

Beschlussempfehlung und Bericht

des Ausschusses für Verkehr und digitale Infrastruktur (15. Ausschuss)

**zu dem Antrag der Abgeordneten Claudia Müller, Dr. Franziska Brantner, Matthias Gastel, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 19/23987 –**

Klimafreundliche Schifffahrt – Deutsche Ratspräsidentschaft nutzen

A. Problem

Die Antragsteller haben einen Antrag eingebracht, mit dem die Bundesregierung aufgefordert werden soll, auf europäischer Ebene Maßnahmen zur Reduktion von CO₂-Emissionen in der Seeschifffahrt zu initiieren und zu unterstützen.

B. Lösung

Ablehnung des Antrags mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU, SPD, AfD und FDP gegen die Stimmen der Fraktionen DIE LINKE und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN.

C. Alternativen

Annahme des Antrags.

D. Kosten

Wurden nicht erörtert.

Beschlussempfehlung

Der Bundestag wolle beschließen,
den Antrag auf Drucksache 19/23987 abzulehnen.

Berlin, den 16. Dezember 2020

Der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur

Cem Özdemir
Vorsitzender

Felix Schreiner
Berichtersteller

Bericht des Abgeordneten Felix Schreiner

I. Überweisung

Der Deutsche Bundestag hat den Antrag auf **Drucksache 19/23987** in seiner 195. Sitzung am 26. November 2020 beraten und an den Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur zur federführenden Beratung sowie an den Ausschuss für Wirtschaft und Energie, den Ausschuss für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit, den Ausschuss für Bildung, Forschung und Technikfolgenabschätzung und an den Ausschuss für die Angelegenheiten der Europäischen Union zur Mitberatung überwiesen.

II. Wesentlicher Inhalt der Vorlage

Die Antragsteller führen aus, dass sowohl die Klimakrise als auch Gesundheitsgefahren durch Schiffsemissionen in den Hafen- und Küstengebieten bereits seit Jahren eine deutliche Reduktion von Emissionen aus der Seeschifffahrt erforderten. Sie stellen dar, dass knapp drei Prozent der gesamten weltweiten CO₂-Emissionen aus der Seeschifffahrt stammten, innerhalb des Verkehrssektors sogar über zehn Prozent. Die Internationale Seeschifffahrtsorganisation IMO diskutiere dieses Problem, jedoch fehlten weitere verbindliche Regelungen und Maßnahmen. Die IMO habe lediglich das Ziel verabschiedet, bis 2050 die Hälfte der weltweiten CO₂-Schiffsemissionen zu reduzieren. Das reiche laut den Antragstellern nicht, um dem Ziel des Pariser Klimaabkommens, die globale Erhitzung auf deutlich unter zwei Grad zu begrenzen, gerecht zu werden.

Das Seeschiff habe sich während der Corona-Krise als zuverlässiges Transportmittel für Warentransporte erwiesen, sei aber immer noch mit fossilen Treibstoffen unterwegs, was sich negativ auf die Klimabilanz auswirke.

Das Europäische Parlament habe ein Effizienzziel für die Seeschifffahrt von 40 Prozent Reduktion nach Tonnenkilometern sowie die Einbeziehung in den Emissionshandel vorgeschlagen und damit den Vorschlag der Europäischen Kommission erheblich erweitert. Der Rat der Europäischen Union müsse sich nun zu einem diesbezüglichen Bericht und den darin enthaltenen Maßnahmen und Vorschlägen verhalten. Die aktuelle deutsche EU-Ratspräsidentschaft solle 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“ könne dazu beitragen, diese Herausforderungen zu lösen, indem die eingezahlten Gelder zweckgebunden für Forschung und innovative Technologien verwendet würden.

Nach Ansicht der Antragsteller könne klimafreundliche Schifffahrt nur stattfinden, wenn dafür auch alternative, nicht fossile Treibstoffe und Antriebe bereitstünden. Verstärkter Druck auf die Industrie solle die Suche nach nötigen Lösungen beschleunigen. Zudem wirke der Emissionsrechtehandel als wichtiger ökonomischer Treiber. Die Antragsteller erwarten ferner eine Beschleunigung der Entscheidungsfindung bei der IMO.

Der Deutsche Bundestag solle die Bundesregierung auffordern, die Vorschläge des „MRV-Berichts“ des Europäischen Parlaments für eine klimafreundliche Schifffahrt aktiv zu unterstützen und die EU-Ratspräsidentschaft nutzen, um zügige Verhandlungen mit den anderen Mitgliedstaaten aufzunehmen. Die EU-Kommission solle zu einer raschen Vorlage der in diesem Bericht enthaltenen Punkte, insbesondere der Ausgestaltung des Einbezugs der Seeschifffahrt in den europäischen Emissionshandel, aufgefordert werden. Die Bundesregierung solle Investitionen und Innovationen in klima- und umweltfreundliche Schifffahrt stärker fördern und entsprechende weitere zielführende Programme auflegen sowie sämtliche diesbezügliche Vorhaben auf internationaler Ebene unterstützen. Dazu zähle auch der Vorschlag zur Einrichtung eines internationalen Fonds für die Forschung in innovative Schifffahrt.

III. Stellungnahmen der mitberatenden Ausschüsse

Der **Ausschuss für Wirtschaft und Energie** hat den Antrag auf Drucksache 19/23987 in seiner 99. Sitzung am 16. Dezember 2020 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU, SPD, AfD und FDP gegen die Stimmen der Fraktionen DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN dessen Ablehnung.

Der **Ausschuss für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit** hat den Antrag auf Drucksache 19/23987 in seiner 91. Sitzung am 16. Dezember 2020 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU, SPD, AfD und FDP gegen die Stimmen der Fraktionen DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN dessen Ablehnung.

Der **Ausschuss für Bildung, Forschung und Technikfolgenabschätzung** hat den Antrag auf Drucksache 19/23987 in seiner 60. Sitzung am 16. Dezember 2020 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU, SPD, AfD und FDP gegen die Stimmen der Fraktionen DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN dessen Ablehnung.

Der **Ausschuss für die Angelegenheiten der Europäischen Union** hat den Antrag auf Drucksache 19/23987 in seiner 80. Sitzung am 16. Dezember 2020 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU, SPD, AfD und FDP gegen die Stimmen der Fraktionen DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN dessen Ablehnung.

IV. Beratungsverlauf und Beratungsergebnisse im federführenden Ausschuss

Der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur hat den Antrag auf Drucksache 19/23987 in seiner 95. Sitzung am 16. Dezember 2020 beraten.

Die **Fraktion der CDU/CSU** äußerte, dass vor der Corona-Pandemie etwa 2,2 Prozent der weltweiten CO₂-Emissionen durch den Seeverkehr entstanden seien, was nahezu den kompletten Treibhausgasemissionen Deutschlands unter normalen Umständen entspreche. Um die Ziele des Pariser Klimaschutzabkommens zu erreichen, sei es der richtige Weg, neu zu bauende Schiffe stufenweise bis 2025 in ihrer Effizienz zu verbessern, den europäischen Emissionshandel auf den Seeverkehr auszuweiten sowie Steuerbefreiungen für Seeverkehrskraftstoffe zu überprüfen. Ferner könne noch viel in der Landstromversorgung getan werden, um in den Häfen noch stärker auch auf Elektrifizierung setzen zu können. Den Antrag lehne man ab, weil man nicht national, sondern abgestimmt auf europäischer Ebene im Rahmen des Green Deals Vorschläge erarbeiten sollte.

Die **Fraktion der SPD** führte aus, dass sich der Antrag aufgrund Regierungshandelns erledigt habe. In einem gemeinsamen Antrag der großen Koalition zur Nationalen Maritimen Konferenz (Drucksache 19/10149) habe man all die Punkte eingebracht, die im vorliegenden Antrag enthalten seien. Die darin aufgestellten Forderungen gingen weiter als im vorliegenden Antrag, weil man gerade für drittstaatengeflaggte Schiffe im europäischen Seeverkehrsgebiet technische und soziale Standards setzen wolle. Dafür habe man im aktuellen Haushalt durch das Setzen von Investitionsschwerpunkten in klimafreundliche Schiffe, Antriebstechnologien über LNG und die Förderung von Landstromanlagen Vorsorge getroffen. Landstrom sei allerdings sehr teuer, da ein Schiff ungefähr den Energiebedarf einer Stadt mit 50.000 Einwohnern habe.

Die **Fraktion der AfD** stellte fest, dass es keine Null-Emissionsschifffahrt auf den Welthandelsrouten geben werde. Es gebe weltweit kaum ein Revier, wo man nicht mit Diesel fahre. Es sei aber auch im Interesse des Reeders und des Charterers, treibstoffoptimiert zu fahren. Das Ziel, die Emissionen bis 2050 zu halbieren, sei nahezu nicht machbar. Des Weiteren wies sie auf die Passagierschifffahrt hin, die neben starken Emissionen auch einen hohen Wasserverbrauch sowie Chemieabfälle durch Bordtoiletten produziere, was ebenfalls ein Problem sei. Insgesamt sei festzustellen, dass in der Schifffahrt schon sehr viel getan werde, um die Emissionen zu reduzieren. Es seien aber Grenzen gesetzt, so dass der Wunsch nach einer Null-Emissionsschifffahrt nicht zu verwirklichen sei.

Die **Fraktion der FDP** machte ebenfalls auf die Kosten des Landstroms aufmerksam und erinnerte daran, dass die Bundesregierung seit vielen Jahren die Befreiung der EEG-Umlage beim Landstrom prüfe. Insofern sei es

sinnvoll, diese Prüfungen jetzt auch zu einem Ende kommen zu lassen. Man unterstütze die Forderung, den Emissionshandel auf den Seeverkehr auszuweiten. Der Emissionshandel solle die Verursacher von Emissionen dahin bringen, verkehrsträgerübergreifend mehr in Forschung und Entwicklung zu investieren und nicht weitere Subventionen gezielt auf einzelne Verkehrsträger auszubringen. Daher lehne man den Antrag ab.

Die **Fraktion DIE LINKE** unterstrich die Forderung, die Emissionen im Schiffsverkehr bis 2050 auf null zu reduzieren, weil man sonst die Klimaziele niemals einhalten könne. Das Kernproblem im Schiffsverkehr, wie bei anderen Verkehrsträgern auch, sei, dass bislang alle technisch erreichten Einsparungen bei den Emissionen durch weiteres Wachstum aufgezehrt würden. Die IMO habe Prognosen angestellt und bis zu 250 Prozent Wachstum im Schiffsverkehr bis 2050 berechnet. Das Wichtigste sei zunächst, völlig unsinnige und klimaschädliche Subventionstatbestände auszuschließen und zumindest die Steuerbefreiung für Schiffskraftstoffe aufzuheben. Alle Erfahrungen großer Transformationen belegten, dass es alleine mit technischen Veränderungen nicht gehen werde. Daher müsse man den Schiffsverkehr insgesamt reduzieren. Das gelte auch für den bereits angesprochenen Passagierschiffsverkehr.

Die **Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN** erklärte, dass es bei ihrem Antrag explizit nicht darum gehe, national voranzugehen, sondern abgestimmte Handlungen im Rahmen der EU zu erreichen. Der Bericht des Europäischen Parlaments müsse jetzt umgesetzt werden, was man noch im Rahmen der deutschen Ratspräsidentschaft erreichen oder wenigstens als Thema an den Nachfolger Portugal übergeben wolle. Es sei jetzt wichtig, dass die Europäische Union hier handle, wenn man auch auf internationaler Ebene nicht nur Vorreiter sein, sondern auch Standards setzen wolle. Man wisse, dass es einen entsprechenden Prozess bei der IMO gebe, weltweite Maßnahmen zu verhandeln. Das angepeilte Ziel für konkrete Maßnahmen sei 2023, daher müsse man jetzt in diesen Prozess gehen.

Der **Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur** empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU, SPD, AfD und FDP gegen die Stimmen der Fraktionen DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN die Ablehnung des Antrags auf Drucksache 19/23987.

Berlin, den 16. Dezember 2020

Felix Schreiner
Berichterstatter

