

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Bernd Reuther, Frank Sitta,
Torsten Herbst, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der FDP
– Drucksache 19/16904 –**

Emissionen des internationalen Seeverkehrs

Vorbemerkung der Fragesteller

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 Abfahrtschiffen in der EU. Folglich gehören Nord- und Ostsee zu den am häufigsten befahrenen Weltmeeren (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 CO₂-Emissionen geht (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 CO₂-Emissionen zu unterstützen (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.

1. Welcher für den internationalen Warenverkehr wichtige Verkehrsträger emittiert nach Kenntnis der Bundesregierung am wenigstens CO₂ pro transportierte Tonne?

Das Ziel einer Dekarbonisierung des Verkehrsbereichs betrifft alle Verkehrsträger. Im internationalen Warenverkehr verursachen der Seeverkehr und der Schienenverkehr geringere Treibhausgasmissionen als andere Verkehrsträger.

2. Welche Alternativen sind der Bundesregierung für den Welthandel bekannt, der weniger CO₂ emittiert als der Seeverkehr?

Keine. Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 1 verwiesen.

3. Wie viel Tonnage wurde von deutschen Reedereien nach Kenntnis der Bundesregierung in den letzten fünf Jahren transportiert (bitte pro Jahr aufschlüsseln)?

Der Bundesregierung liegen keine eigenen Kenntnisse über die Tonnage deutscher Reedereien vor.

4. Wie viel CO₂ haben deutsche Reedereien nach Kenntnis der Bundesregierung in den letzten fünf Jahren emittiert (bitte pro Jahr aufschlüsseln)?
5. Welchen Anteil an den globalen CO₂-Emissionen haben deutsche Reedereien nach Kenntnis der Bundesregierung?
6. Welchen Anteil an den CO₂-Emissionen in der EU haben deutsche Reedereien nach Kenntnis der Bundesregierung?

Die Fragen 4 bis 6 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

In der Datenbank THETIS-MRV werden die CO₂-Emissionen von Schiffen mit mehr als 5000 Bruttoreaumzahl veröffentlicht, die während der Fahrten von ihrem letzten Anlaufhafen zu einem Anlaufhafen im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats und von einem Anlaufhafen im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats zum nächsten Anlaufhafen sowie beim Aufenthalt in einem Anlaufhafen im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats freigesetzt werden (<https://mrv.emsa.europa.eu/#public/emission-report>).

Nach Auswertung der Daten durch Verschnitt der öffentlichen Liste nach Art. 21 MRV-Verordnung mit den IMO-Nummern deutschflaggender Schiffe zum Stichtag 23. August 2019 waren 101 Schiffe unter deutscher Flagge für 2018 berichtspflichtig und haben CO₂-Emissionen von 1,8 Millionen Tonnen berichtet, von insgesamt ca. 138,6 Millionen Tonnen CO₂ die in THETIS-MRV für 2018 berichtet wurden.

Im Übrigen liegen der Bundesregierung keine weiteren eigenen Kenntnisse vor.

7. Wie kann nach Ansicht der Bundesregierung mehr CO₂ in der Seeschifffahrt eingespart werden?
8. Tut die Seeschifffahrt nach Ansicht der Bundesregierung bereits genug, um CO₂-Emissionen einzusparen, und wenn nein, warum nicht?
10. Welche Position vertritt die Bundesregierung bezüglich einer CO₂-Reduktion im Seeverkehr in der IMO?
11. Sind die Maßnahmen der IMO aus Sicht der Bundesregierung ausreichend, um den CO₂-Ausstoß zu senken?
12. Wenn nein, welche Maßnahmen sollten nach Ansicht der Bundesregierung darüber hinaus von der IMO ergriffen werden, um den CO₂-Ausstoß zu senken?

13. Welche Maßnahmen sollten allgemein nach Ansicht der Bundesregierung ergriffen werden, um den CO₂-Ausstoß im Seeverkehr zu senken?

Die Fragen 7, 8 und 10 bis 13 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Zur Verringerung der Treibhausgase sind stets technische und betriebliche Maßnahmen notwendig. Der Meeresumweltausschuss der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation (IMO) hat unter Zustimmung der 174 Mitgliedstaaten der IMO einen Emissionsminderungspfad festgelegt. Dieser steht im Einklang mit den Zielen des Pariser Übereinkommens. Die Erarbeitung geeigneter und ergebnisorientierter Maßnahmen zur Umsetzung der Auftaktstrategie zur Reduktion von Treibhausgas-Emissionen der internationalen Seeschiffahrt bildet den aktuellen Schwerpunkt der Tätigkeit der Bundesregierung in diesem Bereich.

Im Übrigen wird auf die Antworten der Bundesregierung auf die Schriftlichen Fragen 92 und 93 Bundestagsdrucksache 19/16574 verwiesen.

9. Ist es nach Ansicht der Bundesregierung für die Einsparung von CO₂ ausreichend, den europäischen Seeverkehr in den europäischen Emissionshandel aufzunehmen, und wenn nein, warum nicht?

Für das Erreichen der Klimaschutzziele, die die Staatengemeinschaft mit dem Abkommen von Paris angenommen hat, ist eine Reduzierung der Treibhausgasemissionen des gesamten internationalen Seeverkehrs erforderlich. Eine mögliche Ausweitung des europäischen Emissionshandels auf den Schifffahrtsbereich müsste zunächst im Hinblick auf die damit erreichbaren konkreten Emissionsreduktionen sowie mittel- und langfristig ausreichende Anreize zur Nutzung kohlenstoffarmer und kohlenstofffreier Kraftstoffe und die damit insgesamt verbundenen Vor- und Nachteile analysiert werden.

14. Kennt die Bundesregierung die Studie von Transport and Environment zum CO₂-Ausstoß des europäischen Seeverkehrs (www.transportenvironment.org/sites/te/files/publications/Study-EU_shipping_climate_record_20191209_final.pdf), und wenn ja, welche Schlüsse zieht sie daraus?

Die Bundesregierung nimmt die Empfehlungen der Studie zur Kenntnis.

15. Erachtet die Bundesregierung den Vergleich des Seeverkehrs mit europäischen Städten als eine valide Quantifizierung von CO₂-Emissionen?

Die Bundesregierung legt bei dem Ziel der möglichst weit gehenden Dekarbonisierung des Verkehrsbereichs derartige Vergleiche nicht zugrunde.

16. Sind aus Sicht der Bundesregierung die Emissionen in der Seeschiffahrt mit denen der Kohleverbrennung vergleichbar?
17. Wenn ja, warum?

18. Wenn nein, warum nicht?

Die Fragen 16 bis 18 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

In den Jahren 2015 bis 2018 wurden durch die Braun- und Steinkohlekraftwerke in Deutschland folgende Mengen CO₂ (in Millionen t) emittiert:

	2015	2016	2017	2018
Braunkohlekraftwerke	157,5	152,7	150,7	148,3
Steinkohlekraftwerke	91,8	86,1	71,1	61,5
Gesamt	249,3	238,8	221,7	209,8

Weltweit wurden in den Jahren 2015 bis 2017 durch Kohlekraftwerke folgende Mengen CO₂ (in Gigatonnen) emittiert (www.iea.org/reports/global-energy-and-co2-status-report-2019/emissions#abstract):

	2015	2016	2017
Kohlekraftwerke (Steinkohle und Braunkohle)	9,6	9,5	9,8

CO₂-Emissionen bei der Elektrizitätserzeugung aus Kohle und CO₂-Emissionen durch die Seeschifffahrt sind vergleichbar; Emissionen anderer Schadstoffe, die örtliche Auswirkungen haben können, unterscheiden sich wegen unterschiedlicher fossiler Energieträger, Verbrennungsprozesse und Abgasreinigungstechniken dagegen stark.

19. Welchen Stellenwert hat für die Bundesregierung die Senkung der CO₂-Emissionen im Seeverkehr im Vergleich zum individualisierten Straßenverkehr?
20. Welchen Stellenwert hat für die Bundesregierung die Senkung der CO₂-Emissionen im Seeverkehr im Vergleich zu anderen CO₂-Emittenten wie z. B. der Kohleverstromung?

Die Fragen 19 und 20 werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Nach dem Klimaschutzgesetz sind auch für den Verkehrsbereich jährliche Emissionshöchstmengen festgelegt. Zur Erreichung der Emissionsziele sollte jeder Verkehrsträger einen möglichst hohen Beitrag leisten. Der internationale Seeverkehr ist jedoch nicht Gegenstand der nationalen Gesetzgebung.

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

Im Hinblick auf den Stellenwert der Seeschifffahrt für den Welthandel engagiert sich die Bundesregierung mit Nachdruck für einen effektiven Klima- und Umweltschutz, um die Seeschifffahrt als nachhaltigen Verkehrsträger weiterzuentwickeln. Weltweit einheitliche Regelungen der IMO gewährleisten einen effektiven Klimaschutz und vermeiden Wettbewerbsverzerrungen.