

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Dr. Valerie Wilms, Oliver Krischer, Hans-Josef Fell, Cornelia Behm, Harald Ebner, Bettina Herlitzius, Dr. Anton Hofreiter, Sven-Christian Kindler, Stephan Kühn, Daniela Wagner und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Abgasemissionen bei Behördenschiffen

Die Auswirkungen von Luftschadstoffen aus Abgasen der Hochseeschifffahrt sind enorm. So wird in der Seeschifffahrt neben großen Mengen an Rußpartikeln von einem jährlichen Ausstoß von mehr als zwölf Millionen Tonnen Schwefeloxid (SO_x), über 20 Millionen Tonnen Stickoxid (NO_x) ausgegangen.

Zu umwelt- und gesundheitsschädlichen Schiffstreibstoffen wird nicht nur Schweröl (HFO) gezählt, der einen hohen Schwefelanteil hat (3 500-mal so viel, wie Diesel für den Straßenverkehr) und bisher noch nahezu ungefiltert in die Atmosphäre gelangt. Auch der als Schiffsdiesel bezeichnete Treibstoff (MDO, MGO) belastet die Umwelt, da er immer noch bis zu 1 000-mal so viel Schwefel wie Straßendiesel hat. Abgasreinigungsanlagen für die Rußemission auf den Schiffen fehlen. Die gerade verabschiedete „Mobilitäts- und Kraftstoffstrategie“ der Bundesregierung empfiehlt auf S. 55 jedoch den Einbau von Dieselmotorenpartikelfiltern und Stickoxiddkatalysatoren. Hier sollte die Bundesregierung mit gutem Beispiel vorangehen und auch die Bundesländer vom Einsatz emissionsarmer Wasserfahrzeuge überzeugen. Manche Bundesländer gehen bereits mit gutem Beispiel voran; dort sollen bereits erste Schiffe einer Hafenbetriebsgesellschaft ganz auf den Betrieb mit verflüssigtem Erdgas (LNG) umgestellt werden und LNG-Versorgungsmöglichkeiten aufgebaut werden.

In den kommenden Jahren stehen verschiedene Ausschreibungen für Neuanwerbungen von Bundesschiffen an (z. B. Forschungsschiffe). Dabei wird es darauf ankommen, die Schiffe auch mit entsprechender emissionsarmer Antriebstechnik auszustatten.

Wie die Bundesregierung in der Beantwortung der Kleinen Anfrage auf Bundestagsdrucksache 17/11444 mitteilte, befinden sich mindestens 46 Schiffe im Einsatz des Bundes auf See. Dabei handelt es sich u. a. um Schiffe im Geschäftsbereich folgender Bundesministerien: Bundesministerium der Finanzen (Zollverwaltung), Bundesministerium des Innern (Bundespolizei), Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (Gewässerschutzschiffe der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes – WSV) sowie Bundesministerium für Ernährung, Landwirtschaft und Verbraucherschutz (Bundesanstalt für Landwirtschaft und Ernährung).

In der Aufzählung wurden unter anderem Schiffe der WSV, die nicht an der Küste zum Einsatz kommen, weitere Binnenschiffe des Bundes sowie Schiffe, die im Auftrag des Bundes über Private (z. B. Bereederungsagenturen) im Einsatz sind, nicht aufgeführt.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. a) Der Bau welcher Schiffe wurde durch welche Bundesministerien in den Jahren 2003 bis 2012 neu ausgeschrieben, und welche Anforderungen wurden jeweils an die Schadstoffemissionen gestellt?
b) Der Bau welcher Schiffe wird bzw. wurde durch welche Bundesministerien im Jahr 2013 neu ausgeschrieben, und welche Anforderungen werden bzw. wurden jeweils an die Schadstoffemissionen gestellt?
c) Der Bau welcher Schiffe wird durch welche Bundesministerien in den Jahren ab 2014 und den Folgejahren neu ausgeschrieben, und welche Anforderungen sollen hier jeweils an die Schadstoffemissionen gestellt werden?
2. Welche vorhandenen Schiffe des Bundes sollen für einen emissionsärmeren Betrieb nachgerüstet werden, bzw. bei welchen ist dies wirtschaftlich nicht mehr darstellbar (bitte Schiffe, jeweilige Maßnahmen und Kosten auflisten)?
3. a) Welche klima-, umwelt- und gesundheitsschädlichen Emissionen in welcher Größenordnung entstehen durch den Betrieb der Flotte des Bundes (bitte einzeln nach Emissionen und Schiffstypen auflisten)?
b) Durch welche Maßnahmen plant die Bundesregierung, die Emissionen zukünftig zu reduzieren?
4. Gibt es ein einheitliches Vorgehen von Bund und Ländern bei der Bestellung/Ausschreibung von Neufahrzeugen und bei der Ausstattung bestehender Schiffe mit emissionsarmen Motoren (z. B. einheitliche Emissionswerte)?
5. Ist es vorgesehen, ein einheitliches Ausschreibungsverfahren mit einer Pflicht für Dieselrußpartikelfilter und SCR-Katalysatoren für Schiffe des Bundes einzuführen?
6. Ist es vorgesehen, Kriterien zur Umweltverträglichkeit (z. B. Abfall, Waschwasser) bei der Ausschreibung eines Abgasnachbehandlungssystems in die Ausschreibungskriterien aufzunehmen?
7. Gibt es eine einheitliche Regelung für die Qualität des verwendeten Treibstoffs bei Bundesschiffen?
8. Ist es vorgesehen, die Qualität des verwendeten Treibstoffs bei Bundesschiffen einheitlich festzuschreiben?
9. a) Welche Auswirkungen wird die Verschiebung der Einführung von internationalen Grenzwerten durch die IMO (Internationale Seeschifffahrtsorganisation), wie z. B. die voraussichtlich verspätete Einführung internationaler Vorschriften für die Emission von Stickoxiden von 2016 auf 2021, auf die Schiffe des Bundes haben?
b) Wird die Bundesregierung auch ohne neue internationale Grenzwerte Maßnahmen bei neu ausgeschriebenem bzw. bei Bestandsschiffen einsetzen, die die Belastung der Atmosphäre durch NO_x reduzieren bzw. über die Grenzwerte der IMO hinausgehen?
c) Wird die Bundesregierung, auch bevor es internationale Grenzwerte dafür gibt, Maßnahmen bei neu ausgeschriebenem bzw. bei Bestandsschiffen einsetzen, die die Belastung der Atmosphäre durch Ruß reduzieren?
10. Bei welchen Schiffen des Bundes kann Landstromversorgung genutzt werden, und ist diese Möglichkeit der Energieversorgung beim Aufenthalt in Häfen auch für Neuanschaffungen vorgesehen?

11. Welche Schiffe des Bundes werden in Zukunft mit LNG-Antrieb ausgestattet sein (Neubau bzw. Nachrüstungen)?
12. Werden Rußpartikelfilter, Stickoxiddkatalysatoren und weitere emissions-senkende Maßnahmen zwingend in Ausschreibungen des Bundes für Schiffsneubauten berücksichtigt?
13. Bei welchen bestehenden bzw. neu ausgeschriebenen Schiffen des Bundes wird es zum Einsatz von
 - a) Rußpartikelfiltern
 - b) Stickoxiddkatalysatorenkommen?
14. In welchem Rhythmus werden die Bundesschiffe bezüglich Nachrüstungen für Emissionsminderung überprüft?
15. a) Welche Ergebnisse von Nachprüfungen bestehender Bundesschiffe (Bestandsfahrzeuge) bezüglich Emissionsnachrüstungen liegen der Bundesregierung vor?
b) Welche Ergebnisse hatten die im Zusammenhang mit Frage 15a stehenden Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen ergeben?
16. Wenn eine Nachprüfung stattfand, aus welchen Gründen war eine Nachrüstung (z. B. mit Dieseldieselrußfiltern oder anderen emissions-senkenden Maßnahmen) nicht möglich?
17. Wie wird durch die Bundesregierung sichergestellt, dass die neueste bzw. effizienteste Variante der Technik bei der Emissionsminderung zum Einsatz kommt – und nicht kostengünstigere aber eventuell veraltete und weniger effiziente Technik?
18. a) Welche Ziele hat sich die Bundesregierung gesetzt, um die Emissionswerte der Bundesschiffe bei Neuausschreibungen zu minimieren?
b) Welche Ziele hat sich die Bundesregierung gesetzt, um die Emissionswerte der gesamten Bundesschiffsflotte zu minimieren?
19. a) Nach welchen Umweltzertifikaten sind derzeit Bundesschiffe geprüft?
b) Welche Kriterien müssen die Zertifizierungen in Frage 19a erfüllen, auch in Bezug auf Emissionsreduzierung?
c) Sind alle Bereederungsagenturen, die Schiffe im Auftrag des Bundes betreiben, auch gleichzeitig mit einer Umweltzertifizierung, die in Frage 19a erfragt wird, ausgestattet, und wenn ja, mit welchen?
d) Ist es beabsichtigt, für alle neuen Schiffe die Vergabekriterien des „Blauen Engels für Schiffsdesign und Schiffsbetrieb“ zu berücksichtigen?
20. Ist es vorgesehen, Schiffe der Bundesregierung, die in der Arktis fahren, mit einem Dieseldieselrußpartikelfilter nach- bzw. auszurüsten?

Berlin, den 28. Juni 2013

Renate Künast, Jürgen Trittin und Fraktion

