

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Andrej Hunko, Jörg Cezanne, Ralph Lenkert, Hubertus Zdebel, Michel Brandt, Dr. Gesine Löttsch, Žaklin Nastić, Dr. Alexander S. Neu, Victor Perli, Helin Evrim Sommer, Dr. Kirsten Tackmann und der Fraktion DIE LINKE.

Deutsche Seeschifffahrt in der Arktis

In den „Leitlinien deutscher Arktispolitik – Verantwortung übernehmen, Vertrauen schaffen, Zukunft gestalten“ (August 2019) signalisiert die Bundesregierung ein erkennbares Interesse an der Arktis. Sie spricht sich für den Erhalt der Umwelt- und Lebensbedingungen, für den Schutz der biologischen Vielfalt in der Arktis sowie für das Vorsorge- und Verursacherprinzip in der Arktis aus. Die Bundesregierung tritt für die Vermeidung von Entwicklungen, die zu Umweltbelastungen führen können, ein. Dabei beruft sich die Bundesregierung auf die Bedeutung der Forschung sowie auf internationale Abkommen wie den Klimaschutzplan 2050 und die Nachhaltigkeitsziele der Agenda 2030. Sie setzt sich in internationalen Gremien wie in der Internationalen Seeschifffahrts-Organisation (IMO) oder im Arktischen Rat für diese Ziele ein.

Die Arktis als besonders vulnerable Region, in der die Folgen des Klimawandels in den letzten Jahren besonders zu spüren sind (vgl. <https://www.sueddeutsche.de/wissen/arktis-meereis-klimawandel-polarstern-1.4981746>), bedarf nach Ansicht der Fragestellerinnen und Fragesteller eines besonderen Schutzes. Die Flora und Fauna in der Arktis werden jedoch durch das Interesse seitens Handelsnationen und Reedereien, die die Arktis in Zukunft zunehmend für die internationale und innerarktische Seeschifffahrt nutzen möchten, bedroht. Wirtschaftsakteure profitieren von neu entstehenden Seewegen als Folge des Klimawandels, da so die Transporte gewinnbringender gestaltet werden können. Speziell die Zahl der Transits von Transportschiffen in der Nordostpassage ist in den letzten Jahren deutlich gestiegen (<https://arctic-lio.com/category/datavisualizations/>). Es ist erwartbar, dass die Nordostpassage in naher Zukunft insbesondere für das sogenannte Bulk Shipping (Massenguttransporte) eine wichtige Rolle spielen wird, nicht zuletzt aufgrund der Unrentabilität der Nordwestpassage sowie der transpolaren Passage (vgl. Factsheet des Alfred-Wegener-Instituts (AWI): Schifffahrt in der Arktis; https://www.arctic-office.de/fileadmin/user_upload/www.arctic-office.de/PDF_uploads/FactSheet_Schifffahrt.pdf).

Aufgrund der Klimakrise und des damit einhergehenden besonders hohen Temperaturanstiegs in der Arktis schmelzen selbst im optimistischsten Szenario große Teile des arktischen Meereises, sodass die Arktis laut einer Studie des Potsdam-Instituts für Klimafolgenforschung (PIK) schon zur Mitte des Jahrhunderts eisfrei und damit ohne Eisbrecher beschiffbar sein könnte (Glennemann, Nicole/Willner, Sven N./Levermann, Anders 2020: Paris Climate Agreement passes the cost-benefit test. Nature Communications). Bereits im Sommer 2019 war die Nordostpassage über 93 Tage komplett eisfrei (vgl. Spiegel Wissenschaft: Eis-Negativrekord in der Nordpolarregion: Die Arktis will nicht zu-

frieren, 28. Oktober 2020). Bis zum Ende des 21. Jahrhunderts könnte sich die Zeitspanne für eine Durchquerung der Nordostpassage um vier bis sechseinhalb Monate verlängern (vgl. Factsheet des AWI: Schifffahrt in der Arktis). Laut AWI „[...] hat sich die Schmelzperiode in der Arktis um fünf Tage pro Jahrzehnt verlängert. Von September 1979 bis 2018 ist das Meereis um 37 % zurückgegangen. Dies bedeutet eine Abnahme der Meereisdehnung in den Septembermonaten um 13 % pro Jahrzehnt“ (ebd.). Auch das mehrjährige Eis nimmt rapide ab (vgl. ebd.).

Die Bundesregierung verfolgt in der Arktis nicht nur umweltpolitische, sondern auch wirtschaftliche Interessen. Diese ökonomischen insbesondere maritimen Interessen sind im Kontext des geopolitischen Wettrennens von Staaten um die Arktis zu sehen und werden von den Fragestellerinnen und Fragestellern angesichts der besonderen Rolle der Arktis im Klimawandel kritisch betrachtet.

Speziell die Seeschifffahrt in der Arktis geht mit extremen ökologischen Risiken einher. Zu diesen zählen (vgl. Factsheet des AWI: Schifffahrt in der Arktis):

- Schadstoffemissionen,
- Ablage von Rußpartikeln auf dem Eis (v. a. aus Schweröl) und die damit einhergehende verstärkte Eisschmelze,
- Einführung invasiver Arten,
- Abrieb von Biofouling,
- Unterwasserschall insbesondere durch Eisbrecher als Gefahr für marine Säugetiere,
- hohes Unfallrisiko (im Falle einer Havarie eine Ölverschmutzung mit großen Langzeitschäden),
- Reguläre Einleitung von Abwässern, Abfällen und Schweröl (insbesondere durch Kreuzfahrtschiffe).

Schutzmaßnahmen wie beispielsweise eine Senkung der erlaubten Grenzwerte für Schiffsemissionen, eine Verpflichtung zur CO₂-Kompensation, die Ausweisung von Schutzgebieten und Emissionsüberwachungsgebieten, ein Schwerölverbot sowie fortschrittlichere Schiffstechnologien scheinen diesen Risiken nach Ansicht der Fragestellerinnen und Fragesteller nicht ausreichend und unmittelbar genug begegnen zu können.

Der Bund fördert die deutsche Flagge insbesondere seit dem Beschluss eines Maßnahmenpakets im Jahr 2016 mit erheblichen finanziellen Mitteln, um die deutsche Flagge angesichts zunehmender Ausflaggungen zu stärken: Die Reedereien deutsch-flaggiger Schiffe profitieren von einer Bezuschussung zur Senkung der Lohnnebenkosten, von einer finanziellen Unterstützung zur Schaffung von Ausbildungsplätzen sowie von einem hundertprozentigen Lohnsteuereinkauf für Seeleute (vgl. <https://www.deutsche-flagge.de/de/flagge/pluspunkte>). Insofern ist die Thematik nach Sicht der Fragestellerinnen und Fragesteller von großem öffentlichem Interesse. Wirtschaftlich spricht gegen eine zunehmende Schifffahrt in der Arktis (abseits von umweltpolitischen Gründen) die mangelhafte marine Infrastruktur sowie fehlende Einrichtungen der Seenotrettung und Satellitenabdeckung (vgl. Factsheet des AWI: Schifffahrt in der Arktis). Andererseits verkürzen sich Strecken und Fahrzeiten durch die Nutzung der transarktischen Seewege verglichen mit traditionellen Seewegen teilweise deutlich. Zum Beispiel reduziert sich die Strecke von Nordwesteuropa nach Ostasien um 30 bis 40 Prozent im Vergleich zur Suez-Kanal-Strecke (vgl. Factsheet des AWI: Schifffahrt in der Arktis). Dahingehend stellt sich die Frage, welches Potenzial die Bundesregierung in einer Erschließung der Arktis für deutsche Handelsschiffe sieht, also ob und falls ja, inwiefern die Bundesregierung eine zu-

nehmende deutsche Beteiligung an der Seeschifffahrt in der Arktis plant, vorbereitet sowie unterstützt.

Die deutsche Hafenmanagementgesellschaft Bremenports plant in Kooperation mit isländischen Partnern den Bau eines Tiefwasserhafens in Finna fjord (Island), wozu sie am 11. April 2019 das Unternehmen Finna fjord Port Development Company gegründet hat. Darüber hinaus soll ein Industriegelände für die Versorgung des Hafens und für gewerbliche Aktivitäten geschaffen sowie Infrastruktur für den Hafen und die am Standort vorgesehene Industrie gebaut werden, einschließlich Strom- und Wasserversorgung sowie Straßenanbindung (<https://bremen-ports.de/hafen-fuer-nachhaltige-entwicklung-im-nordosten-isl-land/>). Der Hafen in Finna fjord soll unter anderem als Umschlagplatz für die Schifffahrt der Nordostpassage dienen. Laut Bremenports ist die Gegend um Finna fjord kaum bewohnt, und das Projekt orientiert sich streng an Nachhaltigkeitskriterien. Auf Aspekte der Biodiversität geht Bremenports allerdings in der Pressemitteilung zur Gründung einer Gesellschaft mit isländischen Partnern nicht ein. Sein Bau trägt nach Ansicht der Fragestellerinnen und Fragesteller dazu bei, die Weichen für eine zunehmende Dichte von Handelsschiffen in der Arktis zu stellen, was mit einer Erhöhung der oben genannten extremen Risiken einhergeht.

Nach Ansicht der Fragestellerinnen und Fragesteller stehen etwaige wirtschaftliche Interessen der Bundesregierung bezüglich der Seeschifffahrt in der Arktis in Konflikt mit den in den Leitlinien deutscher Arktisstrategie festgehaltenen umweltpolitischen Verpflichtungen.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Welche Bedeutung misst die Bundesregierung der Seeschifffahrt im arktischen Raum zu?
2. Überwiegen nach Einschätzung der Bundesregierung die Vorteile für die Seeschifffahrt durch neu entstehende Seewege (insbesondere kürzere Fahrstrecken und Fahrzeiten) oder die in der Vorbemerkung der Fragesteller gelisteten Risiken einer zunehmenden Seeschifffahrt in der Arktis (bitte begründen)?
3. Welches der in der Vorbemerkung der Fragesteller genannten Risiken stellt nach Einschätzung der Bundesregierung die größte Gefahr für die Umwelt- und Lebensbedingungen in der Arktis dar (bitte begründen)?
4. Welche in einem deutschen Register geführten Handelsschiffe waren nach Kenntnis der Bundesregierung wann im arktischen Raum unterwegs (bitte nach Anzahl, Jahr, Schiffstyp, Flaggenstaat, Reederei, Eisklasse und Eisstyp, Gesamttragfähigkeit in Tons Deadweight, Bruttoreaumzahl, sowie Abfahrts- und Ankunftszeit und Abfahrts- und Ankunftszeit seit 2010 aufschlüsseln)?
5. Welche Treibstoffe werden aktuell nach Kenntnis der Bundesregierung von Handelsschiffen deutscher Reedereien im arktischen Raum genutzt?
6. Wie viele Handelsschiffe deutscher Reedereien besitzen nach Kenntnis der Bundesregierung eine Eisklasse, und wie viele davon werden in einem deutschen Register geführt (bitte nach Flaggenstaat differenziert angeben)?

7. Wie viele in einem deutschen Register geführte Tanker haben nach Kenntnis der Bundesregierung die Nordostpassage seit 2010 für den innerarktischen Transport von Flüssigerdgas (LNG) zu deutschen Häfen genutzt (bitte nach Anzahl, Jahr, Schiffstyp, Flaggenstaat, Reederei, Eisklasse und Eistyp, Gesamt-Tragfähigkeit in Tons Deadweight, Bruttoreaumzahl, sowie Abfahrts- und Ankunftszeit und Abfahrts- und Ankunftsart ab 2010 aufschlüsseln)?
8. Wie viele dieser Tanker haben nach Kenntnis der Bundesregierung zu welchem Zeitpunkt und mit welchem Treibstoff die Nordostpassage für den innerarktischen Transport von Flüssigerdgas (LNG) zu deutschen Häfen seit 2010 genutzt (bitte nach Anzahl, Jahr, Treibstoff, Flaggenstaat aufschlüsseln)?
9. Wird in Deutschland nach Kenntnis der Bundesregierung aktuell am Bau sowie an der Entwicklung neuer Eisbrecher für die Arktisregion gearbeitet, welche über Forschungszwecke hinaus auch anderen Zwecken dienen sollen?
10. Welche Handelsschiffe mit Eisklasse wurden seit 2000 in deutschen Schiffswerften nach Kenntnis der Bundesregierung gebaut bzw. sind in Planung (bitte nach Jahr, Ort der Werft, Auftraggeber, Schiffstyp und Eisklasse und Eistyp aufschlüsseln)?
11. Wurden seit 2010 nach Kenntnis der Bundesregierung Schiffe mit Eisklasse im Ausland für deutsche Auftraggeber gebaut (bitte nach Jahr, Ort der Werft, Auftraggeber, Schiffstyp und Eisklasse und Eistyp aufschlüsseln)?
12. Ist nach Kenntnis der Bundesregierung in Planung, Schiffe mit Eisklasse im Ausland für deutsche Auftraggeber bauen zu lassen (falls ja, bitte nach Jahr, Ort der Werft, Auftraggeber, Schiffstyp und Eisklasse und Eistyp aufschlüsseln)?
13. Unterstützt die Bundesregierung deutsche Reedereien im Bau von Schiffen mit Eisklasse, und falls ja, inwiefern (bitte nach Jahr, Ort der Werft, Summe der Förderung, Schiffstyp und Eisklasse und Eistyp aufschlüsseln), und falls nein, plant die Bundesregierung dies für die Zukunft (bitte begründen)?
14. Wie steht die Bundesregierung zu den Bestrebungen seitens Bremenports und ihren isländischen Partnern, einen Tiefwasserhafen auf Island zu bauen?
15. Hat die Bundesregierung vor, den Tiefwasserhafen (siehe Vorbemerkung der Fragesteller) finanziell zu unterstützen, und falls ja, wann, in welcher Höhe, und mit welcher Begründung?
16. Sieht die Bundesregierung im Bau des Tiefwasserhafens in Island Risiken für die Umwelt, und wenn ja, welche?
17. Inwiefern sieht die Bundesregierung den Bau des geplanten Tiefwasserhafens in Island, der eine zunehmende Nutzung der Nordostpassage vorbereitet, mit den in den Leitlinien deutscher Arktisstrategie festgehaltenen Bekenntnissen zu Klimaschutz in der Arktis vereinbar?
18. Auf Basis von welchen Kriterien werden deutsche Expertinnen und Experten für die Arbeitsgemeinschaften des Arktischen Rats ausgewählt, und welche Rolle spielt dabei das Auswärtige Amt sowie das Deutsche Arktisbüro (bitte begründen)?

19. Inwiefern bringen sich das Umweltbundesamt sowie das Bundesamt für Naturschutz in die Arbeits- und Expertengruppen des Arktischen Rats ein?
20. Inwiefern setzt sich Deutschland in der IMO für ein Schwerölverbot im arktischen Raum ein, und welche Fortschritte sieht die Bundesregierung in der Diskussion um ein Schwerölverbot innerhalb der IMO?
21. Welche Entwicklungen sieht die Bundesregierung in der Diskussion um ein Schwerölverbot im arktischen Raum, und welche Konsequenzen wird sie aus diesen Erkenntnissen ziehen (bitte begründen)?
22. Mit welchen Mitteln hat die Bundesregierung die Ausweisung von Schutzgebieten in der IMO unterstützt (vgl. Unterrichtung durch die Bundesregierung – Leitlinien deutscher Arktispolitik 2019, S. 2), und mit welchen wird sie dies vor dem Hintergrund welcher Erkenntnisse ggf. zukünftig tun (bitte begründen)?
23. Über welche Informationen verfügt die Bundesregierung hinsichtlich des aktuellen Stands zur Ausweisung von Schutzgebieten im arktischen Raum?
24. Mit welchen Mitteln hat die Bundesregierung die Ausweisung von Emissionsüberwachungsgebieten in der Arktis unterstützt oder plant, dies zu tun (bitte begründen)?
25. Mit welchen Mitteln hat die Bundesregierung eine Senkung der erlaubten Grenzwerte für Schiffsemissionen und eine Verpflichtung zu einer CO₂-Kompensation unterstützt, und mit welchen wird sie dies vor dem Hintergrund welcher Erkenntnisse zukünftig tun (bitte begründen)?
26. Über welche Informationen verfügt die Bundesregierung zur aktuellen Diskussion in der IMO, Maßnahmen zur Senkung von Schiffsemissionen in der Arktis durchzusetzen (vgl. Unterrichtung durch die Bundesregierung – Leitlinien deutscher Arktispolitik 2019, S. 4)?
27. Welche konkreten internationalen Initiativen zum Klimaschutz in der Arktis hat die Bundesregierung bisher unterstützt, und welche wird sie vor dem Hintergrund welcher Erkenntnisse ggf. zukünftig unterstützen (bitte begründen)?
28. Mit welchen finanziellen und weiteren Mitteln hat die Bundesregierung zur Verhinderung von Wald- und Tundrabränden im arktischen Raum bisher beigetragen (bitte nach Jahren, Orten und Umfang der Unterstützung aufschlüsseln), und mit welchen Maßnahmen will sie zukünftig zur Verhinderung von Wald- und Tundrabränden im arktischen Raum beitragen (bitte begründen)?
29. Mit welchen finanziellen und weiteren Mitteln hat die Bundesregierung bisher zur Verhinderung von Torf- und Moorbränden im arktischen Raum beigetragen (bitte nach Jahren, Orten und Umfang der Unterstützung aufschlüsseln), und mit welchen Maßnahmen will sie zukünftig zur Verhinderung von Torf- und Moorbränden im arktischen Raum beitragen (bitte begründen)?
30. Wie ist nach Kenntnis der Bundesregierung die Abfallentsorgung für Schiffsabfälle bei Nutzung der Nordostpassage sichergestellt, ist die notwendige Infrastruktur vorhanden?
31. Wie kann nach Kenntnis der Bundesregierung in den arktischen Gewässern illegale Abfallentsorgung und die Entsorgung von Ballast- und Reinigungswasser verhindert werden?

32. Welche konkreten Aktivitäten unternimmt die Bundesregierung gegen unter anderem aus Deutschland stammendes Mikroplastik, das sich über Jahrzehnte im arktischen Eis festsetzt und beim Abschmelzen freigesetzt wird (vgl. Bergmann, Melanie et al.: White and wonderful? Microplastics prevail in snow from the Alps to the Arctic, in Science Advances Jg. 5 (2019) Nr. 8)?

Berlin, den 6. April 2021

Amira Mohamed Ali, Dr. Dietmar Bartsch und Fraktion

