

## **Antwort**

### **der Bundesregierung**

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Claudia Müller, Matthias Gastel, Stefan Gelbhaar, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN  
– Drucksache 19/17499 –**

### **Emissionen von Behördenschiffen des Bundes**

#### Vorbemerkung der Fragesteller

Dem Antrag der Koalitionsfraktionen CDU/CSU und SPD (Bundestagsdrucksache 19/10149) war zu entnehmen, dass die Bundesregierung eine Arbeitsgruppe „Beschaffung von Behördenschiffen“ eingesetzt habe. Dies wurde in dem Antrag seitens der Antragsteller begrüßt, um „qualitative, innovative und umweltbezogene Aspekte bei der Beschaffung durch den Bund zu stärken.“

Es ist nach Auffassung der Fragesteller fraglich, in welchem Rahmen und mit welchen zu erwartenden Ergebnissen die Sitzungen dieser Arbeitsgruppe stattfinden, welcher externe Sachverstand hinzugezogen und welche Ziele gesetzt werden. Ferner ist fraglich, ob alle zur Verfügung stehenden Mittel und Maßnahmen (im Rahmen des Haushaltsrechts) genutzt werden, die Bestandsflotte und neue Schiffe des Bundes umwelt- und klimafreundlich zu betreiben.

#### Vorbemerkung der Bundesregierung

Die Bundesregierung hat mit der Maritimen Agenda 2025 (Bundestagsdrucksache 18/10911) ressortübergreifende Maßnahmen beschlossen mit dem übergeordneten Ziel, den maritimen Standort Deutschland in seiner Gesamtheit zu sichern und modern, nachhaltig und zukunftsfähig zu gestalten. Die Maritime Agenda 2025 definiert zentrale Handlungsfelder, zu denen insbesondere die Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit der maritimen Wirtschaft, hohe Beschäftigung sowie die Förderung der Nachhaltigkeit des Seeverkehrs mit anspruchsvollen Klima-, Umwelt- und Naturschutzanforderungen zählen.

Die öffentliche Beschaffung wird in der Maritimen Agenda 2025 als wichtiges Instrument zur Zielumsetzung definiert. Rund 1.520 Schiffe, davon rund 880 mit eigenem Antrieb (davon in der Ressortzuständigkeit des Bundesministeriums der Verteidigung [BMVg]: 172 [123 mit eigenem Antrieb]) stehen derzeit im Eigentum des Bundes. Der weit überwiegende Anteil dieser Schiffe wird in der Binnenschifffahrt eingesetzt. Für die Schiffe des Bundes besteht teilweise Ersatz- bzw. Modernisierungsbedarf. Die schrittweise Erneuerung der Schiffsflotte des Bundes ist eine fortlaufende Daueraufgabe. Als „Einkäufer am Markt“ hat die öffentliche Hand eine Vorbildfunktion bei der Förderung hoher

---

*Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Wirtschaft und Energie vom 7. April 2020 übermittelt.*

*Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.*

umweltbezogener und zugleich sozialer Standards in der See- und Binnenschifffahrt und kann diesbezüglich als Innovationstreiber fungieren.

Innovative klima- und umweltfreundliche Technologien können einen wesentlichen Beitrag zur Reduzierung von Treibhausgas- und Schadstoffemissionen in der Schifffahrt leisten; zudem können sie langfristig auch zur Senkung der Betriebskosten von Schiffen beitragen.

Mit dem Gesetz zur Modernisierung des Vergaberechts vom 17. Februar 2016 hat der Bund die Möglichkeiten zur Einbeziehung der Aspekte der Qualität und Innovation sowie umweltbezogener und sozialer Kriterien im Vergabeverfahren weiter gestärkt. Der öffentliche Auftraggeber kann danach, insbesondere bei der Beschaffung von nicht-marktüblichen, nicht standardisierten Leistungen, bei gleichzeitiger Berücksichtigung des Prinzips der Wirtschaftlichkeit seine Vergabeentscheidung in der Regel auf weitere Zuschlagskriterien wie z. B. Qualität stützen; positive Umwelteigenschaften (z. B. Energieeffizienz) können zudem vom öffentlichen Auftraggeber als Zuschlagskriterium vorgegeben werden.

Vor diesem Hintergrund wurde auf Initiative des vormaligen Maritimen Koordinators der Bundesregierung im Bundesministerium für Wirtschaft und Energie (BMWi), Uwe Beckmeyer, zum Ende der 18. Legislaturperiode hin mit Zustimmung der Hausleitungen des Bundesministeriums der Finanzen (BMF), des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI), des Bundesministeriums für Bildung und Forschung (BMBF) und des Bundesministeriums des Inneren (BMI) ein Ressortkreis zum Thema der Beschaffung von Behördenschiffen initiiert. Die erste Sitzung des Ressortkreises fand am 10. Januar 2017 statt. Diese Initiative hat der amtierende Maritime Koordinator der Bundesregierung Norbert Brackmann nach der Regierungsbildung Mitte 2018 wieder aufgegriffen und setzt diese fort.

1. Ist eine Arbeitsgruppe der Bundesregierung zur Beschaffung von Behördenschiffen eingesetzt worden, und wenn ja, wann, und mit welchen konkreten Zielen und Aufträgen?

Im Kontext der in der Vorbemerkung der Bundesregierung dargelegten Zusammenhänge wurde zum Ende der 18. Legislaturperiode ein Ressortkreis zum Thema der „Beschaffung von Behördenschiffen“ unter Leitung der Geschäftsstelle des Maritimen Koordinators initiiert. Die Initiative erfolgte mit dem Ziel, vor dem Hintergrund der bestehenden Vergabeautonomie der zuständigen öffentlichen Träger den Informations- und Erfahrungsaustausch zwischen den beteiligten Bundesressorts bezüglich der Beschaffungsvorhaben im Bereich der zivilen Behördenschiffe zu intensivieren sowie mittelfristig die Abstimmung gemeinsamer Standards zur weiteren Verbesserung der Umwelteigenschaften und die Etablierung einheitlicherer Verfahren im Ressortkreis zu prüfen.

2. Welche Bundesministerien und untergeordneten Stellen und Behörden arbeiten darin mit, sofern eine solche Arbeitsgruppe eingesetzt worden ist?
3. Wann tagte die Arbeitsgruppe, sofern eine solche eingesetzt worden ist, bisher jeweils (bitte tabellarisch auflisten), und für welche Dauer wurde sie eingesetzt?

Die Fragen 2 und 3 werden gemeinsam beantwortet.

Am Ressortkreis „Beschaffung Behördenschiffe“ nehmen unter Leitung der Geschäftsstelle des Maritimen Koordinators der Bundesregierung insbesondere

Vertreterinnen und Vertreter der Bundesressorts teil, die bundeseigene Schiffe betreiben. Dies sind vor allem das BMVI (Schiffe der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes – WSV), das BMI (Bundespolizei), das BMF (Zoll), das BMBF sowie das Bundesministerium für Ernährung und Landwirtschaft (BMEL) (Bundesanstalt für Landwirtschaft und Ernährung – BLE). Das BMVg war bei den letzten Treffen ebenfalls anwesend. Auch Vertreterinnen und Vertreter der für die Beschaffung und den Betrieb zuständigen nachgeordneten Behörden und Stellen der Bundesressorts, wie z. B. der WSV, der Bundesanstalt für Wasserbau (BAW), des Beschaffungsamtes des BMI (BeschA), der Generalzolldirektion sowie des Umweltbundesamtes (UBA) und des Bundesamtes für Naturschutz sind eingebunden. Der Ressortkreis hat erstmalig am 10. Januar 2017 sowie danach am 17. Oktober 2018 und am 29. November 2019 getagt. Weitere Treffen sind geplant, die Arbeiten sind fortlaufend und nicht auf einen bestimmten Zeitraum begrenzt.

4. Inwieweit bedient sich die Bundesregierung im Rahmen ihrer Arbeitsgruppe, sofern eine solche eingesetzt worden ist, externen Sachverständigen (falls dieser herangezogen wird, in welcher Form und ggf. unter Aufzählung von Personen, falls nicht, warum nicht)?

Das vorrangige Ziel des Ressortkreises besteht in einem verstärkten Informations- und Erfahrungsaustausch der beteiligten Bundesressorts sowie der nachgeordneten, für die Beschaffung verantwortlichen öffentlichen Behörden und Stellen des Bundes (u. a. Zoll, BAW, BeschA, BLE, UBA); vor diesem Hintergrund steht die Teilnahme der o. g. Vertreterinnen und Vertreter im Vordergrund.

Die Bundesregierung hat aber in der Vergangenheit zugleich auch externen Sachverständigen herangezogen. Mit Blick auf die Zielstellung verbesserter Umwelteigenschaften von Behördenschiffen wurden u. a. Vertreterinnen und Vertreter der Universität Rostock (Lehrstuhl für Antriebstechnologien) sowie des vom BMWi für die Umsetzung des Maritimen Forschungsprogramms beauftragten Projektträgers Jülich hinzugezogen. Beteiligt wurde auch das unter Federführung des BMWi initiierte Kompetenzzentrum Innovative Beschaffung (KOINNO) mit seinen externen Partnern. Auch zukünftig sollen externe Teilnehmer mit hinzugezogen werden; zudem wird eine anlassbezogene Beteiligung einzelner Beschaffungsstellen der Küstenländer avisiert.

5. Beabsichtigt die Bundesregierung, einen Zwischen- oder einen Abschlussbericht der Arbeitsgruppe, sofern eine solche eingesetzt worden ist, zu erstellen, wenn ja, bis jeweils wann, wenn nein, warum nicht?
6. Wie ist vorgesehen, dem Deutschen Bundestag von den Ergebnissen der Arbeitsgruppe, sofern eine solche eingesetzt worden ist, zu berichten?

Die Fragen 5 und 6 werden gemeinsam beantwortet.

Die Bundesregierung legt dem Deutschen Bundestag regelmäßig mindestens zwei Monate vor der Nationalen Maritimen Konferenz einen umfassenden Bericht über die aktuelle Lage sowie Fördermaßnahmen und die politischen Schwerpunkte der Bundesregierung in sämtlichen Bereichen der maritimen Wirtschaft vor und wird in diesem Rahmen anlässlich der bevorstehenden 12. Nationalen Maritimen Konferenz zu den Aktivitäten und Ergebnissen des Ressortkreises „Beschaffung Behördenschiffe“ berichten. Aufgrund der fortlaufenden Natur der Arbeiten im Ressortkreis sind derzeit keine darüberhinausgehenden Zwischen- bzw. Endberichte geplant.

7. Welche Ziele zur Emissionsreduktion (schädliche Luftemissionen) steckt sich die Bundesregierung für ihre bestehende Schiffsflotte (See und Binnen)?

Die Bundesregierung ist grundsätzlich bestrebt, ihre Schiffe so umweltgerecht wie möglich zu betreiben und die Emissionen von Luftschadstoffen möglichst gering zu halten, auch über bestehende Standards und Vorgaben hinausgehend. Die Bundesregierung verfolgt zudem das Ziel, die Treibhausgasemissionen der eigenen Schiffe im Einklang mit den Klimaschutzzielen zu reduzieren.

Es wurden bereits mehrere Schiffe des Bundes mit dem Umweltzeichen Blauer Engel für umweltfreundliches Schiffsdesign (DE-UZ 141) ausgezeichnet. Der Blaue Engel für umweltfreundliches Schiffsdesign kann an Seeschiffe vergeben werden, die bereits im Bau erhöhte Umweltauflagen berücksichtigen. Der Kriterienkatalog, den diese Schiffe erfüllen, setzt sich aus 17 verbindlichen und mehr als 21 optionalen Anforderungen zusammen. Eine Aktualisierung des aus dem Jahr 2013 stammenden Kriterienkatalogs erfolgt derzeit durch das UBA.

8. Verfolgt die Bundesregierung das Ziel, ihre eigene Flotte klimaneutral zu betreiben?
  - a) Wenn ja, mit welcher Strategie, bis zu welchem Zeitpunkt, und welche konkreten Maßnahmen sind dafür in welchen Schritten erforderlich?
  - b) Wenn nein, warum nicht?

Die Flotte des Bundes soll grundsätzlich eine Vorbildfunktion für die Schifffahrt einnehmen. Auch für sie wird das Ziel der Treibhausgasneutralität durch Umstellung auf alternative Antriebe und Kraftstoffe verfolgt. Bei Modernisierung und Neubeschaffung von Schiffen wird der Einsatz innovativer, umwelt- und klimafreundlicher Technologien soweit wie möglich umgesetzt. Ein Betrieb mit treibhausgasneutralen Antrieben und Kraftstoffen setzt aber marktreife Technologien und Kraftstoffe in ausreichender Menge voraus. Die Bundesregierung setzt sich für die Entwicklung der Technologien und den Aufbau entsprechender Kapazitäten zur Produktion von treibhausgasneutralen alternativen Kraftstoffen ein.

9. Welche Seeschiffe des Bundes sind nach Auffassung der Bundesregierung bis auf weiteres und aktuell ohne verfügbare Alternativen nur mit fossilen Treibstoffen zu betreiben, und wie begründet sie dies?

Die Seeschiffe des Bundes werden aktuell mit fossilen Treibstoffen betrieben. Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 8 verwiesen.

10. Beabsichtigt die Bundesregierung, das Konzept der „Flotte Hamburg“ (sog. 5-Säulen-Modell, <https://www.hamburg-port-authority.de/de/wasser/hamburg-flotte/>, ggf. weitere), wie es das Land Hamburg für die Organisation seiner Schiffe eingeführt hat, auf den Bund zu übertragen (bitte jeweils begründen)?
11. Liegen der Bundesregierung Erkenntnisse vor, welche Ziele sich die Flotte Hamburg hinsichtlich umwelt- und klimafreundlichem Schiffsbetrieb gegeben hat (sog. 5-Säulen-Modell <https://www.hamburg-port-authority.de/de/wasser/hamburg-flotte/>, ggf. weitere), und inwieweit wäre dieses ambitionierte Vorhaben nach Auffassung der Bundesregierung auf den Bund übertragbar?

Die Fragen 10 und 11 werden gemeinsam beantwortet.

Der Bundesregierung sind das Konzept der Flotte Hamburg und seine Ziele hinsichtlich eines umwelt- und klimafreundlichen Schiffsbetriebs grundsätzlich bekannt. Es bestehen darüber hinaus Planungen, Vertreterinnen und Vertreter der Flotte Hamburg als Gäste anlassbezogen mit in den Ressortkreis der Bundesbehörden einzubeziehen, um einen intensiveren Austausch mit den Vertreterinnen und Vertretern der Bundesressorts zu ermöglichen.

Die Stadt Hamburg hat aufgrund eines Beschlusses der Bürgerschaft ihre Flotte seit Juli 2017 in einem übergreifenden Flottenmanagement gebündelt. Aufgrund der unterschiedlichen Aufgabenstellungen und Struktur der Flotte des Bundes (z. B. Marine, Bundesforschungsschiffe, Schiffe im Koordinierungsverbund Küstenwache, etc.) ist derzeit eine deckungsgleiche Übertragung dieses Konzepts auf den Bund nicht vorgesehen.

Es bestehen jedoch beispielsweise Verwaltungsvereinbarungen des BMVI mit dem BMBF und dem BMEL über die Wahrnehmung von Aufgaben der Entwurfsplanung und Bauabwicklung für den Bau von Schiffen im Rahmen der Zuständigkeit des Bundes durch die BAW.

Im Ressortkreis Beschaffung von Behördenschiffen soll zudem geprüft werden, inwiefern es möglich ist, die Verfahren bei der Beschaffung von Behördenschiffen stärker zu vereinheitlichen.

Der Ressortkreis verfolgt darüber hinaus das Ziel, die Möglichkeiten zur Verständigung auf Verfahren zur Verbesserung der Umwelteigenschaften von Behördenschiffen zu prüfen. Das UBA informierte den Ressortkreis in diesem Sinne u. a. in der Sitzung im November 2019 über das Umweltzeichen „Blauer Engel für das umweltfreundliche Schiffsdesign“ (DE-UZ 141), nach dessen Kriterien auch seegängige Behördenschiffe gebaut und ausgezeichnet werden können (vgl. Antwort zu Frage 7).

Bereits zum jetzigen Zeitpunkt stellen die Bundesressorts Konzepte für die Umstellung sowie Ausrüstung von Behördenschiffen mit alternativen Antrieben oder moderner, innovativer Abgastechnik auf. Es befindet sich bereits eine Vielzahl von Neubauprojekten für Wasserfahrzeuge mit umweltfreundlichen Antriebstechnologien in der Realisierungsphase. Es wird insoweit auf die Antwort der Bundesregierung zu Frage 14 der Kleinen Anfrage der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN „Reduktion von Schiffsemissionen“ auf Bundestagsdrucksache 19/719 verwiesen.

12. Hat die Bundesregierung aktuell eine einheitliche Stelle, die für alle Bundesministerien zur Durchführung sämtlicher Planungen, Ausschreibungen und Baubegleitungen für Schiffsneubauten (See und Binnen) sowie ggf. darüber hinaus für die Optimierung des Schiffsbetriebs beauftragt ist?

Wenn nein, warum nicht?

13. Hat die Bundesregierung Erwägungen dazu angestellt, inwieweit die Abteilung der Bundesanstalt für Wasserbau (BAW) in Hamburg (Referat Schiffstechnik) zu Aufgaben aus Frage 12 zusätzliche Kompetenzen erhalten könnte, statt wie bisher nur über Verwaltungsvereinbarungen beauftragt zu werden?

a) Wenn ja, mit welchen Ergebnissen?

b) Wenn nein, warum nicht?

Die Fragen 12 und 13 werden gemeinsam beantwortet.

Mit Blick auf das gesamte Volumen der See- und Binnenflotte und die stark unterschiedlichen Anforderungen an die Schiffe ist eine starke Kompetenzbündelung nicht zweckmäßig.

Es bestehen aber gute Erfahrungen auf der Grundlage vorhandener Ressortvereinbarungen zwischen dem BMVI und dem BMBF sowie dem BMEL, Leistungen im Rahmen der Beschaffung von seegehenden Wasserfahrzeugen ressortübergreifend zu bündeln und ausführen zu lassen. Darüber hinaus werden im Ressortkreis „Beschaffung Behördenschiffe“ Möglichkeiten einer ressortübergreifend stärkeren Vereinheitlichung der Prozesse geprüft; es wird in diesem Kontext auf die Vorbemerkung der Bundesregierung sowie auf die Antwort zu den Fragen 10 und 11 verwiesen.

14. a) Welche seegängigen Schiffe wurden durch die Bundesregierung zwischen 2013 und 2019 zum Neubau ausgeschrieben (bitte nach Bundesministerien und Jahren getrennt tabellarisch aufführen)?

<b>Ressort (Auftraggeber)</b>	<b>Schiffsneubauten 2013 bis 2019</b>	<b>Jahr der Ausschreibung</b>
BMBF	POLARSTERN II (Ersatz für POLARSTERN, erste Ausschreibung)	2014 (Ausschreibung aufgehoben)
BMEL (BLE)	Ersatzbau WALTHER HERWIG III	2017
BMF (Zollverwaltung)	3 Zollboote (24 Meter)	2016/2017
	2 Zollboote, wattauglich (24 Meter)	2019
	1 Zollboot mit LNG-Antrieb, seegehend	2019
BMI (Bundespolizei)	3 Einsatzschiffe POTSDAM-Klasse	2016
BMVg	MKS 180	2015
	Korvette 2. Los	2017
	U212CD	2019
BMVI (BSH)	Ersatz VWFS Atair (LNG-Antrieb)	2016

<b>Ressort (Auftraggeber)</b>	<b>Schiffsneubauten 2013 bis 2019</b>	<b>Jahr der Ausschreibung</b>
BMVI (WSV)	3 Prickensetzboote	2013
	300-t-Klappprahm	2013
	2 x 15-t-Decksprahm	2013
	5 Baustellenboote	2014
	Typ-Arbeitsschiff	2014
	1 Schwimmkran	2015
	2 Lotsenversetzboote	2016
	Laderaumsaugbagger (Dieselelektrischer Antrieb)	2016
	Schwimmgreifer (Dieselelektrischer Antrieb)	2018
	3 x 45-t-Fähren für den Nord-Ostsee-Kanal (Hybridantrieb)	2018
	Ersatz Mehrzweckschiffe (LNG-Antrieb)	2018
	Wasserinjektionsgerät (LNG-Antrieb)	2019 (Ausschreibung aufgehoben)

- b) Welche seegängigen Schiffsneubauten sind durch die Bundesregierung ab 2020 beabsichtigt (bitte nach Bundesministerien getrennt tabellarisch auflisten)?

<b>Ressort (Auftraggeber)</b>	<b>Geplante Ausschreibungen von Schiffsneubauten ab 2020</b>
BMBF	POLARSTERN II (Nachfolge für POLARSTERN)
	METEOR IV (Ersatz für POSEIDON und METEOR)
	Ersatz ALKOR und HEINKE
BMI (Bundespolizei)	Kontroll- und Streifenboot (im Rahmen FRONTTEX)
BMVg	Seeversuche Küste
	System zur Strategischen Aufklärung
	Marinebetriebsstoffversorger
BMVI (BSH)	Ersatz VWFS DENEK und WEGA
BMVI (WSV)	Ersatz Ölbekämpfungsschiff EVERSAND
	3 Notschlepper
	Neubau Wasserinjektionsgerät
	Typ-Arbeitsschiff (26 Meter)
	Ersatz Laderaumsaugbagger
	Neubau Tonnenleger
	Neubau Lotsenversetzboot Typ „Kiel“
8 Seezeichenmotorschiffe	

- c) Inwieweit sollen die in diesen Schiffsneubauten verwendeten Antriebstechnologien über die internationalen, europäischen oder nationalen Emissionsanforderungen jeweils durch welche Maßnahmen hinausgehen?

Die Frage wird für die Ressorts wie folgt beantwortet:

BMBF:

Neue Forschungsschiffe im Zuständigkeitsbereich des BMBF werden mit SCR-Katalysatoren zur NOx-Reduzierung und Dieselpartikelfiltern (DPF) ausgestattet. Das Forschungsschiff SONNE verfügt bereits über einen SCR-Katalysator.

Das BMBF hat eine Studie für die Nutzung von alternativen Kraftstoffen durch die Klassifikationsgesellschaft DNVGL anfertigen lassen. Als Ergebnis der Studie „Alternative Energieträger und Technologien bei Neubau und Umrüstung deutscher Forschungsschiffe“, datiert vom 11. Oktober 2019, wird der Betrieb der Forschungsschiffe mit Marine Diesel Oil (MDO) in Verbindung mit SCR-Katalysatoren und DPF empfohlen.

BMEL:

Es sind keine seegängigen Schiffsneubauten geplant.

BMF:

Alle von der Zollverwaltung neu gebauten Schiffe erfüllen die Abgasnorm Tier III und verfügen darüber hinaus noch über einen Rußpartikelfilter.

BMI:

Die Realisierung der Abgasnorm Tier III ist auch für das Kontroll- und Streifenboot (im Rahmen FRONTEx) vorgesehen. Dieser Standard wurde auch bei den Schiffen der sogenannten POTSDAM-Klasse verwirklicht. Eine Erprobung mit GTL-Kraftstoffen ist in Vorbereitung.

BMVg:

Es ist nicht geplant, dass an diese Schiffe Emissions-Anforderungen gestellt werden, die über die internationalen, europäischen oder nationalen Emissions-Anforderungen hinausgehen. Zudem bestimmen hier aufgabenbezogen auch weitere Kriterien maßgebend die Antriebsauslegung.

BMVI:

Alle seegehenden Neubauten erfüllen neben den internationalen Vorschriften (Tier III) weitergehende Emissionsanforderungen, z. B. in Bezug auf Partikel-ausstoß, die über gegenwärtig geltende Anforderungen hinausgehen.



15. a) Welche Binnenschiffe wurden durch die Bundesregierung zwischen 2013 und 2019 zum Neubau ausgeschrieben (bitte nach Bundesministerien und Jahren getrennt tabellarisch auflühren)?

<b>Ressort (Auftraggeber)</b>	<b>Ausschreibungen von Schiffsneubauten 2013 bis 2019</b>
BMVI (WSV)	1 Taucherglockenschiff
	1 Schwimmgreifer
	8 Prähme
	1 Motorschiff
	1 Bauhüttenschiff

- b) Welche Binnenschiffsneubauten sind durch die Bundesregierung ab 2020 beabsichtigt (bitte nach Bundesministerien getrennt tabellarisch auflühren)?

<b>Ressort (Auftraggeber)</b>	<b>Geplante Ausschreibungen von Schiffsneubauten ab 2020</b>
BMF (Zollverwaltung)	Binnenzollboot (mit alternativem Antrieb)
	Hafenzollboot (mit alternativem Antrieb)
BMVI (WSV)	1 Arbeitsschiff Typ „Spatz“ mit batterie-elektrischem Antrieb
	14 Arbeitsschiffe
	2 Schwimmgreifer
	1 Eisbrecher
	3 Taucher-/Werkstattschiffe
	16 Prähme
	1 Peilschiff
	2 Schubboote
2 Bauhüttenschiffe	

- c) Inwieweit sollen die in diesen Schiffsneubauten verwendeten Antriebstechnologien über die internationalen, europäischen oder nationalen Emissionsanforderungen jeweils durch welche Maßnahmen hinausgehen?

Die Frage wird für die Ressorts wie folgt beantwortet:

BMF, BMEL, BMI und BMVg:

Es sind keine Binnenschiffsneubauten geplant.

BMF:

Die Zollverwaltung beabsichtigt, die geplanten Binnenschiffsneubauten entweder ausschließlich elektrisch oder gaselektrisch zu betreiben.

BMVI:

Alle Neubauten erfüllen neben den internationalen Vorschriften weitergehende Emissionsanforderungen, z. B. in Bezug auf Partikelaustritt, die über gegenwärtig geltende Anforderungen hinausgehen. Der Prototyp eines Arbeitsschiffes Typ „Spatz“ mit batterie-elektrischem Antrieb erzeugt keine lokalen Emissionen.

16. Plant die Bundesregierung den Einsatz von Pilotprojekten (Antriebe) bei der von ihr betriebenen Flotte (See- und Binnenschiffe)?

Wenn ja, im Zusammenhang mit welchen Forschungsvorhaben, und welchem voraussichtlichen Zeitplan?

Die Frage wird für die Ressorts wie folgt beantwortet:

BMBF, BMEL, BMI und BMVg:

Derzeit sind keine Pilotprojekte in diesem Zusammenhang geplant.

BMF:

Zur Vorbereitung der Ausschreibungen befindet sich derzeit eine technische Machbarkeitsstudie zur Konstruktion eines alternativen Antriebes von Binnenschiffen in Arbeit. Es wird erwartet, dass zu Beginn des Jahres 2021 erste Ergebnisse vorliegen.

BMVI:

Im Geschäftsbereich sind verschiedene Pilotprojekte geplant oder zum Teil schon umgesetzt, z. B. Einsatz von batterie-elektrischen Antrieben bei kleineren Arbeitsschiffen oder Erprobung von GTL bei vorhandenen Diesellaggregaten im Hinblick auf das Abgasverhalten.

17. a) Sollen vorhandene Schiffe des Bundes für emissionsärmeren Betrieb nachgerüstet werden?

Wenn ja, welche?

- b) Wenn ja, bei welchen Schiffen sollen dabei Rußpartikelfilter sowie Stickoxidkatalysatoren bzw. weitere Maßnahmen zum Einsatz kommen bzw. sollen zukünftig bei neuen Schiffen jeweils zum Einsatz kommen (bitte jeweils auflisten)?

Die Frage wird für die Ressorts wie folgt beantwortet:

BMBF, BMEL und BMVg:

Derzeit gibt es keine konkreten Planungen für Umrüstmaßnahmen auf emissionsärmeren Betrieb für vorhandene Schiffe.

BMF:

Die Zollverwaltung hat im Rahmen eines Refits fünf ältere Zollboote auf die Abgasnorm Tier III umgerüstet. Rußpartikelfilter und/oder Stickoxidkatalysatoren kommen auf 8 Zollbooten zum Einsatz.

BMI:

Die Schiffe der POTSDAM-Klasse erfüllen die Abgasnorm Tier III. Für die übrigen Schiffe und Boote der Bundespolizei ist eine Nachrüstung für emissionsärmeren Betrieb nicht vorgesehen.

BMVI:

Die Schiffsflotte im Geschäftsbereich wird, soweit verfügbar, mit GTL-Kraftstoffen betrieben. Darüber hinaus stehen einer Nachrüstung von Bestandsfahrzeugen auf emissionsärmeren Betrieb oftmals die vorhandenen Platzverhältnisse an Bord entgegen. Zu Neubauten wird auf die Antworten zu den Fragen 14c und 15c verwiesen.

18. Inwieweit werden Schiffsführer durch die Bundesregierung einmalig oder regelmäßig Schulungen für energieeffizientes Fahren unterzogen?

Alle Schiffsführer sind generell dazu angehalten, mit der Ressource Kraftstoff schonend umzugehen. Zum Teil besitzen die eingesetzten Fahrzeuge ein Internationales Zeugnis über die Energieeffizienz (IEE); damit ist eine regelmäßige Schulung verbunden.

Im Geschäftsbereich des BMVg wird in verschiedenen Bereichen der Ausbildung in der Marine (z. B. Schiffsführung, Brücke und Navigation sowie Schifffahrt/-betrieb) Energieeffizienz eines Schiffes im Hinblick auf ökonomischen Betrieb (Kraftstoffverbrauch und Reichweite) thematisiert.

19. Welchen aktuellen Sachstand gibt es hinsichtlich Nummer 19 des Antrags der Koalitionsfraktionen (Bundestagsdrucksache 19/10149, S. 6), wonach „auch Behördenschiffe für den Nachweis der Praxistauglichkeit [Anmerkung der Fragesteller: von umweltrelevanten Innovationen] genutzt werden können“ sollen, und wie beabsichtigt die Bundesregierung, diese Forderung umzusetzen?

Die Frage wird für die Ressorts wie folgt beantwortet:

BMEL und BMVg:

Derzeit ist nicht geplant, Behördenschiffe für den Nachweis der Praxistauglichkeit von umweltrelevanten Innovationen zu nutzen.

BMF:

Ziel der Zollverwaltung ist es, durch den Einsatz von Rußpartikelfiltern oder Stickoxidkatalysatoren den Schadstoffausstoß der Flotte zu senken. So sind in der heutigen Zeit Forderungen über das Abgasverhalten stets Abnahmekriterien beim Bau der Schiffe. Darüber hinaus arbeitet die Zollverwaltung an neuen innovativen Antriebssystemen wie zum Beispiel gaselektrischen Antriebssystemen.

BMI:

Die Bundespolizei hat sich in der Vergangenheit mehrfach als Versuchsträger der Industrie angeboten (Test für Gasmotoren, Test Brennstoffzellen und Test Abgasreinigungssysteme), die Angebote wurden nicht angenommen.

BMVI:

Es wird auf die Antwort zu Frage 8 verwiesen.

20. Welchen aktuellen Sachstand gibt es hinsichtlich Nummer 25 des Antrags der Koalitionsfraktionen (Bundestagsdrucksache 19/10149, S. 6), wonach „qualitative, innovative, soziale und umweltbezogene Aspekte bei der Beschaffung von Behördenfahrzeugen ins Ausschreibungsverfahren“ einbezogen werden sollen, „sofern ein direkter Bezug zum Auftragsgegenstand gegeben ist“, des Weiteren sei zu prüfen, „ob und wie bei komplexeren Projekten die Lebenszykluskosten einbezogen werden können“, und wie beabsichtigt die Bundesregierung, diese Forderungen umzusetzen?

Qualitative, innovative, soziale und umweltbezogene Aspekte sind Bestandteil der Ausschreibungsverfahren bei der Beschaffung von Behördenschiffen.

Die Lebenszykluskosten werden bei komplexeren Projekten bereits vor Beginn der Ausschreibungsverfahren berücksichtigt. Dies geschieht im Rahmen von Voruntersuchungen, in denen die Investitions- und Betriebskosten für verschiedene Varianten gegenübergestellt werden.

21. Wie viele, und welche Landstromanlagen werden durch die angekündigte neue Bundesförderung (<https://www.bmwi.de/Redaktion/DE/Pressemitteilungen/2019/20191010-luft-in-deutschen-hafenstaedten-soll-sauberer-werden.html>) in jeweils welcher finanziellen Höhe voraussichtlich innerhalb welchen Zeitraums gefördert?

Der Deutsche Bundestag hat mit dem Wirtschaftsplan 2020 des Energie- und Klimafonds die Investitionsförderung für Landstromanlagen im Bereich der See- und Binnenschifffahrt bestätigt. Bis 2023 plant der Bund hierfür insgesamt 140 Mio. Euro zur Verfügung zu stellen. Die Mittel sollen als Finanzhilfen des Bundes an die Länder nach Artikel 104b des Grundgesetzes zur Kofinanzierung von Länderprogrammen verwendet werden. Eine entsprechende Verwaltungsvereinbarung wird aktuell zwischen Bund und Ländern erarbeitet und voraussichtlich im Sommer 2020 unterzeichnet.

Da die Ausgestaltung der Maßnahmen und die Finanzierung der einzelnen Projekte in Verantwortung der Länder liegen wird, kann die Bundesregierung keine Prognose zu konkreten Projekten abgeben.

22. An welchen dieser Landstromanlagen werden auch Behördenschiffe sich mit Strom versorgen können, und welche Behördenschiffe sind für den Bezug von Landstrom ausgerüstet?

Die mit Bundesmitteln kofinanzierten Landstromanlagen werden den geltenden technischen Standards entsprechen und somit grundsätzlich auch durch alle landstromfähigen Schiffe genutzt werden können. Somit können auch alle landstromtauglichen Behördenschiffe an den ausgerüsteten Liegeplätzen versorgt werden.

Alle Schiffe des Bundes verfügen über Anschlussmöglichkeiten für eine geeignete Stromversorgung von Land. Diesbezüglich wird auf die Antwort der Bundesregierung zu Frage 10 der Kleinen Anfrage der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN „Abgasemissionen bei Behördenschiffen“ auf Bundestagsdrucksache 17/14433 verwiesen.

23. Inwieweit wird in der Debatte um Umweltfreundlichkeit und geringe Emissionen von Behördenschiffen auch die Bundesmarine verpflichtet, Doppelhüllentanker einzuführen und neue Schiffe mit neuen Technologien auszustatten, welche über die internationalen, europäischen oder nationalen Emissionsanforderungen hinausgehen (bitte jeweilige konkrete Maßnahmen inklusive Nennung von Zeitpunkt der Einführung und Kosten – ggf. auch für Einzelmaßnahmen – tabellarisch auflisten)?

Bereits 1995 wurden die Einsatzgruppenversorger zur Umsetzung der seinerzeit gültigen MARPOL-Bestimmungen in Doppelhüllenbauweise gefordert. Ebenso sieht die künftige Betriebsstoffversorgung seegehender Einheiten der Marine die Einführung von Doppelhüllentankern vor.

Für neue Schiffe und Boote der Bundeswehr sind die geltenden Vorgaben zu Abgasemissionen einzuhalten. Dabei ist der jeweils aktuelle Stand der Technik zu nutzen, aber auch den besonderen Anforderungen aus dem militärischen Auftrag Rechnung zu tragen, so dass es zu keinen Einschränkungen im operati-

ven Betrieb und damit zu keiner Gefährdung der Soldatinnen und Soldaten an Bord oder der Auftragserfüllung kommt. Maßnahmen, die über die internationalen, europäischen oder nationalen Emissions-Anforderungen hinausgehen, sind nicht beabsichtigt.





