

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Claudia Müller, Markus Tressel, Lisa Badum, Matthias Gastel, Stefan Gelbhaar, Dr. Bettina Hoffmann, Oliver Krischer, Renate Künast, Dr. Ingrid Nestle, Daniela Wagner und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Emissionen von Hochseekreuzfahrtschiffen

Die Kreuzschifffahrt ist eine weltweite Wachstumsbranche im Tourismussektor. Schätzungen gehen von insgesamt 30 Mio. Passagieren weltweit im Jahr 2019 aus, das würde erneut die Zahlen des Vorjahres übertreffen. 2018 stammten 2,23 Mio. Passagiere aus Deutschland und 7,17 Mio. Passagiere aus Europa (www.cliadeutschland.de/presse/CLIA-zieht-Bilanz-zum-Kreuzfahrtmarkt-2018-146).

Angesichts dieser Entwicklungen, die auch mit einem stetigen Wachstum an Schiffen, Schiffgrößen und Touristenströmen in den Städten und bei Besuchen von Sehenswürdigkeiten verbunden sind, nehmen auch die negativen Folgen des Kreuzfahrttourismus zu. Neben überfüllten Städten und Häfen leiden die Anwohnerinnen und Anwohner in Städten mit Kreuzfahrthäfen besonders unter den Schiffsabgasen.

Die Belastungen der europäischen Hafenstädte durch Kreuzfahrtschiffsabgase sind in einer aktuellen Studie der Organisation Transport and Environment (T&E) untersucht worden. Dafür sind Daten europäischer Kreuzfahrtschiffe und -häfen ausgewertet und Erkenntnisse zu gesundheits- und klimaschädlichen Emissionen gesammelt worden. („One corporation to pollute them all“, Juni 2019: www.transportenvironment.org/sites/te/files/publications/One%20Corporation%20to%20Pollute%20Them%20All_English.pdf).

Innerhalb eines Jahres hätten der Studie zufolge die in europäischen Häfen anlaufenden Kreuzfahrtschiffe ein Vielfaches der SO_x-Emissionen der insgesamt zugelassenen Autos ausgestoßen. Ähnliches gelte auch für andere Schadstoffemissionen.

Nach Auffassung der Fragesteller ist es zwar anerkennenswert, dass inzwischen für Schwefeloxide (SO_x) strengere Grenzwerte unter anderem in den europäischen Häfen, in Nord- und Ostsee (je 0,1 Prozent Schwefelgehalt im Treibstoff) und ab 2020 in den meisten weiteren Gewässern (0,5 Prozent Schwefelgehalt im Treibstoff) gelten. Es fehlen jedoch weiterhin Grenzwerte für die ebenfalls gesundheitsschädlichen Abgase wie Stickoxide (NO_x) und Partikel (Ruß bzw. Feinstaub – PM).

Klimawirksame Emissionen wie CO₂ sollen laut internationaler Vereinbarungen bis 2050 in der gesamten Schifffahrt mindestens halbiert werden. Auch hier müssen nach Auffassung der Fragesteller die bereits verabschiedeten internationalen Ziele zügig mit konkreten Maßnahmen unterfüttert werden, insbesondere

durch die Anwendung emissionsarmer oder emissionsneutraler Antriebstechnologien.

Es steht nach Ansicht der Fragesteller zu befürchten, dass bei gleichbleibendem Wachstum der Branche die bisherigen Maßnahmen zur Senkung von Emissionen an Kreuzfahrtschiffen nicht ausreichen werden, um die Gesundheit der Crew und Passagiere, aber auch der Anwohnerinnen und Anwohner in den Hafenorten und das Klima zu schützen. Daher ist es wichtig, frühzeitig zu erörtern, welche Vorkehrungen zu treffen nötig sind, um eine saubere Luft in den Küstengebieten und weniger negative Auswirkungen insgesamt auf die Küstenstädte zu gewährleisten.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Welche Entwicklung der Schiffsanläufe gab es nach Kenntnis der Bundesregierung in den Jahren 2000 bis 2018

- a) Hamburg
- b) Kiel
- c) Rostock
- d) Bremerhaven
- e) Lübeck
- f) Wismar

(bitte jeweils nach Jahren tabellarisch anführen) in den Kreuzfahrthäfen?

2. Welche Daten zu Emissionen aus der Seeschifffahrt liegen der Bundesregierung in Bezug auf Schwefeloxide (SO_x) vor, und zwar jeweils tabellarisch für die Jahre 2015 bis 2018 in den Kreuzfahrthäfen

- a) Hamburg
- b) Kiel
- c) Rostock
- d) Bremerhaven
- e) Lübeck
- f) Wismar

(sofern nur jeweilige Gesamtemissionen pro Hafen ausgewiesen werden können, bitte diese nennen; bitte jeweilige Messstellen nennen; bitte tabellarisch aufführen)?

3. Welche Daten zu Emissionen aus der Seeschifffahrt liegen der Bundesregierung in Bezug auf Stickoxide (NO_x) vor, und zwar jeweils tabellarisch für die Jahre 2015 bis 2018 in den Kreuzfahrthäfen

- a) Hamburg
- b) Kiel
- c) Rostock
- d) Bremerhaven
- e) Lübeck
- f) Wismar

(sofern nur jeweilige Gesamtemissionen pro Hafen ausgewiesen werden können, bitte diese nennen; bitte jeweilige Messstellen nennen; bitte tabellarisch aufführen)?

4. Welche Daten zu Emissionen aus der Seeschifffahrt liegen der Bundesregierung in Bezug auf Feinstaub (PM) vor, und zwar jeweils tabellarisch für die Jahre 2015 bis 2018 in den Kreuzfahrthäfen

- a) Hamburg
- b) Kiel
- c) Rostock
- d) Bremerhaven
- e) Lübeck
- f) Wismar

(sofern nur jeweilige Gesamtemissionen pro Hafen ausgewiesen werden können, bitte diese nennen; bitte jeweilige Messstellen nennen; bitte tabellarisch aufführen)?

5. Welchen Anteil an den Gesamtemissionen hat nach Kenntnis der Bundesregierung die Kreuzschifffahrt und/oder Schifffahrt in den oben genannten sechs Kreuzfahrthäfen jeweils an den in den Häfen dem Hafen zuzurechnende Emissionen gemessenen Gesamtemissionen an SO_x, NO_x, und Feinstaub?

6. Welche Auswirkungen haben die Emissionen in den oben genannten sechs Kreuzfahrthäfen jeweils auf die Gesamtemissionen in den dort jeweils nahe gelegenen Städten (bitte tabellarisch aufschlüsseln)?

7.

a) Welche Menge an CO₂-Emissionen ist aktuell durchschnittlich je Reise mit einem Kreuzfahrtschiff mittlerer Größe pro Tag verbunden?

b) Welche Menge an CO₂-Emissionen ist aktuell durchschnittlich je Reise mit einem Kreuzfahrtschiff mittlerer Größe von einer Woche Dauer nach Kenntnissen der Bundesregierung verbunden?

8. Ist der Bundesregierung die aktuelle Studie von T&E bekannt, und welche Schlussfolgerungen zieht sie aus den ersten vier der fünf Empfehlungen in Bezug auf die zukünftige Verringerung von Emissionen jeweils (www.transportenvironment.org/sites/te/files/publications/One%20Corporation%20to%20Pollute%20Them%20All_English.pdf, S. 15), und durch welche konkreten Maßnahmen wird sie die Empfehlungen jeweils auf welchen politischen Ebenen bis voraussichtlich wann umsetzen (bitte tabellarisch aufführen), bezüglich der

a) Herstellung eines sog. Level-Playing-Field zwischen Landstromnutzung und bordeigenen Stromerzeugern bezüglich des Strompreises und ggf. zur besseren Vergleichbarkeit die Anpassung nationaler Strompreiselemente wie einer Strombesteuerung oder anderer staatlich erhobener Aufschläge, z. B. EEG-Umlage (EEG = Erneuerbare-Energien-Gesetz), Netzentgelte, Stromsteuer in Deutschland (bitte möglichst entsprechende aktuelle und geplante Initiativen in Deutschland bzw. auf EU-Ebene nennen)?

b) Maßnahmen zum Erreichen eines Null-Emissionen-Ziels für Schiffe während des Aufenthalts in den Häfen (jeweils aktuelle und geplante Maßnahmen in deutschen sowie in europäischen Häfen nennen)?

c) Maßnahmen zur Erweiterung der Emissionssonderzonen in europäischen Gewässern über die Nord- und Ostsee hinaus sowie einer Absenkung des Schwefelgrenzwerts auf das Niveau für Treibstoffe im Straßenverkehr (jeweils aktuelle und geplante Maßnahmen nennen)?

- d) Maßnahmen zur weiteren deutlichen Senkung von NO_x- und Feinstaub-Emissionen (jeweils aktuelle und geplante Maßnahmen in deutschen sowie in europäischen Häfen nennen)?
9. Welche Schlussfolgerungen zieht die Bundesregierung aus der fünften Empfehlung der Studie, wonach europäische Meeresgebiete zu einer Null-Emissionen-Zone werden sollen?
- a) Welche Maßnahmen vor allem in Hinblick auf die Schiffs- und Motorenteknologie wären nach Kenntnis der Bundesregierung für eine schrittweise Erreichung nötig?
- b) Unter welchen Voraussetzungen wäre diese Empfehlung nach heutigen Kenntnissen der Bundesregierung insgesamt umsetzbar?
10. Welche Schlussfolgerungen zieht die Bundesregierung aus Methodik und Ergebnissen der genannten Studie zu Emissionen aus der Kreuzschiffahrt von T&E?
- 11.
- a) Wie bewertet die Bundesregierung die Initiative, das Mittelmeer neben der Nord- und Ostsee ebenfalls als Emissionssonderzone (ECA) mit einem aktuell maximalen Schwefelgehalt von 0,1 Prozent in Schiffstreibstoff auszuweisen?
- b) In welchen Gremien wird dies nach Kenntnis der Bundesregierung aktuell auf europäischer und internationaler Ebene diskutiert, und welche Staaten, insbesondere Mittelmeeranrainer, unterstützen das Vorhaben einer Emissionssonderzone Mittelmeer aktuell nach Kenntnis der Bundesregierung?
- c) Aus welchen Gründen unterstützen nach Kenntnis der Bundesregierung welche Staaten, insbesondere Mittelmeeranrainer, das Vorhaben einer Emissionssonderzone Mittelmeer aktuell nach Kenntnis der Bundesregierung nicht?
- 12.
- a) Welche Ziele verfolgt die Bundesregierung mit der vor kurzem bekannt gegebenen Möglichkeit der Förderung von mobilen Bordstromanlagen in den deutschen Häfen durch den Bund, und welche Rolle sollen erneuerbare Energien dabei spielen?
- b) Welche Mittel sind dafür insgesamt jeweils für die Jahre 2019, 2020 und 2021 vorgesehen, und welche Resonanz in Form von Förderanträgen zeichnet sich nach Kenntnissen der Bundesregierung zum aktuellen Zeitpunkt ab?
- c) In welchen Häfen werden nach aktuellen Kenntnissen der Bundesregierung durch den Bund geförderte mobile Bordstromanlagen durch Kreuzfahrt- und/oder Fährschiffe genutzt bzw. planen eine solche Nutzung bis wann?
- d) Welche weiteren Fördermaßnahmen plant die Bundesregierung zur besseren Akzeptanz von Landstromanlagen bis wann?
- e) Bis wann beabsichtigt die Bundesregierung, ihr im aktuellen Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und SPD vereinbartes Ziel, Häfen flächendeckend mit Landstromanlagen auszustatten, umzusetzen (Antwort auf die Kleine Anfrage auf Bundestagsdrucksache 19/5513)?
13. Welche weiteren Maßnahmen zur Senkung von Schiffsemissionen während des Aufenthalts in den Häfen fördert die Bundesregierung jeweils in welcher Höhe (bitte tabellarisch auflisten)?

14. Welche weiteren Maßnahmen zur Senkung von Schiffsemissionen während des Aufenthalts in den Häfen fördern nach Kenntnis der Bundesregierung die Küstenländer jeweils durch welche Förderungen in jeweils welcher Höhe (bitte tabellarisch auflühren)?

Berlin, den 12. August 2019

Katrin Göring-Eckardt, Dr. Anton Hofreiter und Fraktion

