

Kleine Anfrage

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

Schiffsemissionen und Nutzung von verflüssigtem Erdgas

In der Europäischen Union (EU) sind seit dem Jahr 2014 Reeder verpflichtet, Kohlendioxid-(CO₂-)Emissionen von Schiffen über 5 000 BRZ (Bruttoreaumzahl) zu beobachten, darüber Bericht zu erstatten und zu dokumentieren. Trotz europäischer Vereinbarungen zu Reduktionszielen von Treibhausgasen insgesamt ist die Seeschifffahrt weiterhin ausgenommen. Sie trägt zwar nur zu 4 Prozent der CO₂-Emissionen in Europa bei, bei weiter anhaltend wachsendem Schiffsverkehr und nur langsamen technologischen Verbesserungen steht jedoch zu befürchten, dass der Anteil ansteigt. Schiffsemissionen könnten demnach um bis zu 250 Prozent ansteigen, wenn nichts unternommen wird, so die Internationale Maritime Organisation (IMO).

Ein Beitrag zur Senkung von Schiffsemissionen, also auch CO₂, ist verflüssigtes Erdgas (LNG) als Treibstoff. Einige neue Schiffe mit LNG-Antrieb sind bereits bestellt oder in Bau, jedoch müssten nach Auffassung der Fragesteller weitere Schritte unternommen werden, um die Akzeptanz von LNG in der Schifffahrt zu erhöhen. Ein deutscher Kreuzfahrtbetreiber sowie dessen Mutterkonzern haben vor kurzem ein Zeichen für die Branche gesetzt, indem sie vier Schiffsneubauten mit LNG-Antrieb in Auftrag gegeben haben. Für viele andere scheinen die (gesetzlichen) Rahmenbedingungen jedoch nicht Anreiz genug, um auf LNG-Antriebe umzusteigen.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. a) Inwieweit unterstützt die Bundesregierung die Neuaufträge für zwei Hochsee-Kreuzfahrtschiffe mit LNG-Antrieb, und welche Schlüsse zieht sie daraus für zusätzliche Fördermaßnahmen des Bundes sowie weitere eventuell ergänzende nationale Regelungen?
- b) Welche Auswirkungen wird diese Bestellung auf weitere Aufträge der Bundesregierung für den Um- oder Neubau von Behördenschiffen haben?
- c) Inwieweit unterstützt die Bundesregierung die neue Möglichkeit der Versorgung von Kreuzfahrtschiffen durch per LNG-Generatoren bzw. -Blockheizkraftmotoren erzeugten Strom im Hafen von Hamburg, und welche rechtlichen Hürden gab es hier ihrer Kenntnis nach, bzw. welche bestehen noch weiter?

2. Inwieweit unterstützt die Bundesregierung das Ausschreibungsverfahren des Königreichs Norwegen, in Regierungausschreibungen für Schiffsneubauten ausschließlich LNG oder andere umweltfreundliche Kraftstoffe einzubeziehen (vgl. Norwegen Aktuell, Ausgabe 05/15, S. 8 f.), und welche Schlüsse zieht sie daraus für Schiffsneubauten des Bundes?
3. a) Inwieweit unterstützt die Bundesregierung ein LNG-Terminal an der deutschen Küste?
 - b) Welche Standorte bzw. welchen Standort favorisiert die Bundesregierung für ein LNG-Terminal an der deutschen Küste, und durch welche Maßnahmen wird sie ein solches Terminal unterstützen?
 - c) Könnte ein LNG-Terminal nach Auffassung der Bundesregierung die Funktion einer strategischen Gasreserve für Deutschland sein (Antworten bitte jeweils begründen)?
4. Inwieweit unterstützt die Bundesregierung die Planungen des Hafens sowie der Stadt Brunsbüttel zur Errichtung eines LNG-Terminals?
5. Welche Auffassung vertritt die Bundesregierung in Bezug auf die Problematik des so genannten Methanschlupfs, und welche Maßnahmen beabsichtigt sie zu ergreifen, um sicherzustellen, dass LNG bei den Klimaauswirkungen weiterhin einen Vorteil bietet?
6. a) Über welches LNG-Tankstellennetz für die Schifffahrt verfügt nach Kenntnis der Bundesregierung die Küste Deutschlands sowie die Küste der Mitgliedstaaten der Europäischen Union heute (bitte jeweils Anzahl und Orte der Tankstellen nennen)?
 - b) Über welches LNG-Tankstellennetz für die Schifffahrt wird nach Kenntnis der Bundesregierung die Küste Deutschlands sowie die Küste der Mitgliedstaaten der Europäischen Union bis zum Jahr 2035 verfügen (bitte jeweils Anzahl und Orte der Tankstellen nennen)?
 - c) Über welche weitere Möglichkeit als über Tankstellen ist LNG als Schiffstreibstoff aktuell in den deutschen Häfen nach Kenntnissen der Bundesregierung verfügbar, und ist das nach Auffassung der Bundesregierung ausreichend?
 - d) Werden nach Kenntnis der Bundesregierung sämtliche Häfen des so genannten TEN-T-Kernnetzes bis zum Jahr 2020, wie von der Europäischen Kommission vorgeschlagen, mit LNG-Tankstellen ausgestattet sein, und welche werden dies sein (sofern der Bundesregierung bekannt)?
 - f) Über welches LNG-Tankstellennetz an Land verfügt Deutschland nach Kenntnis der Bundesregierung heute (bitte Anzahl und Orte der Tankstellen nennen), und über welches LNG-Tankstellennetz an Land soll Deutschland bis zum Jahr 2035 nach Auffassung der Bundesregierung verfügen (bitte Anzahl und Orte der Tankstellen nennen)?
7. Wie lange wird Erdgas als Energieträger noch über Pipelines nach Deutschland gelangen, und welche Funktion wird LNG als Energieträger und Treibstoff (bitte getrennt auführen) zukünftig bis zum Jahr 2035 nach Kenntnis der Bundesregierung einnehmen (Deutsche Verkehrs-Zeitung, 16. Juni 2015, S. 4)?
8. Aus welchen Ländern bezieht Deutschland nach Kenntnis der Bundesregierung aktuell LNG (bitte Länder benennen, aus denen direkt oder indirekt importiert wird, sowie jeweilige jährliche Menge seit dem Jahr 2005 bis heute)?
9. a) Welche Position vertritt die Europäische Kommission nach Kenntnis der Bundesregierung gegenüber einer Energieunabhängigkeit von Russland bzw. einer Diversifizierung der Importe?

- b) Welche Fördermöglichkeiten der EU zum Ausbau der Transport- und Umschlagsinfrastruktur gibt es bzw. sind zukünftig für Mitgliedstaaten der Europäischen Union vorgesehen, um unabhängiger von einseitigen Erdgas-Bezugsquellen zu werden?
10. a) Welchen Stand haben nach Kenntnis der Bundesregierung die Verhandlungen auf EU-Ebene zu einer Ausweitung der Emissionssondergebiete (ECAs) auf das Mittelmeer?
- b) Ist im Rahmen dieser Verhandlungen auch eine Ausweitung auf nordafrikanische bzw. arabische Mittelmeer-Gebiete im Gespräch, und wenn ja, welche?
- Wenn nein, warum nicht?
- c) Mit welchen Mittelmeer-Anrainerstaaten ist die EU bezüglich eines weiteren Emissionssondergebiets nach Kenntnissen der Bundesregierung in Verhandlung?
11. Welche Verlagerungseffekte im Ostseeraum vom Schiff auf den LKW oder die Bahn gab es nach Kenntnissen der Bundesregierung im ersten Halbjahr 2015 seit Einführung der verschärften Grenzwerte im Überwachungsgebiet Nord- und Ostsee?
12. a) Inwieweit unterstützt die Bundesregierung den Vorstoß der Marshall-Inseln in der IMO, erstmals ein verbindliches CO₂-Minderungsziel für die weltweite Schifffahrt auf den Weg zu bringen?
- b) Durch welche Maßnahmen wird der Vorstoß der Marshall Islands durch die Bundesregierung weiterverfolgt, bzw. inwieweit beabsichtigt die IMO, CO₂-Emissionen in der Seeschifffahrt international zu verankern?
- c) Welche Vorschläge im Bereich Seeschifffahrt wird die Bundesregierung im Dezember 2015 in die internationalen Klimaverhandlungen einbringen, und welche Vorschläge im Bereich Schifffahrt, sofern sie bereits vorliegen, wird sie in diesem Rahmen unterstützen (bitte jeweils begründen)?
13. Strebt die Bundesregierung eine internationale Vereinbarung zu CO₂-Minderungszielen in der Seeschifffahrt an, und wenn ja, wie soll diese ausgestaltet sein?
14. Welche konkreten Schritte unternimmt die Bundesregierung generell, um von fossilen Rohstoffen (damit auch LNG) unabhängiger zu werden?

Berlin, den 30. Juni 2015

Katrin Göring-Eckardt, Dr. Anton Hofreiter und Fraktion

