


Foto: Scandlines' neue batteriebetriebene Frachtfähre „The Baltic Whale"

POLICY BRIEF

# Vollgeladen – volle Kraft voraus

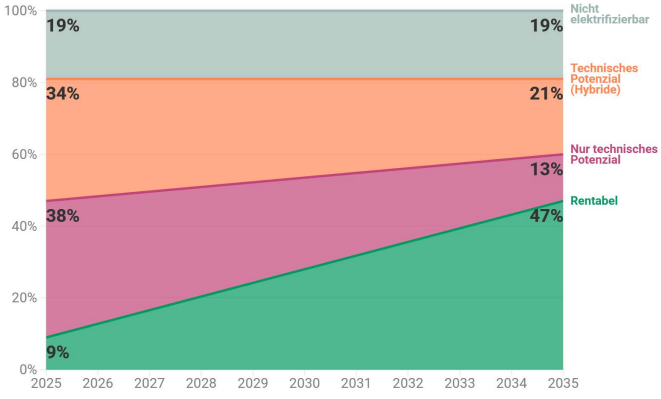
## Elektrifizierung europäischer Fähren

Fähren sind ein zentraler Bestandteil des Verkehrssystems der EU. Sie befördern Güter und Personen und versorgen abgelegene Regionen mit lebenswichtigen Dienstleistungen. Die veraltete Flotte trägt jedoch erheblich zur Luftverschmutzung und dem Klimawandel bei. Viele Schiffstypen sind für einen umweltfreundlichen Betrieb auf nachhaltige Kraftstoffe angewiesen – Fähren hingegen bietet sich aufgrund ihrer geringeren Größe und ihrer regelmäßigen Routen eine Alternative: die Elektrifizierung. Schon heute stellen Batterien eine wettbewerbsfähige Technologie dar, die Auswirkungen auf Gesundheit und Klima verringert.

## Faktencheck

- Typische Fährschiffe in großen Küstenstädten verursachen die **30-fache Menge an Luftschadstoffen** im Vergleich zu Autos.
- Bei aktuellem Technologiestand sind Batterien bereits heute in der Lage, nahezu die Hälfte der europäischen Fährschiffe anzutreiben.
- **Für 25%** der aktuell betriebenen Fähren ist ein Wechsel im Vergleich zu fossilen Kraftstoffen **wettbewerbsfähig**.
- **52%** der existierenden Fähren könnten **2035 batterieelektrisch** und mit geringeren Gesamtkosten als fossile Kraftstoffe betrieben werden.

### Bis 2035 steigt das Potenzial für wettbewerbsfähige elektrische Fähren stark an



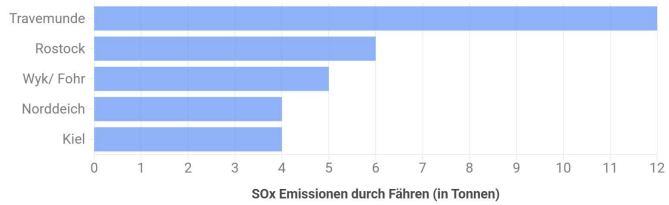

T&E (2026). Modelliert Neubauten ab 2025, 2035. Enthaltene Kosten: Energiepreise, ETS Zertifikate und Anschaffung von Batterien. Alternatives Szenaria modelliert beigemischte Biotreibstoffe ensprechend der Ziele under FuelEU Maritime.

T&E

Der Fährsektor wurde innerhalb europäischer Strategien und umweltrechtlicher Regulierung vernachlässigt. Gleichzeitig ist er auf staatliche Unterstützung angewiesen. Durch gezielte Förderung und Beseitigung regulatorischer Nachteile könnte Europas Fährsektor ein Wegbereiter für die nachhaltige Schifffahrt werden.

## Fähren in Deutschland

### Große deutsche Häfen atmen stark verschmutzte Luft



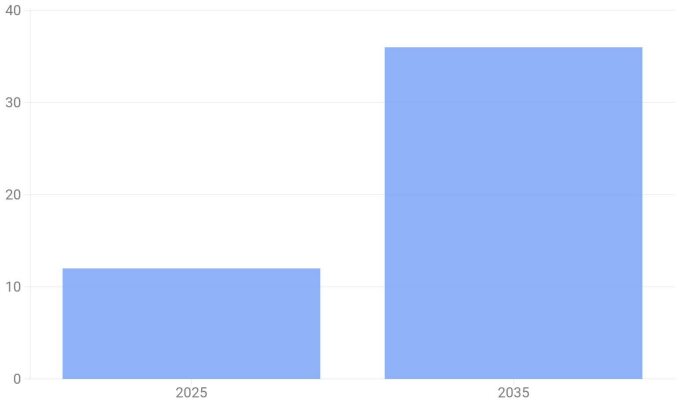

Quelle: T&E (2026) • 2023 SOx Emissionen innerhalb von 5 Seemeilen in Hafennähe

T&E

Mehr als die Hälfte der 71.000 Fahrten im Jahr 2023 in Deutschland waren Inlandsfahrten, die in der Regel kurze Überfahrten in der Ost- und Nordsee darstellen. Hierdurch werden Festlandhäfen mit Inseln verbunden und Verbindungen nach Skandinavien, Finnland und ins Baltikum angeboten. Die Verbindung zwischen Travemünde und Helsinki stellt die umweltschädlichste europäische Fährroute dar und wird von drei großen Fähren bedient. Weitere Häfen mit hohem Grad an Luftverschmutzung in Deutschland sind Kiel und Rostock, sowie Norddeich und Wyk, welche Ausgangspunkte für Fähren zu den Ostfriesischen und Nordfriesischen Inseln sind.

## Elektrische Routen: Verdreifachtes Potential in nur 10 Jahren

Deutschland betreibt 57 Fähren, von denen bereits heute 31 (54 %) technisch elektrifizierbar sind. Für 14 (25 %) dieser Fähren ist ein batterieelektrischer Betrieb wirtschaftlich rentabel. **Bis 2035 könnte die Anzahl der potenziell elektrisch betriebenen Fährstrecken verdreifacht werden.**




Quelle: T&E (2026) • Potential für vollständig End-zu-End Elektifizierung. Extrapoliert aus 2023 Daten.

## Der NABU ist Teil des EU-Dachverbands "Transport & Environment"

Mit mehr als 50 Umweltverbänden verfolgt der NABU im europäischen Dachverband „Transport & Environment“ ein gemeinsames Ziel: die **nachhaltige Verkehrswende.** Wir wollen den Rahmen für eine umwelt- und menschenfreundlichere Mobilitätspolitik mitgestalten.

## Handlungsempfehlungen für die Politik

### Die EU kann durch einige regulatorische Stellschrauben den Hochlauf batterieelektrischer Antriebe unterstützen:

- Änderung der ETD (oder nationalen Besteuerung) zur Einführung von Energiesteuern auf fossile Kraftstoffe
- Ausweitung des ETS für die Schifffahrt auf Schiffe über 400 BRZ
- Unterstützung des Ausbaus der Ladeinfrastruktur über AFIR-Vorgaben für Landstrom hinaus, insbesondere entlang wichtiger Fährhäfen
- Unterstützung europäischer Batterieproduktion, Nachrüstung und Neubau elektrischer Fähren und Schiffe

### Auch Deutschland kann auf nationaler Ebene tätig werden, um Anreize für die Elektrifizierung wichtiger Strecken zu schaffen:

- Aufnahme der Emissionsfreiheit in Zulassungskriterien und Ausschreibungsverfahren
- Reduktion der Energiesteuer für Strom und batteriebetriebenen Verkehr
- Förderung für Nachrüstung alter und Bau neuer Fähren, um die Einführung emissionsfreier Antriebe voranzutreiben
- Einführung der verpflichtenden Nutzung von Landstromanlagen für alle Fähren über 400 BRZ ab einer Liegezeit von 2 Stunden, sowie zum Laden von Batterien bei kurzen Stopps

## Ansprechpartner

NABU-Bundesverband
Lukas Leppert
Referent Klima und Verkehr
Lukas.Leppert@NABU.de

**Impressum**
© 2026, NABU Bundesverband, 1. Auflage 03/2026; Text: Lukas Leppert (NABU), Gestaltung: astridkampowski.com;
Bildnachweise: Scandlines neue batteriebetriebene Frachtfähre "The Baltic Whale" (Titelbild), Grafiken T&E (2026)