

## Wiebke Petersen (VDR - Hamburg)

---

**Von:** Martin Kroeger (VDR - Hamburg)  
**Gesendet:** Freitag, 17. Mai 2024 11:35  
**An:** Heinen, Falk  
**Cc:** [REDACTED]  
**Betreff:** RED III - Position Verband Deutscher Reeder

Sehr geehrter Herr Heinen,

ich darf mich noch einmal recht herzlich für das interessante Gespräch und den offenen Austausch zur Revision der RED II bedanken. Gerne unterstreichen wir in diesem Zusammenhang noch einmal einige Punkte, die uns besonders wichtig erscheinen.

Wie in unserem Gespräch bereits betont, müssen sich die Schiffseigner und Schiffsbetreiber insbesondere aufgrund der ab dem kommenden Jahr geltenden Vorgaben der FuelEU Maritime Verordnung darauf verlassen können, dass der Schifffahrt in Europa und auch weltweit hinreichend alternative Treibstoffe zur Verfügung stehen, die den europäischen CO2 Intensitätsvorgaben entsprechen.

Laut dem Bericht „Global Marine Fuel Trends 2030“ von *Lloyd's Register* und dem *UCL Energy Institute* verbraucht die Handelsflotte jährlich rund 300 Millionen Tonnen Treibstoff ([LR](#)), wobei Schweröl und Marinediesel immer noch die Hauptkraftstoffe sind ([UNCTAD Handbook of Statistics](#)) ([UNCTAD](#)). Ein Teil der existierenden Schiffe wird derzeit mit alternativen, saubereren Brennstoffen wie Flüssigerdgas (LNG), Methanol oder Hybridtechnologien betrieben. Etwa 21% der neu bestellten Schiffe sind für den Betrieb mit solchen Brennstoffen ausgelegt ([UNCTAD](#)); Tendenz steigend. Die Schifffahrtsindustrie wird dabei eine erhebliche Menge alternativer Treibstoffe benötigen, um ihre Dekarbonisierungsziele bis 2050 zu erreichen. Prognosen zufolge könnte der Bedarf alleine an grünem Ammoniak für die Schifffahrt im Jahr 2050 bereits etwa 183 Millionen Tonnen betragen, was nahezu der heutigen globalen Produktionsmenge von Ammoniak entspricht. Dies würde bedeuten, dass Ammoniak rund 44% des gesamten Energieverbrauchs der Schifffahrt ausmachen könnte ([Ammonia Energy Association](#)) ([IRENA](#)).

Zusätzlich wird die Schifffahrtsindustrie voraussichtlich auch eine beträchtliche Menge Methanol als Treibstoff benötigen. Prognosen zufolge könnte die Nachfrage nach Methanol im Schiffsverkehr im Jahr 2050 etwa 1,8 Exajoule (EJ) betragen, was ungefähr 13,4% des gesamten Bunkerkraftstoffverbrauchs entspricht. Die globale Produktion von Methanol wird voraussichtlich von etwa 98 Millionen Tonnen im Jahr 2019 auf über 500 Millionen Tonnen bis 2050 ansteigen. Ein erheblicher Teil dieser Produktion wird für die Schifffahrt benötigt werden ([Riviera Maritime Media](#)).

Es besteht zudem ein breiter Konsens in der Schifffahrtsindustrie darüber, dass die Umstellung auf grüne Brennstoffe erhebliche Investitionen erfordert. Die Schifffahrtsunternehmen senden zunehmend starke Nachfragesignale, auch um die Produktion und Bereitstellung dieser Brennstoffe anzukurbeln. Viele Unternehmen haben bereits Pilotprogramme gestartet und planen, die Nutzung alternativer Brennstoffe weiter auszubauen. Auch deutsche Reedereien sind mit dabei. So hat Hapag-Lloyd jüngst angekündigt, mehrere Containerschiffe die für den Betrieb mit Methanol umzurüsten ([Hapag-Lloyd](#)). Dies ermöglicht eine signifikante Reduktion der CO2-Emissionen im Vergleich zu herkömmlichen fossilen Brennstoffen. Die Umrüstung wird voraussichtlich etwa 80-90 Tage pro Schiff in Anspruch nehmen und im ersten Quartal 2026 beginnen. Die Gesamtinvestition für die fünf Einheiten wird auf rund 120 Mio. USD geschätzt.

Die FuelEU Maritime-Verordnung stellt eine der erheblichsten Herausforderung für die Schifffahrtsindustrie dar. Sie erfordert umfangreiche Investitionen in Technologie und Infrastruktur, bietet aber auch die Möglichkeit, die Umweltauswirkungen der Schifffahrt deutlich zu reduzieren und die Wettbewerbsfähigkeit durch die Nutzung innovativer, nachhaltiger Brennstoffe zu erhöhen.

In diesem Zusammenhang ist es für unsere Mitgliedsunternehmen besonders wichtig, dass für die Hersteller und Inverkehrbringer solcher alternativer Treibstoffe eine klar formulierte Verpflichtung eingeführt wird, der Schifffahrt

entsprechende Treibstoffe zur Verfügung zu stellen. Dies hatte der VDR gemeinsam mit den anderen europäischen Schifffahrtsverbänden bereits im Rahmen von FuelEU Maritime gefordert.

Dies auch in Abgrenzung zu anderen Transportmitteln, die um die wenigen verfügbaren Mengen der alternativen Treibstoffe hart konkurrieren werden. Auch die Qualität der Treibstoffe muss selbstverständlich zweifelsfrei für die Schifffahrt ausgewiesen und nachvollziehbar sein. Bereits jetzt gibt es bei den Reedereien Bedenken im Hinblick auf FuelEU Maritime und möglicher Probleme bei minderwertigen Qualitäten von alternativen Treibstoffen, die jedoch für den Ankäufer nicht immer leicht zu erkennen sind.

Zudem sollte eine in der EU einheitliche Bevorratung der Schiffstreibstoffe etabliert werden, so dass es nicht zu ungleichen Mengenverfügbarkeiten und damit automatisch zu Abwanderungen von Bebunkerungsvorgängen in andere EU-Mitgliedstaaten mit ggf. höheren Mengenverfügbarkeiten kommen. Ein so genanntes „level playing field“ innerhalb Europas ist sicherzustellen.

Deutschland als „EU-Mitgliedstaat mit Seehäfen“ sollte deshalb eine **nach Art 25 RED II-neu gestaltete Verpflichtung** einführen, dass der Anteil erneuerbarer Kraftstoffe nicht biogenen Ursprungs an der Gesamtmenge der dem Seeverkehrssektor gelieferten Energie ab 2030 mindestens oder besser mehr als 1,2 % beträgt.

Nur durch eine solche Verpflichtung kann unseres Erachtens sichergestellt werden, dass in Deutschland die nach FuelEU Maritime notwendigen künftigen Treibstoffe auch in hinreichender Menge der Schifffahrt zur Verfügung stehen. Dabei ist auch zu berücksichtigen, dass von **der in Artikel 25 Abs. 3 d) RED II-neu definierten Unterscheidung zwischen den Transportmitteln** bei der Gestaltung der Verpflichtung Gebrauch gemacht wird. Die Seeschifffahrt ist als schwer zu dekarbonisierender Sektor im Zugang zu den neuen Treibstoffen unbedingt zu priorisieren.

Gerne kommen wir noch einmal separat auf Sie zu, um uns über das weitere Fortgehen zu der FuelEU Maritime Verordnung auszutauschen.

Für weitere Fragen stehen wir Ihnen selbstverständlich gerne zur Verfügung.

Mit besten Grüßen

Martin Kröger

**Dr. Martin Kröger** LL.M. (Cape Town)  
Hauptgeschäftsführer  
VDR - Verband Deutscher Reeder

Burchardstr. 24  
20095 Hamburg  
Tel: +49 40 350 97 220  
Mobil: +49 162 202 20 02  
[kroeger@reederverband.de](mailto:kroeger@reederverband.de)  
[www.reederverband.de](http://www.reederverband.de)