

Antwort der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Valerie Wilms, Peter Meiwald, Matthias Gastel, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 18/4747 –**

Grenzwerte für Schiffsemissionen

Vorbemerkung der Fragesteller

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.

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?

Die Bundesregierung setzt ihre bewährte Praxis zur Überprüfung des Schwefelgehalts von an Bord von Seeschiffen verwendeten Kraftstoffen im Rahmen der MARPOL-Kontrollen fort. In Kombination mit aktuellen Messergebnissen eines Forschungsprojektes (näheres in der Antwort zu Frage 10) ergibt sich daraus, dass die seit 1. Januar 2015 geltenden Grenzwerte in deutschen Gewässern überwiegend 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?

Die Wasserschutzpolizeien führen an Bord von Schiffen in deutschen Häfen regelmäßige Kontrollen durch, im Rahmen derer u. a. die Einhaltung der geltenden Bestimmungen über die Verwendung schwefelarmen Kraftstoffs bzw. die alternative Nutzung von Abgasreinigungssystemen überprüft werden. Dabei kommt unter anderem das neu entwickelte EU-Informationssystem „THETIS-S“ zum Einsatz, welches einen Austausch von Informationen unter den Vollzugsbehörden der Mitgliedstaaten der Europäischen Union ermöglicht. Darüber hinaus findet eine Überprüfung auch im Rahmen der Hafenstaatkontrolle statt.

- c) Welche weiteren Maßnahmen plant die Bundesregierung in diesem Zusammenhang?

Die Bundesregierung prüft derzeit Möglichkeiten einer Überführung des im Rahmen des Projekts „MeSmart“ entwickelten Messprogramms in den operativen Betrieb sowie die Installation von Messstellen an repräsentativen Standorten für die Schifffahrt in deutschen Gewässern der Nord- und Ostsee.

2. a) Wie erfolgt die Überprüfung der Umsetzung der Europäischen Schwefelrichtlinie in Verbindung mit dem internationalen Übereinkommen zum Schutz der Meeresumwelt (MARPOL Annex VI)?

Die in der EU-Schwefelrichtlinie und in Anlage VI des MARPOL-Übereinkommens enthaltenen Verhaltensvorschriften wurden mit der See-Umweltverhaltensverordnung umgesetzt. Verstöße werden durch das BSH als Ordnungswidrigkeiten geahndet.

- 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?

Für den in der Einleitung angesprochenen Zeitraum liegt der Bundesregierung zum aktuellen Zeitpunkt noch keine Statistik vor.

- c) Welche Mängel wurden bei diesen Überprüfungen festgestellt, und mit welchen Folgen (z. B. Berichte an das BSH, Verwarnungen, Bußgeldverfahren)?

Im Rahmen der Kontrollen wurden überwiegend Dokumentationsmängel festgestellt und beim BSH zur Anzeige gebracht. Im Rahmen des Ordnungswidrigkeitenverfahrens wird geprüft, ob und in welcher Höhe ein Bußgeld festgesetzt wird. Anzeigen wegen Überschreitung des Schwefelgehalts im Kraftstoff

wurden dem BSH bisher nicht vorgelegt, jedoch bei der Staatsanwaltschaft zur Anzeige gebracht.

- 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 auführen)?

Darüber liegt der Bundesregierung zum aktuellen Zeitpunkt noch keine Statistik vor. Im Labor des BSH wurden im Jahr 2015 bislang 64 Kraftstoffproben von insgesamt 34 Schiffen untersucht. Diese Proben wurden während der Kontrollen am Liegeplatz genommen.

3. Existieren gemeinsame Einsatzkonzepte zwischen der Bundespolizei und den Wasserschutzpolizeien der Länder?

Wenn ja welche, und wenn nein, warum nicht?

Bei der polizeilichen Zusammenarbeit zwischen der Bundespolizei und den Wasserschutzpolizeien der Küstenländer sind die abgestimmten Bund-Länder-Polizeidienstvorschriften zu beachten. Soweit zur Einsatzbewältigung die zur Verfügung stehenden Einsatzmittel nicht ausreichen, können die Polizeien der Küstenländer und die Bundespolizei gegenseitige Amtshilfe leisten. Spezielle Einsatzkonzepte zwischen Bundespolizei und den Wasserschutzpolizeien der Küstenländer zu Grenzwerten von Schiffsemissionen existieren nicht. Relevante Informationen werden im Rahmen der vertrauensvollen Zusammenarbeit im Maritimen Sicherheitszentrum in Cuxhaven ausgetauscht und erforderliche Maßnahmen untereinander abgestimmt.

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?

Die Analyse der Kraftstoffproben erfolgt durch akkreditierte Labore. Die Bediensteten der Wasserschutzpolizeien werden nicht im Hinblick auf die unter Frage 4a genannten Analyseverfahren ausgebildet.

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?

Die Buß- und Verwarnungsgelder richten sich nach dem Bußgeldkatalog.

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?

Der Bußgeldkatalog weist Regelsätze für fahrlässig begangene Handlungen aus, die bei vorsätzlicher Begehung zu verdoppeln sind. Das Höchstmaß einer Geldbuße beträgt nach § 15 des Seeaufgabengesetzes 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?

In deutschen Häfen werden Schiffe ungeachtet ihrer Flagge im Rahmen der MARPOL-Kontrollen durch die Wasserschutzpolizeien und im Rahmen der Hafensaatkontrolle überprüft.

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?

Darüber liegen der Bundesregierung keine Erkenntnisse vor.

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?

Die Vollzugsbehörden der benachbarten Mitgliedstaaten der Europäischen Union stehen in engem Kontakt und informieren sich gegenseitig über festgestellte bzw. mögliche Verstöße in den jeweiligen Gewässern unter ihrer Jurisdiktion.

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)?

Die Fragen 10 und 11 werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Gemeinsam mit der Universität Bremen betreibt das BSH seit dem Jahr 2012 das Forschungsprojekt „MeSmart“ (www.mesmart.de). In diesem Rahmen wurden mittels optischer sowie In-situ-Messverfahren an der Messstation in Hamburg-Wedel Schwefelgehalte in den Abgasfahnen vorbeifahrender Schiffe gemessen. Demzufolge wurden die seit 1. Januar 2015 geltenden Grenzwerte von der überwiegenden Anzahl der in den Hamburger Hafen einfahrenden Schiffe eingehalten. Die Ergebnisse des Messprogramms wurden im Journal „Atmospheric Chemistry and Physics“ veröffentlicht und sind bereits im öffentlichen Diskussionsforum als Entwurf unter folgendem Link einsehbar: www.atmos-chem-phys-discuss.net/15/11031/2015/acpd-15-11031-2015-discussion.html.

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?

Marktpreise gestalten sich tagesaktuell und sind den online verfügbaren Informationen der Bunkerlieferanten zu entnehmen, so z. B. unter folgendem Link: www.shipandbunker.com/prices/emea.

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?

Die Fragen 13 und 14 werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Bundesregierung setzt sich für die Ausweisung von Emissions-Überwachungsgebieten für die NO_x-Emissionen von Seeschiffen (NECA) auf Nord- und Ostsee ein und ist aktiv an den laufenden Vorbereitungen beteiligt. In den NECA müssen Schiffsneubauten ab einem von der IMO festzulegenden Datum die Vorgaben des Tier-III-NO_x-Standards nach Anlage VI des MARPOL-Übereinkommens erfüllen.

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?

Die Europäische Kommission wollte im Jahr 2013 die Mitgliedstaaten der Europäischen Union per Ratsbeschluss auf eine gemeinsame Haltung hinsichtlich der Ausweisung der Ostsee als NECA festlegen, die im Rahmen der Helsinki-Kommission der Ostseeanrainer (HELCOM) sowie bei der IMO geführt werden. Dieser Ratsbeschluss kam aus formalen Gründen nicht zustande. Deutschland konnte den Vorschlag inhaltlich mittragen.

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?

Der Meeresumweltausschuss der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation (IMO) hat in seiner 66. Sitzung (31. März 2014 bis 4. April 2014) im Rahmen eines Kompromisses beschlossen, das Datum 1. Januar 2016 für das Inkrafttreten des Tier-III-NO_x-Standards für Schiffsneubauten in bereits ausgewiesenen Emissions-Überwachungsgebieten (ECA) beizubehalten. Dies gilt für die ECA in Nordamerika und der US-Karibik. Für neu ausgewiesene (N)ECA soll das Datum der Anwendung des Tier-III-NO_x-Standards für Schiffsneubauten in den Ausweisungsanträgen festgelegt werden.

Zur NECA-Ausweisung von Nord- und Ostsee wird auf die Antwort zu den Fragen 13 und 14 verwiesen. Es lässt sich nicht mit Gewissheit sagen, wann die entsprechenden Anträge bei der IMO eingereicht werden. Planungen für NECA-Ausweisungen in anderen europäischen Gewässern sind der Bundesregierung derzeit nicht bekannt.

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?

Die Fragen 17 und 18 werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Zahl der in deutschem Eigentum befindlichen Handelsschiffe, die bereits mit den genannten Anlagen zur Emissionsreduktion ausgestattet sind, lässt sich innerhalb der für die Beantwortung einer Kleinen Anfrage geltenden Fristen nicht verlässlich recherchieren.

Das Forschungsschiff „Sonne“ verfügt über eine SCR-Anlage. Das Forschungsschiff „Heincke“ ist mit Rußpartikelfiltern und nachgeschalteter SCR-Anlage ausgestattet.

Die Barkasse INA I im Geschäftsbereich des Bundesministeriums für Umwelt ist mit einem Rußpartikelfilter ausgerüstet.

19. Welchen Sachstand hat nach Kenntnis der Bundesregierung das Vorhaben auf europäischer Ebene, die CO₂-Emissionen in der europäischen Seeschiffahrt zu beobachten, bis wann sollen Ergebnisse vorliegen, und bis wann ist nach Vorlage der Ergebnisse mit weiteren Maßnahmen diesbezüglich zu rechnen?

Die Europäische Kommission hat einen Vorschlag für ein EU-Monitoringsystem zur Überwachung von und Berichterstattung über CO₂-Emissionen aus der Seeschiffahrt vorgelegt. In der ersten Lesung des Rates wurde ein gemeinsamer Standpunkt beschlossen (Standpunkt (EU) Nr. 6/2015 des Rates vom 5. März 2015 (ABl. C 134/29 vom 24.4.2015).

Danach legen die Schifffahrtsunternehmen spätestens am 31. August 2017 den Prüfstellen ein Monitoringkonzept für jedes ihrer Schiffe vor, in dem angegeben ist, nach welcher Methode sie die CO₂-Emissionen und anderen relevanten Informationen überwachen und übermitteln wollen. Für Schiffe, die nach dem 31. August 2017 zum ersten Mal in den Anwendungsbereich der Verordnung fallen, legt das Schifffahrtsunternehmen umgehend und spätestens zwei Monate nachdem ein jedes Schiff das erste Mal einen Hafen im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats angelaufen hat, ein Monitoringkonzept vor.

