

## **Antwort**

### **der Bundesregierung**

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Jens Maier, Thomas Seitz,  
Roman Johannes Reusch und der Fraktion der AfD  
– Drucksache 19/15585 –**

### **Schadstoffbelastung durch Seenotrettung**

#### Vorbemerkung der Fragesteller

Die Bundesregierung vertritt in ihrer Unterrichtung „Klimaschutzprogramm 2030 der Bundesregierung zur Umsetzung des Klimaschutzplans 2050“ (Bundestagsdrucksache 19/13900, S. 7) die Auffassung: „Es muss rasch und entschlossen gehandelt werden, um den Anstieg der durchschnittlichen Erdtemperatur deutlich zu begrenzen. Nur wenn dies gelingt, kann die biologische Anpassungsfähigkeit des Planeten und die Lebensgrundlage von Millionen Menschen erhalten werden.“ Weiterhin vertritt die Bundesregierung die Überzeugung, dass die Zielerreichung nur dann realistisch möglich sei, wenn in allen Bereichen gehandelt werde. Gleichzeitig gelte das ökonomische Prinzip, dass die Ziele dann am kostengünstigsten erreicht werden, wenn sie sektorübergreifend realisiert werden können (ebd.).

Die Fragesteller sehen hierin ein Nachgeben gegenüber dem öffentlichen Druck der vergangenen Wochen. Am Freitag, dem 20. September 2019 fanden bundesweit Demonstrationen von Mitgliedern der „Fridays-for-Future“-Bewegung statt. Die Demonstranten demonstrierten für „Klimaschutz“ und gegen den Ausstoß von CO<sub>2</sub>. Auch die ehemalige Schiffsführerin des Schiffes „Sea Watch“, Carola R., beteiligte sich an den Protesten. Sie räumte hierbei ein: „Wir Erwachsenen sind schuld daran, dass die Welt stirbt.“ ([https://rp-online.de/politik/deutschland/klimastreik-in-berlin-fridays-for-future-schreibt-dem-o-geschichte\\_aid-45962011](https://rp-online.de/politik/deutschland/klimastreik-in-berlin-fridays-for-future-schreibt-dem-o-geschichte_aid-45962011)). Weiterhin sagte sie: „Wir sind definitiv für den Zusammenbruch der Ökosysteme verantwortlich (...). Wir sind in ein Wirtschaftssystem hineingeraten, das den Planeten durch immer mehr Konsum und Übernutzung von Ressourcen zerstört. Als ob die Erde keine physischen Grenzen hätte (...) Der Zusammenbruch der Ökosysteme könnte zum Kollaps der menschlichen Zivilisation führen (...). Das Ziel ist, die Treibhausgase sofort zu reduzieren.“ ([www.youtube.com/watch?v=\\_ViEB9GSKHQ](http://www.youtube.com/watch?v=_ViEB9GSKHQ)).

Die Aktivisten-Gruppe „Extinction Rebellion“ hat unter Beteiligung von Carola R. ab dem 7. Oktober 2019 damit begonnen, mit „zivilem Ungehorsam“ öffentlichkeitswirksam an verschiedenen Orten weltweit zu demonstrieren ([www.dw.com/de/weltweite-demos-von-extinction-rebellion/av-50730376](http://www.dw.com/de/weltweite-demos-von-extinction-rebellion/av-50730376)). Beispielsweise haben Demonstrationsteilnehmer den Großen Stern an der Siegesssäule sowie den Potsdamer Platz in Berlin blockiert und den öffentlichen Verkehr weitestgehend lahmgelegt. Carola R. hat sich an diesen Protesten be-

teiltigt und an der Siegessäule eine Rede gehalten. Hierbei führte sie aus: „Es ist mehr als Zeit, dass die Regierung die Wahrheit sagt und den ökologischen Notstand ausruft.“ sowie: „Ohne diesen friedlichen zivilen Ungehorsam wird sich in der Politik nichts bewegen.“ ([www.focus.de/politik/deutschland/extinction-rebellion-auftakt-zur-protestwoche-klima-aktivisten-legen-verkehrsknotenpunkt-in-berlin-lahm\\_id\\_11213684.html#aktualisieren](http://www.focus.de/politik/deutschland/extinction-rebellion-auftakt-zur-protestwoche-klima-aktivisten-legen-verkehrsknotenpunkt-in-berlin-lahm_id_11213684.html#aktualisieren)). Jenseits dieses nach Ansicht der Fragesteller radikalen Gebarens, das zahllosen berufstätigen Bürgern die Möglichkeit nahm, ihrer Arbeit nachzugehen, ist es nach Ansicht der Fragesteller unübersehbar, dass Carola R. selbst maßgeblich den Ausstoß von Schadstoffen vorantreibt, den sie bei anderen geißelt.

Es darf nicht verkannt werden, dass Carola R. selbst als Kapitän für den Verein „Sea Watch e. V.“ tätig gewesen ist. „Sea Watch e. V.“ hat bisher drei Schiffe gechartert. Die „Sea Watch 1“ trug zuvor den Namen „GO 46“. Sie ist 1917 gebaut, 21,12 Meter lang und ihr Treibstofftank fasst 3.100 Liter. Ihr Motor ist ein zehnzylindriger Diesel mit dem Baujahr 1987 (<https://sea-watch.org/das-projekt/sea-watch-1/>). Im Jahr 2016 erwarb „Sea Watch e. V.“ die bedeutend größere „Sea Watch 2“. Diese ist deutlich stärker motorisiert. Bereits 2017 hat „Sea Watch e. V.“ dieses Schiff an die Dresdener Organisation „Mission Lifeline“ übergeben. Das Schiff trägt nunmehr den Namen „Lifeline“ (<https://sea-watch.org/das-projekt/sea-watch-2/>). Da bis zu 260 Personen an Bord der „Sea Watch 2“ eine Belastung für Crew und Gerettete darstellten, entschied sich der Verein dazu, ein größeres Rettungsschiff in den Einsatz zu bringen. Die „Sea Watch 3“ ist 55 Meter lang (<https://sea-watch.org/das-projekt/sea-watch-3/>).

Der „Sea Watch e. V.“ ist seit Jahren nur eine von zahlreichen Nichtregierungsorganisationen im Besitz von Schiffen, welche die Nichtregierungsorganisationen zum Transport von Bootsflüchtlingen im Mittelmeer nutzen oder genutzt haben. Zu nennen sind hierbei folgende Organisationen:

„Ärzte ohne Grenzen“ (MSF) setzte seit dem 9. Mai 2015 das luxemburgische Versorgungsschiff Bourbon Argos ein, um seine seit dem 2. Mai 2015 gemeinsam mit „Migrant Offshore Aid Station“ unter Einsatz der Yacht „MY Phoenix“ die betriebenen Seenotrettungsbemühungen im Mittelmeer zu verstärken. MSF stellte im August 2017 den Einsatz des eigenen Schiffes ein, weil man Zusammenstöße mit der libyschen Küstenwache fürchtete.

Der Verein „SOS Méditerranée“ betreibt seit Februar 2016 das Rettungsschiff „Aquarius“ im Mittelmeer. Zu den privaten Organisationen mit einem oder mehreren Schiffen im Einsatz gehörten 2016 die deutschen Vereine „Sea-Watch“, „Sea-Eye“ und „Jugend Rettet“ mit dem Schiff „Juventa“, das niederländische „Lifeboat Project“, die spanische „Proactiva Open Arms“ und die „Migrant Offshore Aid Station“. Im Herbst 2017 kam der deutsche Verein „Mission Lifeline“ hinzu, der ein Schiff betreibt, das von „Sea-Watch“ angekauft wurde. „Save the Children“ betrieb bis 2018 das Schiff „VOS Hestia“ (Quelle für die genannten Schiffe und Missionen: [https://de.wikipedia.org/wiki/Flucht\\_und\\_Migration\\_über\\_das\\_Mittelmeer\\_in\\_die\\_EU#Nichtstaatliche\\_Rettungsorganisationen](https://de.wikipedia.org/wiki/Flucht_und_Migration_über_das_Mittelmeer_in_die_EU#Nichtstaatliche_Rettungsorganisationen)).

In Bezug auf nichtstaatliche Seenotretter hat die Bundesregierung in der Vergangenheit geäußert, das humanitäre Engagement zur Rettung von Menschenleben auf See verdiene Respekt, müsse aber auch im Einklang mit geltendem Recht stehen ([www.zeit.de/gesellschaft/zeitgeschehen/2019-07/seenotrettung-carola-rackete-italien-matteo-salvini-frank-walter-steinmeier/komplettaansicht](http://www.zeit.de/gesellschaft/zeitgeschehen/2019-07/seenotrettung-carola-rackete-italien-matteo-salvini-frank-walter-steinmeier/komplettaansicht)).

Der Naturschutzbund Deutschland e. V. (NABU) warnt indes, dass Hochseeschiffe generell täglich tonnenweise Schadstoffe ausstoßen und unsere Luft schwer verschmutzen ([www.nabu.de/umwelt-und-ressourcen/verkehr/schiffahrt/containerschiffahrt/16646.html](http://www.nabu.de/umwelt-und-ressourcen/verkehr/schiffahrt/containerschiffahrt/16646.html)). Die Ursache dafür seien Rückstandsöle aus der Rohölaufbereitung mit sehr hohen Schwefel- und Schwermetallgehalten, die in der Hochseeschiffahrt als Kraftstoffe eingesetzt werden. Derzeit dürfe der Schwefelgehalt im Schiffstreibstoff maximal 3,5 Prozent betragen (sogenanntes Heavy Fuel Oil, HFO) (ebd.). Der Schwefelgehalt von Lkw- und

Pkw-Dieseln von 0,001 Prozent werde damit um das bis zu 3.500-Fache überschritten. Hochseeschiffe emittierten deshalb große Mengen von Schwefeloxiden, Feinstaub, Stickoxiden und Ruß. Diese Stoffe seien hochgiftig und schädigten sowohl die Umwelt als auch die menschliche Gesundheit. Stickoxide (als Vorläufer von bodennahem Ozon) und Ruß trügen zudem erheblich zum Klimawandel bei. Ruß sei sogar als der zweitstärkste Klimatreiber nach CO<sub>2</sub> anerkannt. Zudem würden allein in Europa jährlich etwa 50.000 Menschen vorzeitig an den Folgen der Schiffsabgase sterben (ebd.). Hinzu komme, dass der Schiffstreibstoff so schmutzig sei, dass er an Land als Sondermüll entsorgt werden müsse. Ein mittelgroßes Schiff von 12.000 TEU [Anm. d. V.: „Twenty Foot Equivalent Unit“; diese Einheit bezeichnet die Anzahl der Standardcontainergrößen, die auf ein Schiff geladen werden können] verbrauche bei voller Ladung 300 Tonnen Schweröl pro Tag (ebd.). Eine Studie der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation schätze, dass im Jahr 2007 213 Millionen Tonnen Schweröl durch die internationale Schifffahrt verbraucht würden – das seien fast 600.000 Tonnen am Tag. Für das Jahr 2007 gehe die Internationale Seeschiffahrts-Organisation (IMO) von Emissionen durch die Schifffahrt in Höhe von 870 Millionen Tonnen CO<sub>2</sub>, 20 Millionen Tonnen Stickoxid und 15 Millionen Tonnen Schwefeloxid aus, so der Artikel des NABU.

### Vorbemerkung der Bundesregierung

Die Bundesregierung weist entschieden die der vorliegenden Anfrage zugrunde liegende Idee zurück, die Rettung von Menschenleben aus Seenot gegen Maßnahmen des Klima- und Umweltschutzes zu verrechnen.

1. Wie hoch ist nach Kenntnis der Bundesregierung der Anteil folgender Schiffe an der Gefährdung der Lebensgrundlage von Millionen Menschen durch Schadstoffausstoß (vgl. Vorbemerkung):
  - a) des Schiffes „Alan Kurdi“ der Organisation „Sea Eye“,
  - b) des Schiffes „Aita Mari“ der Organisation „Salvamento Marítimo Humanitario“ (SMH),
  - c) des Schiffes „Alex“ der Organisation „Mediterranea Saving Humans“,
  - d) des Schiffes „Aquarius“ der Organisationen „SOS Méditerranée“ und „Ärzte ohne Grenzen“,
  - e) des Schiffes „Bourbon Argos“ der Organisation „Ärzte ohne Grenzen“,
  - f) des Schiffes „Golfo Azzurro“ der Organisation „Golfo Azzurro“,
  - g) des Schiffes „VOS Hestia“ der Organisation „Save the Children“,
  - h) des Schiffes „Juventa“ der Organisation „Jugend Rettet“,
  - i) des Schiffes „Life“, ehemals „Seefuchs“, der Organisation „Proem Aid“,
  - j) des Schiffes „Lifeline“ der Organisation „Mission Lifeline“,
  - k) des Schiffes „Mare Jonio“ der Organisation „Mediterranea Saving Humans“,
  - l) des Schiffes „Minden“ der Organisation „Lifeboat Project“,
  - m) des Schiffes „Ocean Wiking“ der Organisationen „Ärzte ohne Grenzen“ und „SOS Mediterranée“,
  - n) des Schiffes „Open Arms“ der Organisation „Proactiva Open Arms“,
  - o) des Schiffes „Phoenix“ der Organisation „Migrant Offshore Aid Station“,
  - p) des Schiffes „VOS Prudence“ der Organisation „Médecins sans frontières Belgique“,

- q) des Schiffes „Sea Eye“ der Organisation „Sea Eye“,
- r) des Schiffes „Sea-Watch“ der Organisation „Mare Liberum“,
- s) des Schiffes „Sea-Watch 3“, ehemals „Dignity I“ der Organisation „Sea Watch

(bitte nach Schiff und prozentualem Anteil aufschlüsseln)?

Der Bundesregierung liegen keine entsprechenden Daten vor.

2. Inwieweit bezieht die Bundesregierung die in Frage 1 genannten Organisationen und Schiffe in ihren Klimaschutzplan 2050 ein, um zur realistischen Erreichung des Zieles, die Erderwärmung zu stoppen, beizutragen und zu gewährleisten, dass in allen Bereichen gehandelt wird (vgl. Vorbemerkung der Fragesteller)?

Der Klimaschutz im internationalen Seeverkehr unterliegt nicht dem deutschen Klimaschutzplan.

3. Sieht die Bundesregierung das Ziel, die globalen Treibhausgase langfristig zu reduzieren, durch die in Frage 1 genannten Schiffe der Seenotrettungsorganisationen gefährdet?

Nein.

4. Beabsichtigt die Bundesregierung, die in Frage 1 genannten Seenotrettungsorganisationen mit ihrem Hauptsitz in Deutschland zu verpflichten, künftig andere Antriebsarten als Verbrennungsmotoren, wie beispielsweise Ruder- oder Segelboote, zur Seenotrettung zu nutzen?

Nein.

5. Beabsichtigt die Bundesregierung, den zulässigen Grenzwert des Schwefelgehalts von maximal 3,5 Prozent im sogenannten Heavy Fuel Oil (vgl. Vorbemerkung der Fragesteller) als Treibstoff für die in Frage 1 genannten Schiffe der Seenotrettungsorganisationen gesetzlich zu reduzieren?

Anlage VI des MARPOL-Übereinkommens sieht für alle Schiffe, die unter die Regelung fallen eine stufenweise Reduzierung des Schwefelgehalts ölhaltiger Schiffstreibstoffe von 4,50 Prozent vor dem 1. Januar 2012 über 3,50 Prozent ab dem 1. Januar 2012 auf 0,50 Prozent ab dem 1. Januar 2020 vor. In den Schwefelemissions-Überwachungsgebieten (SECA) auf Nord- und Ostsee galt zunächst ein Grenzwert von 1,50 Prozent, der am 1. Januar 2015 weiter auf 0,10 Prozent gesenkt wurde. Die Bestimmungen der oben genannten Anlage gelten ausdrücklich nicht für Emissionen, die im Notfall zur Gewährleistung der Sicherheit eines Schiffes oder zur Rettung von Menschenleben auf See erforderlich sind.

6. Beabsichtigt die Bundesregierung, den Klimawandel künftig durch die Einführung von höheren gesetzlichen Abgaben für Seenotrettungsorganisationen zu bekämpfen?

Nein.