

Antrag

der Abgeordneten Claudia Müller, Dr. Franziska Brantner, Matthias Gastel, Stefan Gelbhaar, Markus Tressel, Daniela Wagner, Lisa Badum, Harald Ebner, Kai Gehring, Dr. Bettina Hoffmann, Sylvia Kotting-Uhl, Oliver Krischer, Christian Kühn (Tübingen), Renate Künast, Steffi Lemke, Dr. Ingrid Nestle, Friedrich Ostendorff, Dr. Julia Verlinden, Gerhard Zickenheiner und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Klimafreundliche Schifffahrt – Deutsche Ratspräsidentschaft nutzen

Der Bundestag wolle beschließen:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Die sich immer weiter verschärfende Klimakrise, aber auch Gesundheitsgefahren durch Schiffsemissionen in den Hafen- und Küstengebieten erfordern bereits seit Jahren eine deutliche Reduktion von Emissionen aus der Seeschifffahrt. Knapp 3 Prozent der gesamten weltweiten CO₂-Emissionen stammen aus der Schifffahrt, innerhalb des Verkehrssektors betrachtet sogar über 10 Prozent. Inzwischen wird auch die Reduktion von CO₂ als klimaschädliches Gas bei der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation (IMO) diskutiert, jedoch fehlen hier weitere verbindliche Regelungen und Maßnahmen. Dabei sind in den letzten Jahren hinsichtlich anderer Schadstoffemissionen verschiedene Fortschritte erreicht worden – etwa durch die Einrichtung von sog. Sonderemissionszonen (für Schwefel-/Stickoxide), z. B. in der Nord- und Ostsee. Hinsichtlich der klimaschädlichen CO₂-Emissionen wurde vor zwei Jahren im Rahmen der IMO lediglich ein Ziel verabschiedet, bis 2050 die Hälfte der weltweiten CO₂-Schiffsemissionen zu reduzieren. Doch das reicht nicht, um dem Ziel des Pariser Klimaabkommens gerecht zu werden, die globale Erhitzung auf deutlich unter 2 Grad zu begrenzen und um notwendige schnelle Fortschritte bei der Emissionsminderung in der Schifffahrt zu erzielen. Diese ist jetzt am Zug ihren Beitrag zur Erfüllung des Klimaschutzabkommens von Paris zu leisten, begleitet durch politische Ziele, ambitionierte Regularien und begleitende Forschung.

Das Seeschiff hat sich während der Corona-Krise als zuverlässiges Transportmittel bewiesen gestellt. So konnten wichtige Warentransporte weiter stattfinden und die Versorgung mit wichtigen Gütern sichergestellt werden. Doch die Schifffahrt ist noch immer mit fossilen Treibstoffen unterwegs. Dies wirkt sich auch negativ auf die Klimabilanz der transportierten Güter und Passagiere aus und unterstreicht die Relevanz einer wirksamen Emissionssenkung.

Eine wichtige Weichenstellung gelang dem Europäischen Parlament am 16.09.2020: Mit großer Mehrheit hat es einen Bericht zur Revision der europäischen Datenerhebung von Emissionen aus der Seeschifffahrt („Abänderungen des Europäischen Parlaments vom 16. September 2020 zu dem Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Verordnung (EU) 2015/757 zwecks angemessener Berücksichtigung des globalen Datenerhebungssystems für den Kraftstoffverbrauch von Schiffen“, im Folgenden „MRV-Bericht“; www.europarl.europa.eu/doceo/document/TA-9-2020-0219_DE.html) beschlossen. Das ist wegweisend für die europäische Klimaschutzpolitik der nächsten Jahre. Das Parlament erweitert den Vorschlag der Kommission erheblich und schlägt ein Effizienzziel für die Seeschifffahrt von 40 Prozent Reduktion nach Tonnenkilometern sowie die Einbeziehung in den Emissionshandel ab 2022 vor. Der Rat der Europäischen Union muss sich zu diesem Bericht und den enthaltenen Maßnahmen und Vorschlägen nun verhalten. Bisherlang hatte der EU-Rat sich lediglich mit dem ursprünglichen Vorschlag der EU-Kommission befasst.

Damit rasche Fortschritte erzielt werden können, muss die deutsche Ratspräsidentschaft die Entscheidungsfindung im EU-Rat priorisieren, sodass die Aufnahme der sog. Trilogverhandlungen zwischen Europäischem Parlament, Rat und Europäischer Kommission möglichst noch in diesem Jahr beginnen kann.

Außerdem wird es auf die Mitgliedstaaten der EU und damit auf Deutschland ankommen, die Forderungen des Europäischen Parlaments auf allen Ebenen, insbesondere bei der IMO, auf die Tagesordnung zu setzen und so die Weichen für eine klimafreundliche Schifffahrt zu stellen. Zusätzlich gilt es, hierzulande sowie in Europa begleitende Maßnahmen auf den Weg zu bringen und durch Forschung und Investitionsförderung Innovationen zu beschleunigen. Dies kann dazu beitragen, alternativen Antrieben zur Marktreife zu verhelfen.

Die aktuelle deutsche EU-Ratspräsidentschaft sollte bereits jetzt die EU-Kommission auffordern, schnellstmöglich Initiativen für eine klimafreundlichere Schifffahrt vorzulegen und ein Modell zum Einbezug der Seeschifffahrt in einen europäischen Handel von Emissionsrechten zu entwickeln. Der vom EU-Parlament vorgeschlagene „Ocean Fund“ kann dazu beitragen, diese Herausforderungen zu lösen, indem die eingezahlten Gelder zweckgebunden für Forschung und innovative Technologien verwendet werden. Norwegen hat dies etwa mit seinem sog. NO_x-Fonds bereits vorgemacht. Dies ließe sich auch auf europäischer Ebene für CO₂ einführen. Für die dortige Schifffahrtsindustrie werden bei Nichteinhaltung von Emissionsgrenzen Zahlungen fällig, über die in Norwegen bereits wichtige Projekte für alternative Antriebe gefördert werden konnten.

Es ist zu begrüßen, dass die Seeschifffahrt nun, wie andere Verkehrsmittel auch, zum Handeln hinsichtlich Maßnahmen für mehr Klimaschutz einbezogen werden soll. Klimafreundliche Schifffahrt kann nur stattfinden, wenn dafür auch alternative, nichtfossile Treibstoffe und Antriebe bereitstehen. Nur durch den verstärkten Druck auf die Industrie wird auch die Suche nach den nötigen Lösungen beschleunigt. Der Emissionsrechtshandel wirkt als wichtiger ökonomischer Treiber, wenn die Klimaschädigung so einen Preis bekommt und vermiedene CO₂-Emissionen so zum Wettbewerbsvorteil werden. Europa würde zum Leitmarkt für klimafreundliche Antriebe in der Schifffahrt und die europäische Industrie hätte die Chance zum Technologieführer auf diesem Gebiet zu werden. Darauf wird es ankommen, um als maritimer Standort in Europa weiterhin mit hoher Qualität und umweltfreundlichen Lösungen gegenüber Konkurrenten z. B. in Asien zu bestehen.

Dies hätte den positiven Effekt, dass die häufig schleppenden Entscheidungen bei der IMO beschleunigt werden.

- II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,
1. die Vorschläge des Berichts des Europäischen Parlaments für eine klimafreundlichere Schifffahrt (sog. „MRV-Bericht“) aktiv zu unterstützen,
 2. auf europäischer Ebene die EU-Ratspräsidentschaft zu nutzen, um zügige Verhandlungen mit den anderen Mitgliedstaaten aufzunehmen,
 3. auf europäischer Ebene die EU-Kommission zu einer raschen Vorlage der im Bericht des Europäischen Parlaments enthaltenen Punkte, insbesondere der Ausgestaltung des Einbezugs der Seeschifffahrt in den europäischen Emissionshandel, aufzufordern,
 4. Investitionen in klima- und umweltfreundliche Schifffahrt sowie Innovationen stärker zu fördern und entsprechende weitere zielführende Programme aufzulegen,
 5. auf internationaler Ebene, insbesondere bei der IMO, sämtliche Vorhaben für eine klima- und umweltfreundliche Seeschifffahrt zu unterstützen und mithilfe weiterer Mitgliedstaaten zielführende Lösungen einzubringen und Zwischenschritte wie aktuell den Vorschlag zur Einrichtung eines internationalen Fonds für die Forschung in innovative Schifffahrt zu unterstützen.

Berlin, den 3. November 2020

Katrin Göring-Eckardt, Dr. Anton Hofreiter und Fraktion

