

## **Resolution der Insel- und Halligkonferenz in Anlehnung an die KIMO - Resolution 2023-01 - Phasing out black carbon**

### **an die Internationale Seeschiffahrtsorganisation (IMO), die Europäische Kommission und die EU-Mitgliedstaaten**

#### **Ausstieg aus der Emission von Ruß aus der Schifffahrtsindustrie**

Ruß ist ein kurzlebiger Klimaschadstoff mit einer Wirkung, die weit über die von Kohlendioxid hinausgeht und erheblich zur Erwärmung der Arktis und der mittleren Breiten beiträgt. Arktische Gewässer werden für längere Zeiträume schiffbar; der Arktische Rat vermeldet zwischen 2013 und 2019 einen Anstieg der Schifffahrt in der Arktis um 25 % und einen Anstieg der zurückgelegten Strecken um 75 %. Ruß beschleunigt das Schmelzen, wenn er auf Eis oder Schnee landet. Eine Verschmutzung mit Ruß lässt sich praktisch nicht mehr entfernen. Emissionen von Ruß werden mit Herz- und Lungenschäden in Verbindung gebracht und stellen ein ernstes Gesundheitsrisiko für die Küstenbevölkerung dar. Das wird mit zunehmender Aktivität in der Schifffahrt weiter steigen.

Seit rund 30 Jahren ist klar, dass eine Reduzierung der Rußemissionen notwendig ist. Während beim Verbot landbasierter Emissionen große Fortschritte erzielt wurden, wurden auf See nicht die gleichen Anstrengungen unternommen. Die Internationale Seeschiffahrtsorganisation (IMO) hat bereits offiziell anerkannt, dass Ruß die zweitgrößte Quelle der Klimaerwärmung durch Schiffe ist. Ruß ist für rund 20 % der Klimaauswirkungen der Schifffahrt (über 20 Jahre) verantwortlich. Die IMO erwägt seit über einem Jahrzehnt Maßnahmen, konnte aber die Rußemissionen aufgrund des Drucks der Schifffahrtsindustrie noch nicht verbieten. Die IMO arbeitet an der Entwicklung von Richtlinien für Kontrollmaßnahmen, um die Auswirkungen der Rußemissionen durch die internationale Schifffahrt in der Arktis zu verringern. Die Fortschritte sind jedoch langsam und es gibt keine Anzeichen dafür, dass diese Maßnahmen verpflichtend sein werden (ohne Ausnahmen) oder rechtzeitig fertiggestellt sein werden, um die weitere Erwärmung in der Arktis zu verhindern.

Eine Reduzierung der Emissionen durch die Schifffahrtsindustrie könnte einfach und schnell erreicht werden und hätte sofortige Wirkung auf die Menge an ausgestoßenem Ruß. Viele Schiffe in der Arktis fahren immer noch mit Schweröl, das Ruß erzeugt. Die meisten könnten problemlos auf Kraftstoffe umsteigen, die sauberer verbrennen, tun dies aber aus Kostengründen nicht. Ruß ist kurzlebig und könnte daher bei der Einführung von Vorschriften schnell aus der Atmosphäre verschwinden.

In Anbetracht der Notwendigkeit einer sauberen Umwelt in und um die Nord-, Ostsee- und der Arktischen Meere sowie der Bedrohung für marine Ökosysteme und Küstengemeinden durch die Freisetzung von Ruß aus der Schifffahrt hält es die Insel- und Halligkonferenz für unbedingt erforderlich, dass die IMO die Entwicklung und Umsetzung verbindlicher Maßnahmen für alle Schiffe (bestehende und neue) beschleunigt, um Feinstaub und Ruß aus der Schifffahrt zu reduzieren.

## **Forderungen der Insel- und Halligkonferenz**

### **an die Internationale Seeschiffahrtsorganisation (IMO)**

1. Verpflichtung zur Ausarbeitung konkreter Vorschläge zur Genehmigung im Jahr 2024, die eine verbindliche Reduzierung der Rußemissionen aller Schiffe vorsehen, die die Arktis befahren;
2. Änderung des MARPOL-Anhangs VI durch Einführung einer verbindlichen Regelung, die in und in der Nähe arktischer Gewässer verkehrende Schiffe verpflichtet, auf destillierte oder sauberere nicht-fossile Kraftstoffe umzusteigen;
3. Verabschiedung eines ehrgeizigeren Zwischenziels, um die Klimaauswirkungen der Schifffahrt bis 2030 um 50 % zu reduzieren;

### **an die Europäische Kommission und den Mitgliedstaaten**

4. Sicherstellung, dass Ruß ausdrücklich in die Überprüfung der EU-Seeverkehrsverordnung „Fit for 55 Fuel“ im Jahr 2026 einbezogen wird. Damit kommt die EU ihren Verpflichtungen aus der Arktisstrategie von 2021 nach.

Natalie Eckelt

Wyk auf Föhr, 07.03.2024