

## **Kleine Anfrage**

**der Abgeordneten Bernd Reuther, Frank Sitta, Torsten Herbst, Dr. Christian Jung, Daniela Kluckert, Oliver Luksic, Grigorios Aggelidis, Renata Alt, Nicole Bauer, Jens Beeck, Dr. Jens Brandenburg (Rhein-Neckar), Sandra Bubendorfer-Licht, Dr. Marco Buschmann, Carl-Julius Cronenberg, Britta Katharina Dassler, Hartmut Ebbing, Dr. Marcus Faber, Otto Fricke, Thomas Hacker, Peter Heidt, Katrin Helling-Plahr, Markus Herbrand, Katja Hessel, Dr. Christoph Hoffmann, Reinhard Houben, Ulla Ihnen, Olaf in der Beek, Gyde Jensen, Pascal Kober, Carina Konrad, Konstantin Kuhle, Ulrich Lechte, Michael Georg Link, Till Mansmann, Roman Müller-Böhm, Dr. Martin Neumann, Christian Sauter, Dr. Wieland Schinnenburg, Matthias Seestern-Pauly, Judith Skudelny, Dr. Hermann Otto Solms, Bettina Stark-Watzinger, Katja Suding, Michael Theurer, Gerald Ullrich, Sandra Weeser, Nicole Westig und der Fraktion der FDP**

### **Emissionen des internationalen Seeverkehrs**

Der Seeverkehr ist in den vergangenen Jahrzehnten weltweit kontinuierlich gestiegen. Laut Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit (BMU) erfolgen derzeit etwa 90 Prozent des Welthandels auf dem Seeweg. Dabei liegt bei etwa einem Drittel des globalen Schiffsverkehrs der Ziel- oder Abfahrtshafen in der EU. Folglich gehören Nord- und Ostsee zu den am häufigsten befahrenen Weltmeeren ([www.bmu.de/themen/luft-laerm-verkehr/verkehr/seeverkehr/](http://www.bmu.de/themen/luft-laerm-verkehr/verkehr/seeverkehr/)).

Aufgrund der niedrigen Klimabilanz ist das Schiff der geeignetste Verkehrsträger für den internationalen Handel, wenn es um die Einsparung von CO<sub>2</sub>-Emissionen geht ([www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/WS/maritimer-umweltschutz.html](http://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/WS/maritimer-umweltschutz.html)). Darüber hinaus gibt die International Maritime Organization (IMO) an, die globalen Bemühungen um einen effektiven Klimaschutz durch eine Verringerung ihrer CO<sub>2</sub>-Emissionen zu unterstützen ([www.imo.org/en/MediaCentre/HotTopics/Pages/Reducing-greenhouse-gas-emissions-from-ships.aspx](http://www.imo.org/en/MediaCentre/HotTopics/Pages/Reducing-greenhouse-gas-emissions-from-ships.aspx)).

Die Kommissionspräsidentin Ursula von der Leyen hat nun bekannt gegeben, dass sie den Schiffsverkehr in den europäischen Emissionshandel aufnehmen werde. Durch das „cap and trade“ System ist nach Ansicht der Fragesteller dann eine Emissionsreduzierung langfristig im Seeverkehr unausweichlich.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Welcher für den internationalen Warenverkehr wichtige Verkehrsträger emittiert nach Kenntnis der Bundesregierung am wenigstens CO<sub>2</sub> pro transportierte Tonne?

2. Welche Alternativen sind der Bundesregierung für den Welthandel bekannt, der weniger CO<sub>2</sub> emittiert als der Seeverkehr?
3. Wie viel Tonnage wurde von deutschen Reedereien nach Kenntnis der Bundesregierung in den letzten fünf Jahren transportiert (bitte pro Jahr aufschlüsseln)?
4. Wie viel CO<sub>2</sub> haben deutsche Reedereien nach Kenntnis der Bundesregierung in den letzten fünf Jahren emittiert (bitte pro Jahr aufschlüsseln)?
5. Welchen Anteil an den globalen CO<sub>2</sub>-Emissionen haben deutsche Reedereien nach Kenntnis der Bundesregierung?
6. Welchen Anteil an den CO<sub>2</sub>-Emissionen in der EU haben deutsche Reedereien nach Kenntnis der Bundesregierung?
7. Wie kann nach Ansicht der Bundesregierung mehr CO<sub>2</sub> in der Seeschifffahrt eingespart werden?
8. Tut die Seeschifffahrt nach Ansicht der Bundesregierung bereits genug, um CO<sub>2</sub>-Emissionen einzusparen, und wenn nein, warum nicht?
9. Ist es nach Ansicht der Bundesregierung für die Einsparung von CO<sub>2</sub> ausreichend, den europäischen Seeverkehr in den europäischen Emissionshandel aufzunehmen, und wenn nein, warum nicht?
10. Welche Position vertritt die Bundesregierung bezüglich einer CO<sub>2</sub>-Reduktion im Seeverkehr in der IMO?
11. Sind die Maßnahmen der IMO aus Sicht der Bundesregierung ausreichend, um den CO<sub>2</sub>-Ausstoß zu senken?
12. Wenn nein, welche Maßnahmen sollten nach Ansicht der Bundesregierung darüber hinaus von der IMO ergriffen werden, um den CO<sub>2</sub>-Ausstoß zu senken?
13. Welche Maßnahmen sollten allgemein nach Ansicht der Bundesregierung ergriffen werden, um den CO<sub>2</sub>-Ausstoß im Seeverkehr zu senken?
14. Kennt die Bundesregierung die Studie von Transport and Environment zum CO<sub>2</sub>-Ausstoß des europäischen Seeverkehrs ([www.transportenvironment.org/sites/te/files/publications/Study-EU\\_shippings\\_climate\\_record\\_20191209\\_final.pdf](http://www.transportenvironment.org/sites/te/files/publications/Study-EU_shippings_climate_record_20191209_final.pdf)), und wenn ja, welche Schlüsse zieht sie daraus?
15. Erachtet die Bundesregierung den Vergleich des Seeverkehrs mit europäischen Städten als eine valide Quantifizierung von CO<sub>2</sub>-Emissionen?
16. Sind aus Sicht der Bundesregierung die Emissionen in der Seeschifffahrt mit denen der Kohleverbrennung vergleichbar?
17. Wenn ja, warum?
18. Wenn nein, warum nicht?
19. Welchen Stellenwert hat für die Bundesregierung die Senkung der CO<sub>2</sub>-Emissionen im Seeverkehr im Vergleich zum individualisierten Straßenverkehr?
20. Welchen Stellenwert hat für die Bundesregierung die Senkung der CO<sub>2</sub>-Emissionen im Seeverkehr im Vergleich zu anderen CO<sub>2</sub>-Emittenten wie z. B. der Kohleverbrennung?

21. Welche Schlussfolgerung zieht die Bundesregierung aus dem Stellenwert, den sie der Seeschifffahrt beimisst?

Berlin, den 15. Januar 2020

**Christian Lindner und Fraktion**

