von Abwasser wie Grauwasser zur Wasserverschmutzung bei. Wassereinleitungen aus Open-Loop-Abgasreinigungssystemen (EGCS), die zur Verringerung der Schwefeloxid (SO_x)-Emissionen in die Atmosphäre verwendet werden, machen 98% der zulässigen Einleitungen aus. Die EGCS setzen Schadstoffe in das Wasser frei, was den Zielkonflikt zwischen der Verringerung der Luftverschmutzung und der Erhöhung der Meeresverschmutzung verdeutlicht. Die Einleitung von Grauwasser, die hauptsächlich auf den Betrieb von Kreuzfahrtschiffen zurückzuführen ist, nahm zwischen 2014 und 2023 um 40% zu.
- **Unterwasserlärm:** Neue europaweite Modelle bestätigen einen hohen Wert des Unterwasserlärms (URN) im Ärmelkanal, in der Meerenge von Gibraltar, der Adria, den Dardanellen und der Ostseeregion. Maßnahmen zur Lärmreduzierung könnten den URN zwischen 2030 und 2050 um bis zu 70% reduzieren.



- **Abfälle im Meer:** Die Abfälle im Meer aus der Fischerei (11.2%) und der Schifffahrt (1.8%) haben sich in den letzten zehn Jahren halbiert. Allerdings gibt es nach wie vor Herausforderungen, insbesondere im Zusammenhang mit der Verschmutzung durch Kunststoffgranulat aus über Bord gegangenen Containern.
- **Betroffene Meeresbecken:** Etwa 27% des küstennahen Meeresbodens in Europa (5% davon sind von schwerwiegenden Auswirkungen betroffen) werden durch mit dem Seeverkehr verbundene Aktivitäten wie Hafenerweiterungen, Ausbaggerungen und Verankerungen beeinträchtigt, welche zu physischen Störungen und Lebensraumverlust führen.
- **Gebietsfremde Arten:** Durch den Schiffsverkehr wird der größte Teil (60%) der nicht einheimischen Arten und invasiven gebietsfremden Arten (56%) in Europa eingeführt. Das Ballastwasser-Übereinkommen hat jedoch dazu geführt, dass bis 2023 31% der Schiffe zertifiziert waren und 23% den Vorgaben entsprachen.
- **Kollisionsrisiken:** Eine erhöhte Schifffahrtsintensität führte zu einem deutlichen Anstieg der Kollisionsrisiken mit Tieren in Natura-2000-Schutzgebieten in allen Meeresregionen zwischen 2017 und 2022.

LINKS ZUM BERICHT UND ZU INFORMATIONSBLÄTTERN

EEA: <https://www.eea.europa.eu/en/analysis/publications/maritime-transport-2025>

EMSA: <http://www.emsa.europa.eu/emter>

PRESSEKONTAKTE

- **EMSA:** Ruth McDonald: Ruth.MCDONALD@emsa.europa.eu; Mobilnummer: +351 913 151 610
- **EEA:** Constant Brand: Constant.Brand@eea.europa.eu; Mobilnummer: +45 2174 1872