

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Dr. Valerie Wilms, Matthias Gastel, Peter Meiwald, Stephan Kühn (Dresden), Tabea Rößner und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Verschärfte Grenzwerte für Schiffsemissionen ab 2015

Ab 1. Januar 2015 treten in den Gebieten der Nord- und Ostsee sowie weiteren Gebieten weltweit verschärfte Regelungen in Kraft, die die Abgasemissionen von Schiffen weiter regulieren sollen. Ab diesem Zeitpunkt dürfen in diesen Gebieten nur noch Schiffe verkehren, die den neuen Grenzwert von maximal 0,1 Prozent Schwefelgehalt im Treibstoff einhalten.

Die Schwefelemissionen (SO_x) in der weltweiten Schifffahrt stellen ein Problem dar, weil die Seeschifffahrt weitgehend stark schwefelhaltige Treibstoffe (Schweröl) verwendet. Die Abgase aus der Schifffahrt sind Studien zufolge für 50 000 verfrühte Todesfälle in Europa verantwortlich (Quelle: Umweltforschungszentrum CEEH, Carlsberg Academy, Kopenhagen).

Als Alternative zum Schweröl ist nach Auffassung der Fragesteller kurzfristig der Umstieg auf schwefelreduzierte Treibstoffe möglich, um die neuen Grenzwerte einhalten zu können. Mittelfristig sollte die Schifffahrt jedoch in der Lage sein, liquefied natural gas (LNG), also weniger schädliches Flüssigerdgas, als Treibstoff einsetzen zu können. Für eine stärkere Nutzung und Verbreitung müssen allerdings noch die Rahmenbedingungen angepasst und die Häfen mit der nötigen Infrastruktur ausgerüstet werden.

Aufgrund der Problematik von Schiffsemissionen in Küstengebieten sind mögliche weitere Sonderemissionszonen neben Nord- und Ostsee, der Pazifik- und Atlantikküste der USA und Kanadas für die Schifffahrt in der Diskussion, etwa im Mittelmeer, an den Küsten Mexikos, Norwegens oder Japans.

In den Häfen der Europäischen Union (EU) gelten bereits seit 2010 deutliche Emissionsbeschränkungen. Weitere Beschränkungen von Emissionsarten sind in der Diskussion, wie eine Senkung des Ausstoßes von Stickoxiden (NO_x) in der Seeschifffahrt ab 2016.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Welche Vorkehrungen sind nach Kenntnis der Bundesregierung durch die Reeder zu treffen, um die neuen Vorschriften in den Emissionssonderzonen ab 2015 auch einzuhalten?
2. Unterstützt die Bundesregierung die neuen Grenzwerte aus ökologischer Sicht, und wenn nein, warum nicht?
3. Durch welche Behörden des Bundes und nach Kenntnis der Bundesregierung der Länder bzw. der Kommunen wird die Einhaltung der Regelungen durch welche Maßnahmen kontrolliert?

4. Ist nach Kenntnis der Bundesregierung in jedem EU-Staat eine gleichwertige Kontrolle vorgesehen, oder wird sich diese zwischen den Mitgliedstaaten unterscheiden, und wenn ja, wie?
5. Welche Kontrollmaßnahmen sind nach Kenntnis der Bundesregierung in Russland bzw. Norwegen geplant?
6. Welchen Handlungsrahmen in Bezug auf Strafen bei Nichteinhaltung der neuen Emissionsvorschriften haben Deutschland sowie die anderen Anrainerstaaten der Sonderemissionszone Nord-/Ostsee jeweils (Verwarnung, Bußgeld, Strafe, sonstiges)?
7. Geht die Bundesregierung zum jetzigen Zeitpunkt davon aus, dass die Anwendung der verschärften Vorschriften ab 2015 problemlos verläuft, und wenn nein, warum nicht?
8. Welche Regelungen zu Emissionen von See- und Binnenschiffen befinden sich derzeit nach Kenntnis der Bundesregierung auf EU- bzw. internationaler Ebene in der Diskussion, und wie verhält sich die Bundesregierung jeweils dazu?
9. Welche darüber hinausgehenden nationalen bzw. regionalen (Zentralkommission für die Rheinschifffahrt – ZKR) Regelungen zu Emissionen von See- und Binnenschiffen plant die Bundesregierung, bis 2017 umzusetzen?
10. Welche Vorschriften gibt es nach Kenntnis der Bundesregierung zur Entsorgung von Restprodukten aus Abgasnachbehandlungsanlagen (Scrubbern), und durch welche Maßnahmen wird die Rücknahme in den Häfen sichergestellt?
11. Unterstützt die Bundesregierung ein Inkrafttreten der neuen internationalen Regelungen zu Stickoxid-Emissionen ab 2016, und wenn nein, warum nicht?
12. Welche Auffassung vertritt die Bundesregierung zum Beschlussvorschlag der Europäischen Kommission zum „Beschluss des Rates zur Festlegung des in der HELCOM und der IMO zur vertretenden Standpunkts hinsichtlich der Ausweisung der Ostsee als Emissionsüberwachungsgebiet für Stickstoffoxid (NECA)“ aus dem Jahr 2013, und welches weitere Verfahren ist diesbezüglich vorgesehen?
13. Durch welche Maßnahmen unterstützt die Bundesregierung die Nutzung von Landstrom in den See- und Binnenhäfen, bzw. welche Förderungen plant sie, bis 2017 umzusetzen?
14. Plant die Bundesregierung Änderungen am Erneuerbare-Energien-Gesetz, um die Nutzung von Landstrom in den Häfen zu fördern, und wenn ja, welche?
15. Wenn nein, welche Alternativen zur Förderung von Landstrom empfiehlt die Bundesregierung, um die umweltfreundliche Versorgung von Schiffen mit Energie während des Aufenthalts in Häfen zu fördern?
16. Welche Entwicklungen und Voraussetzungen werden sich nach Kenntnis der Bundesregierung für die LNG-Versorgungs-Infrastruktur für die Schifffahrt bis 2020 weltweit ergeben, und in welcher Weise werden demnach die deutschen Häfen bzw. die deutsche Schifffahrt einen Anteil an dieser Entwicklung haben?
17. Welche Infrastrukturmaßnahmen werden bis 2020 nach Kenntnis der Bundesregierung in den deutschen See- und Binnenhäfen für die Versorgung von LNG für Schiffe durchgeführt?

18. Durch welche Maßnahmen wird die Bundesregierung nötigenfalls zusammen mit den Bundesländern die rechtlichen Rahmenbedingungen anpassen, um die Betankung von LNG in Deutschland reibungsfrei zu ermöglichen?
19. Welche möglichen Gefahren bestehen bei der Nutzung des Treibstoffs LNG derzeit noch, und wie wird die Bundesregierung nötigenfalls zusammen mit den Bundesländern sicherstellen, dass diese etwa beim Transport oder beim Betankungsvorgang so gering wie möglich gehalten werden?
20. Wird die Bundesregierung in Abstimmung mit den Bundesländern dafür sorgen, dass die für die Hafenstandorte und Reeder erforderlichen Einzelgenehmigungen für den LNG-Betrieb von Schiffen entfallen?
21. Wie hat sich die LNG-Infrastruktur in den deutschen Häfen bzw. in der deutschen Handelsflotte im weltweiten Vergleich nach Kenntnis der Bundesregierung bisher entwickelt, und wie würde die Bundesregierung die Position Deutschlands hier einordnen?
22. Teilt die Bundesregierung die Auffassung von Prognosen von Schiffsklassifizierungsgesellschaften (www.dnv.de vom 20. Februar 2013 „Building Capacity for LNG bunkering and infrastructure“), wonach der Anteil der weltweiten Schiffsneubauten mit LNG-Antrieb gemittelt etwa 15 Prozent bis 2020 betragen soll, und wie wird sich dieser Wert für die bis 2020 neu bestellten deutschen Schiffe darstellen?
23. Wie viele Schiffe in deutschem Eigentum werden nach Auffassung der Bundesregierung bis 2020 mit LNG betrieben werden bzw. zumindest mit einem sog. Dual-Fuel-Motor ausgerüstet sein?

Berlin, den 23. September 2014

Katrin Göring-Eckardt, Dr. Anton Hofreiter und Fraktion

