

Kleine Anfrage

der Fraktion der CDU/CSU

Auswirkungen der EU-Taxonomie auf die Schifffahrt

Die EU soll bis 2050 klimaneutral werden. Um das zu erreichen, wurde der Green Deal erarbeitet – ein ehrgeiziges Programm, das unter anderem darauf abzielt, dass Gelder (privatwirtschaftliche investive Mittel oder öffentliche Fördergelder) künftig möglichst in ökologisch nachhaltige Investitionen fließen. Als Grundlage dafür dient die Taxonomie-Verordnung, die einheitliche Kriterien für Unternehmen und Investoren festlegt, um zu ermitteln, ob eine Wirtschaftsaktivität ökologisch nachhaltig ist. Dieser Kriterienkatalog hat Auswirkungen auf die hiesige Schifffahrtsbranche. Laut den führenden deutschen Verbänden sind die Nachhaltigkeitskriterien für die Schifffahrt und den Schiffbau in der bisher geplanten Taxonomie weder branchengerecht noch technologieoffen dargestellt und gehen teilweise am technisch Machbaren vorbei (Quelle: „VDI Nachrichten“, <https://www.vdi-nachrichten.com/technik/mobilitaet/klimaschutz-eu-kriterien-fuer-gruene-investments-koennen-schiffe-der-zukunft-verhindern/>).

Besonders kritisch ist der Tailpipe-Ansatz: Während die EU-Kommission bei der Nachhaltigkeitsbewertung von Kraftstoffen grundsätzlich den Lebenszyklus-Ansatz (von der Erzeugung über den Transport bis zum Verbrauch des Kraftstoffs) verfolgt, sieht die Taxonomie-Verordnung das Messen von Emissionen am Schornstein bzw. am Auspuff vor. Aufgrund dieses Ansatzes ordnen die Delegierten Rechtsakte zur Taxonomie alternativer Kraftstoffe für die Schifffahrt wie LNG, Methan oder synthetische Kraftstoffe als nicht nachhaltig ein. Diese Einordnung hat weitreichende Auswirkungen auf die hiesige See- und Binnenschifffahrt.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Ist aus Sicht der Bundesregierung das Messen von Emissionen am Schornstein bzw. Auspuff oder der Lebenszyklus-Ansatz der bessere Indikator für die Nachhaltigkeit von Kraftstoffen?
2. Wird sich die Bundesregierung für eine Anpassung der Taxonomie an den Lebenszyklus einsetzen?
3. Mit welchen Maßnahmen plant die Bundesregierung, die Flottentransformation der deutschen Schifffahrt zu fördern, inklusive einer ggf. schrittweisen Transformation über energieärmere (z. B. Flüssiggas) zu klimaneutralen (z. B. e-Fuels) Antrieben?
4. Ist es aus Sicht der Bundesregierung konsistent, dass alternative Kraftstoffe für die Schifffahrt wie LNG, Methan oder synthetische Kraftstoffe gemäß Taxonomie weiterhin als nicht nachhaltig gelten?

5. Bekennt sich die Bundesregierung zur Technologieoffenheit im Schiffsverkehr, und wird sie alle zur Verfügung stehenden Instrumente gleichermaßen fördern, die die Flottentransformation vorantreiben?
6. Wird sich die Bundesregierung, falls die Schifffahrt im zweiten delegierten Rechtsakt zur Umsetzung der Taxonomie vorerst nicht berücksichtigt wird, für eine ausgewogenere Besetzung der Expertengruppe einsetzen, die die Kriterien für die Schifffahrtstaxonomie erarbeitet?
7. Welchen Effekt hat die Taxonomie nach Kenntnis der Bundesregierung auf die Überarbeitung der Leitlinien für staatliche Klima-, Umweltschutz- und Energiebeihilfen 2022 (State-Aid-Guidelines)?
8. Ist die Fortführung bestehender Förderprogramme des Bundes – konkret: „Nachhaltige Modernisierung von Binnenschiffen“, „Nachhaltige Modernisierung von Küstenschiffen“ und „Austausch von noch in Betrieb befindlichen alten Dieselmotoren für Güterschiffe“ – unter den geänderten State-Aid-Guidelines uneingeschränkt möglich (bitte für jedes Förderprogramm einzeln beantworten und begründen)?
9. Werden nach Kenntnis der Bundesregierung wasserstoff- und/oder ammoniakbasierte Antriebe bis zum Jahr 2026 zugelassen und marktreif für die große Mehrheit der relevanten Güterbewegungen in der Binnenschifffahrt und/oder in der Seeschifffahrt verfügbar sein?
10. Ist es aus Sicht der Bundesregierung konsistent, dass Effizienzmaßnahmen, wie z. B. die Nutzung von Abwärme (beispielsweise des Schiffsmotors) zur Stromerzeugung an Bord von Schiffen und damit zur CO₂-Reduktion gemäß Taxonomie und im Gegensatz zur Internationalen Seeschifffahrts-Organisation (IMO), als nicht nachhaltig gelten?
11. Werden die bisher im Rahmen der Taxonomie für die Schifffahrt vorgesehenen Nachhaltigkeitskriterien nach Ansicht der Bundesregierung in den kommenden fünf bis zehn Jahren einen positiven Effekt auf die Klimabilanz der Binnen- und Seeschifffahrt haben?

Berlin, den 2. Juni 2022

Friedrich Merz, Alexander Dobrindt und Fraktion