

Geopolitik erhöht Umweltrisiken des Seeverkehrs

Fertiggestellt am 25. April 2025

Von Marc Anis Hanna, Credit und ESG Research Analyst, Crédit Mutuel Asset Management

Crédit Mutuel Asset Management ist eine Asset-Management-Gesellschaft der Groupe La Française, der Holdinggesellschaft der Asset-Management-Sparte der Credit Mutuel Alliance Fédérale.

Der Seeverkehr macht 90 % des Welthandels aus und verursacht 3 % der Treibhausgasemissionen¹. Obwohl er im Verhältnis zur beförderten Gütermenge weiterhin der am wenigsten umweltschädliche Verkehrsträger ist (6-mal weniger als der Straßentransport), könnten sich die Emissionen bis 2050 infolge des stetigen Güterzuwachses verdoppeln.

Internationale Geopolitik, Neugestaltung der Seewege

Bis vor kurzem wurden 20 % des weltweiten Containerhandels² über den Suezkanal geleitet. Seit Ausbruch des Konflikts im Nahen Osten im Oktober 2023 haben jedoch die zunehmenden Houthi-Angriffe aus dem Jemen den Seeverkehr auf dieser Route stark behindert, sodass er 2024 um 67 % zurückging³. Als Reaktion darauf haben die großen Frachtunternehmen einen Teil ihrer Fracht zum Kap der Guten Hoffnung (Südafrika) umgeleitet, wodurch sich die Reise um etwa 6.000 km, d. h. 10 bis 15 Tage, verlängert hat. Diese Entscheidung hat sowohl zu höheren Frachtkosten als auch zu höheren Kohlenstoffemissionen geführt. Die Nichtregierungsorganisation für Verkehr und Umwelt schätzt, dass diese im Durchschnitt pro Fahrt um 45 % höher sind.

Ein weiteres wichtiges geopolitisches Element ist der Handelskrieg. Seit Amtsantritt von Präsident Trump haben sich die drohenden Zölle konkretisiert, wie z.B. die Einführung eines 25%igen Zolls auf importierte Fahrzeuge seit 3. April 2025 und auf Automobilzulieferer ab 3. Mai 2025. Zwischen den USA und China ist die Eskalation noch stärker ausgeprägt. Der Generaldirektor der Welthandelsorganisation (WTO) warnte am 9. April 2025, dass der Handel zwischen diesen beiden Ländern um 80 % zurückgehen könnte. Dies würde eine umfassende Umstrukturierung der Lieferketten und eine Überbevorratung auslösen, was zu einem starken Anstieg des Handelsvolumens in der ersten Jahreshälfte 2025 und kurzfristig zu höheren Kohlenstoffemissionen führen würde⁴.

Darüber hinaus erwägt die US-Regierung die Möglichkeit, eine Steuer von 120 US-Dollar pro Container zu erheben, d. h. etwa 1 bis 3 Millionen US-Dollar für jedes in China gebaute Schiff, das in den USA andockt.⁵ Da 39 % der weltweiten Produktion und 70 % der neuen Aufträge auf chinesische Werften entfallen, ist zu befürchten, dass der weltweite Verkehr beeinträchtigt wird und es zu Umleitungen kommt. Die Containerschiffe würden ihre Waren in den

¹ [2024 Review of Maritime Transport: Navigating maritime chokepoints](#)

² [Les blocages des canaux de Panama et de Suez font exploser les émissions de CO2 des navires - Novethic](#)

³ [Les blocages des canaux de Panama et de Suez font exploser les émissions de CO2 des navires - Novethic](#)

⁴ [WTO | 2025 News items - Statement by the Director-General on escalating trade tensions](#)

⁵ Kepler: Globale Grenzwerte für Treibhausgasemissionen von Schiffskraftstoffen mit Kohlenstoffhandel und Sanktionen vereinbart

Nachbarländern entladen und deren Häfen überlasten, bevor sie dann per Lkw weiter transportiert würden – mit sechsmal höheren Emissionen.

Klimaerwärmung und Seeverkehr: Ein Teufelskreis

Obwohl sich diese Beeinträchtigungen langfristig positiv auf das Klima auswirken könnten – insbesondere durch die Verlagerung von Fabriken –, werden sie kurzfristig die globale Erwärmung beschleunigen und andere Schifffahrtswege wie den Panamakanal belasten.

Der Panamakanal bewältigt rund 6 % des weltweiten Seeverkehrs, was etwa 14.000 Schiffen pro Jahr entspricht⁶ und 40 % des US-Containerfrachtverkehrs ausmacht. Allein dadurch wurde der Ausstoß von 16 Millionen Tonnen CO₂ pro Jahr vermieden⁷. Aufgrund der immer häufiger auftretenden Dürreperioden reicht das Süßwasser nicht mehr aus, um diese Passage optimal zu nutzen, sodass die Behörden gezwungen waren, den Verkehr 2023 um 40 % einzuschränken⁸ und die Schiffe auf wesentlich längere Alternativrouten ausweichen mussten. Die globale Erwärmung hat jedoch auch den Weg für eine neue Seeroute geebnet, die Asien mit Europa verbindet und die Entfernungen im Durchschnitt um 40 % verringert. Die durch das Schmelzen des Eises erschlossene nördliche Seeroute ist eine Quelle wirtschaftlichen Interesses. Die Zahl der Schiffe, die diese Route nutzen, stieg zwischen 2013 und 2023 um 37 %⁹ – die Umweltrisiken nahmen zu. Die polaren Ökosysteme sind durch Verschmutzung bedroht: schwarze Kohlenstoffemissionen, die sich auf dem Eis ablagern und das Schmelzen beschleunigen, unkontrollierte Entgasung auf See und auslaufendes Schweröl. Als Reaktion auf diese Umweltprobleme haben einige Frachtunternehmen bereits beschlossen, diese Route zu meiden.

Neue Energiequellen und Regularien zur Unterstützung des Klimawandels

Die von der Internationalen Seeschifffahrtsorganisation (International Maritime Organization, IMO) gesetzten Klimaziele – null Treibhausgasemissionen bis 2050 – sind gefährdet. Es gibt jedoch zwei wesentliche Möglichkeiten, die negativen Klimabeiträge zu mindern. Die erste ist die Regulierung. Um den Ausstieg aus fossilen Brennstoffen zu beschleunigen, hat die Europäische Union eine Kohlenstoffsteuer eingeführt, die 2024 2 bis 5 % der Frachtkosten ausmachte und sich 2025 verdoppeln könnte. Um die CO₂-Emissionen bis 2035 (gegenüber 2008) um 30 % zu senken, hat die IMO beschlossen, dass ab 2028 alle Schiffe, die ihre Emissionsintensität (auf der Grundlage von 93 g CO₂/MJ) nicht jährlich reduzieren, eine Strafe in Höhe von 380 US-Dollar pro Tonne CO₂-Überschuss zahlen müssen¹⁰. Darüber hinaus hat die IMO trotz des starken geopolitischen Drucks die Regularien verschärft, indem sie die Verwendung von Schweröl in der Arktis ab 2024 (mit vielen Ausnahmen bis 2029) verboten hat.

Die zweite Option besteht in der Erneuerung der weltweiten Flotte – 94 % verbrauchten 2024 fossile Energie¹¹. Umweltfreundlichere Kraftstoffe sind auf dem Vormarsch, auch wenn ihre Verwendung aufgrund der betrieblichen Gegebenheiten vorerst weniger rentabel ist. Mehr als

⁶ [Troubled Waters: Panama Canal Disruption Presents a New Supply Chain Planning Dilemma](#)

⁷ [Le transit par le canal de Panama aurait permis d'éviter 16 Mt d'émissions de CO₂ en 2021](#)

⁸ [Le transit par le canal de Panama aurait permis d'éviter 16 Mt d'émissions de CO₂ en 2021](#)

⁹ [Arctic Shipping Update: 37% Increase in Ships in the Arctic Over 10 Years | Arctic Council](#)

¹⁰ Kepler: Globale Grenzwerte für Treibhausgasemissionen von Schiffskraftstoffen mit Kohlenstoffhandel und Sanktionen vereinbart

¹¹ Kepler: Globale Grenzwerte für Treibhausgasemissionen von Schiffskraftstoffen mit Kohlenstoffhandel und Sanktionen vereinbart

50 % der Werftaufträge betreffen Schiffe, die mit alternativen Kraftstoffen betrieben werden können, in erster Linie mit Flüssigerdgas (38 %), gefolgt von Methanol (9 %) ¹². Clarksons, ein führendes Unternehmen auf diesem Gebiet, schätzt sogar, dass 20 % der weltweiten Flotte bis 2030 mit alternativen Kraftstoffen betrieben werden könnten – gegenüber nur 8 % im Jahr 2024. Es gibt noch Hoffnung.

La Française Pressekontakt

La Française Systematic Asset Management GmbH
Bianca Tomlinson
Neue Mainzer Straße 80
60311 Frankfurt
Tel. +49 (0)69 975743 03
bianca.tomlinson@la-francaise.com
<https://www.la-francaise-systematic-am.com>

Heidi Rauen +49 69 339978 13 | hrauen@dolphinvest.eu

Disclaimer

Dieser Kommentar dient nur zu Informationszwecken. Die vom Autor geäußerten Meinungen beruhen auf den aktuellen Marktbedingungen und können ohne Vorankündigung geändert werden. Die in dieser Publikation enthaltenen Informationen beruhen auf als zuverlässig erachteten Quellen, die Groupe La Française übernimmt jedoch keine Gewähr für deren Richtigkeit, Vollständigkeit, Gültigkeit oder Relevanz. Der Verweis auf bestimmte Wertpapiere und Finanzinstrumente dient der Veranschaulichung. Es ist nicht beabsichtigt, Direktinvestitionen in diese Wertpapiere oder Finanzinstrumente zu fördern. Herausgegeben von La Française Finance Services mit Sitz in 128 boulevard Raspail, 75006 Paris, Frankreich, einem Unternehmen, das von der Autorité de Contrôle Prudentiel als Anbieter von Wertpapierdienstleistungen unter der Nummer 18673 X reguliert wird, einer Tochtergesellschaft von La Française. Crédit Mutuel Asset Management: 128 boulevard Raspail, 75006 Paris ist eine von der Autorité des marchés financiers unter der Nummer GP 97.138 zugelassene und bei ORIAS (www.orias.fr) unter der Nummer 25003045 seit dem 11/04/2025 eingetragene Verwaltungsgesellschaft. Société Anonyme mit einem Kapital von 3871680 €, RCS Paris n° 388.555.021, Crédit Mutuel Asset Management ist eine Tochtergesellschaft der Groupe La Française, der Vermögensverwaltungs-Holdinggesellschaft der Crédit Mutuel Alliance Fédérale.

¹² Kepler: Globale Grenzwerte für Treibhausgasemissionen von Schiffskraftstoffen mit Kohlenstoffhandel und Sanktionen vereinbart