

Kleine Anfrage

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

Grenzwerte für Schiffsemissionen

Der weltweite Schiffsverkehr wird inzwischen, wie Landverkehrsträger bereits seit langem, durch Vorgaben für Emissionen geregelt. Doch viele Regularien sind noch nicht weitgehend genug und bleiben hinter den Vorgaben für Fahrzeuge im Landverkehr stark zurück. Umfangreiche Nachbesserungen sind hier notwendig. Außerdem sind einige Luftschadstoffe in der Seeschifffahrt bisher noch weitgehend von Restriktionen befreit, wie der klimarelevante CO₂-Ausstoß.

In einigen Sonderemissionszonen (u. a. in der Nord- und Ostsee) gelten seit Anfang des Jahres 2015 neue Grenzwerte für Schwefeldioxid. Hier darf der Schwefelgehalt im Treibstoff nur unter 0,1 Prozent enthalten. Zur Emissionsreduktion sind auch Maßnahmen zur Abgasnachbehandlung (sogenannte Scrubber) erlaubt. International ist in der Seeschifffahrt weiterhin bis zum Jahr 2020 ein Schwefelgehalt von 3,5 Prozent und die Nutzung von Schweröl erlaubt.

Für den Ausstoß von Stickoxiden (NO_x) soll es frühestens ab dem Jahr 2016 Grenzwertverschärfungen geben, doch wird deren Einführung vorerst an eine freiwillige nationale bzw. regionale Einführung geknüpft und sie wird zudem ausschließlich Neubauten betreffen. Durch diese Vorgaben wird die bestehende Flotte noch über Jahre oder gar Jahrzehnte diese Abgaswerte nicht erfüllen müssen.

Aufgrund der schweren gesundheitlichen Folgewirkungen sowie Klimawirkungen der Luftschadstoffe wäre jedoch eine schnellere Entwicklung nach Auffassung der Fragesteller erstrebenswert.

In Bezug auf Schwefelemissionen hatte das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH) zwar in einer Pressemitteilung vom 11. Februar 2015 (Pressemitteilung des BSH „Seeschifffahrt hält neue SECA-Grenzwerte überwiegend ein“) mitgeteilt, dass die neuen Grenzwerte überwiegend eingehalten würden, doch es besteht die Frage, wie und mit welchen Ergebnissen die Anforderungen für die SECA-Gebiete in der Ostsee und Nordsee eingehalten und behördlicherseits geprüft werden.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. a) Aus welchen Gründen geht die Bundesregierung davon aus, dass die zum Jahresbeginn 2015 verschärften Grenzwerte für den Schwefelgehalt von Schiffskraftstoffen in den europäischen Schwefelemissionskontrollgebieten (SECA) in der Nordsee und Ostsee eingehalten werden?

- b) Durch welche Maßnahmen gewährleistet die Bundesregierung, dass die Grenzwerte in den SECA-Gebieten in der Nordsee und Ostsee durch die Schifffahrtsunternehmen auch eingehalten werden?
- c) Welche weiteren Maßnahmen plant die Bundesregierung in diesem Zusammenhang?
2. a) Wie erfolgt die Überprüfung der Umsetzung der Europäischen Schwefelrichtlinie in Verbindung mit dem internationalen Übereinkommen zum Schutz der Meeresumwelt (MARPOL Annex VI)?
- b) Wie viele Schiffe wurden nach Kenntnis der Bundesregierung in deutschen Häfen durch welche Behörde oder durch Dritte im Auftrag einer Behörde auf die Einhaltung der MARPOL-Annex-VI-Bestimmungen überprüft?
- c) Welche Mängel wurden bei diesen Überprüfungen festgestellt, und mit welchen Folgen (z. B. Berichte an das BSH, Verwarnungen, Bußgeldverfahren)?
- d) Wie viele Brennstoffproben bzw. Bucheintragskontrollen wurden nach Kenntnis der Bundesregierung im Zuge der SECA-Kontrollen durch welche Behörde oder durch Dritte im Auftrag einer Behörde durchgeführt (bitte getrennt in Kontrollen am Liegeplatz, innerhalb der 12-Seemeilen-Zone sowie innerhalb der deutschen ausschließlichen Wirtschaftszone auf-führen)?
3. Existieren gemeinsame Einsatzkonzepte zwischen der Bundespolizei und den Wasserschutzpolizeien der Länder?
Wenn ja welche, und wenn nein, warum nicht?
4. a) Inwieweit werden die Kontrolleure und von welcher Behörde oder durch Dritte im Auftrag einer Behörde anhand der Analyseverfahren DIN EN ISO 8754 (2003) und DIN EN ISO 14596 (2008) ausgebildet?
- b) Gibt es nach Kenntnis der Bundesregierung diesbezüglich eine bundesweit einheitliche Ausbildung, und wenn nein, warum nicht?
- c) Wenn es keine einheitliche Ausbildung gibt, wo, wann und durch wen werden nach Kenntnis der Bundesregierung diese für die Analyse der Kontrollen notwendigen Inhalte vermittelt?
5. Wie hoch sind nach Kenntnis der Bundesregierung die seit Anfang Januar 2015 verhängten Buß- und Verwarnungsgelder wegen Verstoßes gegen die Einhaltung der Anforderungen für die SECA-Gebiete insgesamt, und wie teilen sie sich jeweils auf?
6. Auf welcher Grundlage und mit welcher Begründung erfolgte nach Kenntnis der Bundesregierung die Festsetzung der möglichen Bußgelder von 25 000 bzw. 50 000 Euro?
7. Wie stellt die Bundesregierung sicher, dass auch Schiffe im Register eines nichteuropäischen Staates bei Verstößen gegen die Emissionsgrenzwerte zur Rechenschaft gezogen werden?
8. Hat die Bundesregierung Kenntnis darüber, ob von einzelnen Flaggenstaaten festgestellte Verstöße gegen die Einhaltung der Emissionsgrenzwerte nicht weiter verfolgt werden, um welche Verstöße handelt es sich dabei, und aus welchen Gründen wird in diesen Fällen keine Strafverfolgung bzw. Ahndung vorgenommen?

9. a) Inwieweit stimmt sich die Bundesregierung im Rahmen der Strafverfolgung bzw. Ahndung mit anderen EU-Staaten bzw. Nachbarstaaten ab?
b) Sofern es bisher keine solche Abstimmung gibt, inwieweit soll diese zukünftig intensiviert werden?
10. Durch welche Messergebnisse kommt das BSH zu der Annahme, dass 95 Prozent der von Hamburg seewärts verkehrenden Schiffe regelkonformen Treibstoff verwenden?
11. An welchen Messstationen wurden diese Messungen durchgeführt (bitte auch Lage der Messstationen nennen)?
12. a) Welche Marktpreise für Schweröl gelten nach Kenntnissen der Bundesregierung aktuell durchschnittlich in den deutschen Häfen, und welche gelten für schwefelreduzierte Treibstoffe in der Schifffahrt?
b) Welche Marktpreise für Schweröl galten nach Kenntnissen der Bundesregierung im Jahr 2013 durchschnittlich in den deutschen Häfen, und welche galten für schwefelreduzierte Treibstoffe in der Schifffahrt?
13. Welche Maßnahmen ergreift die Bundesregierung auf nationaler, europäischer und internationaler Ebene, damit deutsche bzw. europäische Schiffe verstärkt die Abgasnorm Tier-III (oder besser) erreichen (bitte getrennt für national, europäisch, international ausführen)?
14. Welche Maßnahmen ergreift die Bundesregierung, um in den aktuellen Emissionssondergebieten der Nord- und Ostsee die Grenzwerte für NO_x-Emissionen zu reduzieren?
15. Welche Maßnahmen hat die Europäische Kommission nach Kenntnis der Bundesregierung ergriffen bzw. in Erwägung gezogen, um NO_x-Emissionen in der Seeschifffahrt zu reduzieren, und unterstützt die Bundesregierung diese Vorschläge jeweils?
16. a) Wenn die Bundesregierung das Inkrafttreten der neuen internationalen Regelungen zu Stickoxid-Emissionen ab dem Jahr 2016 unterstützt (siehe Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage auf Bundestagsdrucksache 18/2854), durch welche Maßnahmen treibt sie diese voran?
b) Ab wann werden nach Auffassung der Bundesregierung diese Regelungen auch für deutsche Meeresgewässer gelten?
c) Ab wann werden nach Auffassung der Bundesregierung diese Regelungen auch für europäische Meeresgewässer gelten?
d) Bis wann ist nach Kenntnis der Bundesregierung mit der Ausweisung einer oder mehrerer NECA-Zonen (Emissionssondergebiete für Stickoxide) in der Europäischen Union zu rechnen?
17. Wie viele in deutschem Eigentum befindlichen Handelsschiffe bzw. Schiffe des Bundes sind nach Kenntnis der Bundesregierung bereits mit einem SCR-Katalysator ausgestattet bzw. erfüllen bereits mindestens die Tier-III-Emissionsnorm?
18. Wie viele in deutschem Eigentum befindlichen Handelsschiffe bzw. Schiffe des Bundes sind nach Kenntnis der Bundesregierung bereits mit Filteranlagen zur (deutlichen) Reduktion von Rußpartikeln ausgestattet?
19. Welchen Sachstand hat nach Kenntnis der Bundesregierung das Vorhaben auf europäischer Ebene, die CO₂-Emissionen in der europäischen Seeschifffahrt zu beobachten, bis wann sollen Ergebnisse vorliegen, und bis wann ist

nach Vorlage der Ergebnisse mit weiteren Maßnahmen diesbezüglich zu rechnen?

Berlin, den 22. April 2015

Katrin Göring-Eckardt, Dr. Anton Hofreiter und Fraktion