

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Claudia Müller, Dr. Bettina Hoffmann, Lisa Badum, Matthias Gastel, Stefan Gelbhaar, Oliver Krischer, Stephan Kühn (Dresden), Markus Tressel, Dr. Julia Verlinden, Daniela Wagner und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Recycling von Binnenschiffen

Das Durchschnittsalter von Binnenschiffen beträgt rund 45 Jahre (vgl. Bundestagsdrucksache 19/7510). Trotz des hohen Alters von Binnenschiffen und dem steigenden Bedarf an Modernisierung scheint es keine bedeutende Regelung für das Recycling von Binnenschiffen in Deutschland zu geben. Das Recycling von Seeschiffen hingegen ist seit 2013 auf europäischer Ebene über die Schiffsrecycling-Verordnung geregelt. Bei Binnenschiffen fehlt ein zielführender Ansatz in Deutschland, ebenso gibt es auf europäischer Ebene keine Harmonisierung. Auch Werftkapazitäten für sicheres und umweltgerechtes Recycling von See- und Binnenschiffen gibt es in Deutschland kaum bis gar nicht. Auf der Liste der Europäischen Union mit Anlagen für ein sicheres und umweltgerechtes Recycling von Seeschiffen ist zum Beispiel keine deutsche Werft gelistet (vgl. <https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/11678-Updating-the-European-List-of-ship-recycling-facilities-7th-version>).

Sofern sich eine Binnenschiffsbetreiberin bzw. ein Binnenschiffsbetreiber in Deutschland dazu entscheiden sollte, ihr bzw. sein Schiff dem Recycling zuzuführen, ist hierzulande die Regelung komplex, nicht unbedingt eindeutig und eine fachgerechte Verwertung kaum möglich. Entsprechend wird die Verschrottung häufig im Ausland, ggf. bei wenig verantwortungsvollen Bedingungen, durchgeführt. Hinzu kommt, dass Betreiber der Binnenschiffe bisher den Material-Restwert (Schrottwert) auch häufig als Teil ihrer Altersversorgung einplanen.

Daher, aber auch sobald ein wirksamer Anreiz für eine Flottenerneuerung geschaffen werden sollte, ist zukünftig nach Auffassung der Fragesteller eine verantwortungsvolle, aber auch im europäischen Vergleich preislich attraktive Verwertung ausgedienter Binnenschiffe zu ermöglichen.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. a) Wie viele in Deutschland registrierte Binnenschiffe bzw. Binnenschiffe deutscher Eigner wurden in den Jahren 2017, 2018 und 2019 nach Kenntnis der Bundesregierung außer Dienst gestellt und dem Recycling zugeführt?
- b) Wie viele Binnenschiffe davon wurden nach Kenntnis der Bundesregierung in Deutschland dem Recycling zugeführt?

- c) Inwieweit ist nach Kenntnis der Bundesregierung sichergestellt, dass Binnenschiffe, die zum Recycling exportiert werden, tatsächlich einer fachgerechten Verwertung zugeführt werden?
 - d) Hat die Bundesregierung Kenntnis darüber, wie viele der 2017, 2018 und 2019 zum Recycling exportierten Binnenschiffe nachweislich nicht einer fachgerechten Verwertung zugeführt wurden, und wenn ja, wie viele?
 - e) Wie viele Binnenschiffe werden nach Kenntnis der Bundesregierung in den Jahren 2020, 2021 und 2022 jeweils voraussichtlich außer Dienst gestellt und dem Recycling zugeführt?
2. Wie viele Betriebe gibt es nach Kenntnis der Bundesregierung in Deutschland, die das Recycling von Binnenschiffen durchführen?
 3. Wie teilt sich die deutsche Binnenschiffsflotte nach Kenntnis der Bundesregierung nach der Altersstruktur auf (jeweils getrennt nach Trockenfrachtschiffen, Tankschiffen, Passagierschiffen aufführen):
 - a) Anzahl der Schiffe 20 bis 29 Jahre;
 - b) Anzahl der Schiffe 30 bis 39 Jahre;
 - c) Anzahl der Schiffe 40 bis 49 Jahre;
 - d) Anzahl der Schiffe 50 bis 59 Jahre;
 - e) Anzahl der Schiffe 60 bis 69 Jahre;
 - f) Anzahl der Schiffe über 70 Jahre?
 4. Wie muss ein dem Recycling zuzuführendes Schiff umweltrechtlich klassifiziert werden, um eine Verwertung in Deutschland durchführen zu können?
 5. Wie muss ein dem Recycling zuzuführendes Schiff umweltrechtlich klassifiziert werden, um eine Verwertung im EU-Ausland bzw. in Drittstaaten durchführen zu können?
 6. Welche Leitfäden, Handlungsempfehlungen, Behördenwegweiser oder Ähnliches zum fachgerechten Recycling von Binnenschiffen gibt es in Deutschland, falls es nichts Gleichwertiges gibt, bis wann strebt die Bundesregierung dies, ggf. zusammen mit den Bundesländern oder auf EU-Ebene, an?
 7. Welche Erfordernisse seitens des deutschen Rechts gibt es, um Binnenschiffe im EU-Ausland oder in weiteren Drittstaaten dem Recycling zuzuführen?
 8.
 - a) Welche Genehmigungen sind nach Kenntnis der Bundesregierung erforderlich, um ein Binnenschiff in Deutschland dem Recycling zuzuführen?
 - b) Welche Stellen müssen Schiffseigner anlaufen, um diese Genehmigungen zu erhalten?
 - c) Mit welchen geschätzten Folge- bzw. Mehrkosten sind diese Genehmigungen für den Schiffseigner nach Kenntnis der Bundesregierung gegenüber einer Verwertung im benachbarten EU-Ausland oder in Drittstaaten verbunden?
 9. Welche Umweltstandards oder sonstigen Erfordernisse gelten in Deutschland, die nach Kenntnis der Bundesregierung im EU-Ausland bzw. in Drittstaaten ggf. nicht gelten?

10. Welche Bedingungen müssten nach Auffassung der Bundesregierung verbessert werden, um das Recycling von Binnenschiffen auch in Deutschland anbieten zu können?
11. Inwieweit ist die Bundesregierung bestrebt, dass deutsche Schiffbaubetriebe neben dem Schiffsneubau auch das Schiffsrecycling anbieten können?
12. Aus welchen Gründen findet sich auf den Listen der Europäischen Union zum sicheren und umweltfreundlichen Recyceln von Seeschiffen weiterhin keine Werft aus Deutschland?
13. Strebt die Bundesregierung an, die Rahmenbedingungen derart zu ändern, dass zukünftig auch deutsche Schiffbaubetriebe Schiffsrecycling anbieten, falls ja, inwieweit, falls nein, warum nicht?
14. Welchen Bedarf sieht die Bundesregierung für eine europäische Harmonisierung der Vorgaben zum Recycling von Binnenschiffen, und inwieweit war eine europäische Harmonisierung des Recyclings von Binnenschiffen Gegenstand der fachpolitischen Beratungen auf EU-Ebene?

Berlin, den 24. August 2020

Katrin Göring-Eckardt, Dr. Anton Hofreiter und Fraktion

