



**Verband
Deutscher
Reeder**

ANSCHRIFT
Burchardstr. 24
D-20095 Hamburg

BRIEF
Postfach 30 55 80
D-20317 Hamburg

TELEFON
+49.40.35097-238

E-MAIL
presse@
reederverband.de

WWW
reederverband.de

Hamburg, 28. November 2019

IMO2020-Umstellung: Deutsche Seeschifffahrt nutzt neuen Brennstoff VDR-Umfrage: Technische Probleme und Kosten die größten Herausforderungen

Der weit überwiegende Teil der Schiffe in der deutschen Flotte wird spätestens von 1. Januar an mit dem neuen, schwefelärmeren Brennstoff (Low Sulphur Fuel Oil, LSFO) betrieben. Das ist eines der Ergebnisse einer Umfrage des Verband Deutscher Reeder (VDR) unter Mitgliedsunternehmen. Die gewonnene Datengrundlage ist zwar nicht repräsentativ für die gesamte deutsche Schifffahrt, aber ein Meinungsbild, welches sich durchaus übertragen lässt, denn es beteiligten sich Reedereien aus allen Bereichen der deutschen Seeschifffahrt.

Die Umfrage erfolgte vor dem Hintergrund einer der größten Veränderungen für die Schifffahrtsindustrie, die in gut einem Monat wirksam wird: Von Neujahr an dürfen zum Antrieb von Seeschiffen nach einem Beschluss der International Maritime Organisation (IMO), einer Unterorganisation der Vereinten Nationen, weltweit nur noch Brennstoffe mit einem Schwefelgehalt von maximal 0,5 Prozent verwendet werden. Der aktuelle Standard sind Brennstoffe mit einer Schwefelobergrenze von 3,5 Prozent.

Für die Umstellung haben Reedereien im Wesentlichen drei Optionen. Zu 81 Prozent setzen die befragten Unternehmen der Umfrage nach künftig auf LSFO mit 0,5% Schwefelanteil. Elf Prozent tanken demnach weiter das bisher meist genutzte Schweröl (HFO). Dies ist von der IMO ausdrücklich erlaubt, wenn auf den Schiffen Abgasreinigungssysteme, so genannte Scrubber, eingebaut wurden. Zu sechs Prozent werden sonstige Brennstoffe, wie sie etwa für die Emissionskontrollgebiete in Nord- und Ostsee schon seit Anfang 2015 Vorschrift sind, genutzt – diese haben mit 0,1 Prozent einen noch geringeren Schwefelanteil. Zwei Prozent der Schiffe in der deutschen Flotte werden der Umfrage nach schon jetzt mit LNG betrieben.

„Die deutsche Seeschifffahrt hat sich gewissenhaft auf die enorme Umstellung vorbereitet. Diese markiert eine Zeitenwende in der Schifffahrt, sie läutet das Ende des Schweröls ein. Wir unterstützen das, wir setzen das um – und wir leisten damit einen beeindruckenden Beitrag zu nachhaltigem Umweltschutz“, sagte Ralf Nagel, Geschäftsführendes Präsidiumsmitglied des VDR.

Als größte anstehende Herausforderung bei der Umstellung sehen die Befragten demnach technische Probleme im künftigen Betrieb, außerdem die Kosten des neuen Brennstoffs



**Verband
Deutscher
Reeder**

ANSCHRIFT
Burchardstr. 24
D-20095 Hamburg

BRIEF
Postfach 30 55 80
D-20317 Hamburg

TELEFON
+49.40.35097-238

E-MAIL
presse@
reederverband.de

WWW
reederverband.de

beziehungsweise ihren Ausgleich durch Dritte, insbesondere Kunden. Überdies bewegt deutsche Reedereien die Frage der Verfügbarkeit. „Viele befürchten, dass die neuen Brennstoffe Probleme im Betrieb verursachen werden, möglicherweise auch mit finanziellen Folgen“, sagte Nagel: „Wir rufen deshalb alle Beteiligten auf, sich mit größtmöglichem Engagement und Flexibilität auf die Umstellung vorzubereiten, damit dies eine Erfolgsgeschichte wird.“

Der einmalige Investitionsaufwand für die Unternehmen vor der Umstellung betrug der Umfrage zufolge im Durchschnitt 7,5 Mio. € pro Reederei. Ralf Nagel: „Wenn man sich vergegenwärtigt, dass mehr als zwei Drittel der Reedereien in Deutschland mittelständisch geprägt sind und weniger als zehn Schiffe bereedern, wird deutlich, wie groß der finanzielle Kraftakt war, den der Einzelne im Blick auf die Umstellung zu leisten hatte.“

Zudem würden die auf die Unternehmen nun zukommenden jährlichen Mehrkosten IMO2020 zur bisher wohl aufwendigsten Regelung machen, der sich die Schifffahrt je gestellt hat. „Besondere Sorgen bereitet den Unternehmen, dass sie im laufenden Betrieb künftig erhebliche Mehrkosten zu tragen haben und, wo möglich, ihr Ausgleich durch Dritte, insbesondere Kunden, nicht wie beabsichtigt funktionieren wird“, ergänzte Nagel.

„Für uns ist enorm wichtig, dass dies eine weltweite Vorschrift ist, alle müssen sie umsetzen. Das zeigt: die IMO ist ein handlungsfähiges Gremium, um die Schifffahrt weltweit wirksam zu regulieren. Deshalb sollte der IMO auch in Sachen Klimaschutz die entscheidende Rolle zukommen. Regionale Sonderwege, etwa in der EU, sind hingegen zu vermeiden. Sie verzerren den Wettbewerb und haben keinen ausreichenden Effekt auf das Klima“, sagte Ralf Nagel.

Im Blick auf die neue Schwefel-Regelung forderte der VDR wirksame Kontrollen durch die jeweiligen Hafenstaaten. Nagel: „Wir setzen auf weltweite Kontrollen der neuen Regelung, damit keiner sich einen unerlaubten Wettbewerbsvorteil verschafft. Wir sind uns aber auch sicher, dass die Flaggenstaaten und auch die Kunden der Reedereien ein großes Interesse haben, dass die neuen Regeln auch eingehalten werden.“

Über den Verband Deutscher Reeder

Der Verband Deutscher Reeder (VDR) vertritt die gemeinsamen wirtschafts- und sozialpolitischen Interessen der deutschen Reedereien auf der Ebene des Bundes und der Länder sowie gegenüber europäischen und internationalen Instanzen. Der VDR wurde 1907 gegründet und hat sich 1994 mit dem Verband der Deutschen Küstenschiffseigner zusammengeschlossen. Mit rund 200 Mitgliedern vertritt der VDR den größten Teil der deutschen Handelsflotte. Mehr Informationen unter www.reederverband.de.

Pressefotos von Ralf Nagel: <https://www.reederverband.de/presse/pressefotos.html>

Pressekontakt: [Christian Denso](mailto:christian.denso@reederverband.de), +49 40 350 97-238