

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Valerie Wilms, Matthias Gastel, !
Peter Meiwald, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN!
– Drucksache 18/2668 –**

Verschärfte Grenzwerte für Schiffsemissionen ab 2015

Vorbemerkung der Fragesteller

Ab 1. Januar 2015 treten in den Gebieten der Nord- und Ostsee sowie weiteren Gebieten weltweit verschärfte Regelungen in Kraft, die die Abgasemissionen von Schiffen weiter regulieren sollen. Ab diesem Zeitpunkt dürfen in diesen Gebieten nur noch Schiffe verkehren, die den neuen Grenzwert von maximal 0,1 Prozent Schwefelgehalt im Treibstoff einhalten.

Die Schwefelemissionen (SO_x) in der weltweiten Schifffahrt stellen ein Problem dar, weil die Seeschifffahrt weitgehend stark schwefelhaltige Treibstoffe (Schweröl) verwendet. Die Abgase aus der Schifffahrt sind Studien zufolge für 50 000 verfrühte Todesfälle in Europa verantwortlich (Quelle: Umweltforschungszentrum CEEH, Carlsberg Academy, Kopenhagen).

Als Alternative zum Schweröl ist nach Auffassung der Fragesteller kurzfristig der Umstieg auf schwefelreduzierte Treibstoffe möglich, um die neuen Grenzwerte einhalten zu können. Mittelfristig sollte die Schifffahrt jedoch in der Lage sein, liquefied natural gas (LNG), also weniger schädliches Flüssigerdgas, als Treibstoff einsetzen zu können. Für eine stärkere Nutzung und Verbreitung müssen allerdings noch die Rahmenbedingungen angepasst und die Häfen mit der nötigen Infrastruktur ausgerüstet werden.

Aufgrund der Problematik von Schiffsemissionen in Küstengebieten sind mögliche weitere Sonderemissionszonen neben Nord- und Ostsee, der Pazifik- und Atlantikküste der USA und Kanadas für die Schifffahrt in der Diskussion, etwa im Mittelmeer, an den Küsten Mexikos, Norwegens oder Japans.

In den Häfen der Europäischen Union (EU) gelten bereits seit 2010 deutliche Emissionsbeschränkungen. Weitere Beschränkungen von Emissionsarten sind in der Diskussion, wie eine Senkung des Ausstoßes von Stickoxiden (NO_x) in der Seeschifffahrt ab 2016.

1. Welche Vorkehrungen sind nach Kenntnis der Bundesregierung durch die Reeder zu treffen, um die neuen Vorschriften in den Emissionssonderzonen ab 2015 auch einzuhalten?

Reeder haben dafür zu sorgen, dass ihre Schiffe in ausgewiesenen Schwefel-emissions-Überwachungsgebieten (SECA) ab dem 1. Januar 2015 mit Brennstoffen betrieben werden, die den Vorgaben von Anlage VI Regel 13 des Internationalen Übereinkommens von 1973 zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe (MARPOL-Übereinkommen) entsprechen. Alternativ zur Nutzung schwefelarmer Brennstoffe können Schiffe gemäß Anlage VI Regel 4 des MARPOL-Übereinkommens als gleichwertige Ersatzmaßnahme die Nachrüstung von Abgasnachbehandlungsanlagen (sog. Scrubber) nutzen.

2. Unterstützt die Bundesregierung die neuen Grenzwerte aus ökologischer Sicht, und wenn nein, warum nicht?

Ja.

3. Durch welche Behörden des Bundes und nach Kenntnis der Bundesregierung der Länder bzw. der Kommunen wird die Einhaltung der Regelungen durch welche Maßnahmen kontrolliert?

Die Einhaltung der Regelungen wird im Rahmen der MARPOL-Kontrollen nach Artikel 4 des MARPOL-Übereinkommens durch die Wasserschutzpolizeien der Länder und im Rahmen der Hafenstaatkontrolle durch die Berufsgenossenschaft für Transport und Verkehrswirtschaft überprüft.

4. Ist nach Kenntnis der Bundesregierung in jedem EU-Staat eine gleichwertige Kontrolle vorgesehen, oder wird sich diese zwischen den Mitgliedstaaten unterscheiden, und wenn ja, wie?

Die Hafenstaatkontrolle wird einheitlich nach den Vorgaben der entsprechenden Pariser Vereinbarung durchgeführt. Im Übrigen liegen der Bundesregierung keine Erkenntnisse über die Gleichwertigkeit der Kontrollen vor.

5. Welche Kontrollmaßnahmen sind nach Kenntnis der Bundesregierung in Russland bzw. Norwegen geplant?

Die Russische Föderation plant, die Einhaltung der Regelungen anhand der Bunkerlieferbescheinigungen zu überprüfen. Der Bundesregierung liegen keine Erkenntnisse über die Kontrollpraxis in Norwegen vor.

6. Welchen Handlungsrahmen in Bezug auf Strafen bei Nichteinhaltung der neuen Emissionsvorschriften haben Deutschland sowie die anderen Anrainerstaaten der Sonderemissionszone Nord-/Ostsee jeweils (Verwarnung, Bußgeld, Strafe, sonstiges)?

In Deutschland können Bußgelder von bis zu 50 000 Euro festgesetzt werden. Im Hinblick auf konkrete Regeltatbestände befindet sich ein Bußgeldkatalog derzeit in Bearbeitung. Über Sanktionsmechanismen in anderen Anrainerstaaten von Schwefelemissions-Überwachungsgebieten liegen der Bundesregierung keine detaillierten Informationen vor.

7. Geht die Bundesregierung zum jetzigen Zeitpunkt davon aus, dass die Anwendung der verschärften Vorschriften ab 2015 problemlos verläuft, und wenn nein, warum nicht?

Ja.

8. Welche Regelungen zu Emissionen von See- und Binnenschiffen befinden sich derzeit nach Kenntnis der Bundesregierung auf EU- bzw. internationaler Ebene in der Diskussion, und wie verhält sich die Bundesregierung jeweils dazu?

Die Europäische Kommission überarbeitet derzeit die Richtlinie 97/68/EG vom 16. Dezember 1997 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über Maßnahmen zur Bekämpfung der Emission von gasförmigen Schadstoffen und luftverunreinigenden Partikeln aus Verbrennungsmotoren für mobile Maschinen und Geräte. Der Entwurf der Neufassung wurde am 25. September 2014 auf der Webseite der Kommission veröffentlicht. Die Bundesregierung begrüßt das Vorgehen der Kommission und prüft derzeit den Entwurf.

Die Zentralkommission für Rheinschifffahrt (ZKR) überarbeitet derzeit auf Vorschlag Deutschlands die Vorschriften zur Lärmbegrenzung mit dem Ziel die Lärmemissionen auch in der Binnenschifffahrt weiter zu reduzieren. Wann hier neue Bestimmungen veröffentlicht werden, ist noch nicht einschätzbar.

In der Internationalen Seeschifffahrts-Organisation (IMO) wird über die Einführung eines Monitoringsystems zur Erfassung von Kohlendioxidemissionen von Seeschiffen verhandelt. Zur Unterstützung dieses Prozesses hat die Europäische Kommission im Juni 2013 einen Vorschlag für eine Verordnung über die Überwachung von, Berichterstattung über und Prüfung von Kohlendioxidemissionen aus dem Seeverkehr (MRV Verordnung) vorgelegt, der zurzeit auf EU-Ebene verhandelt wird. Die Bundesregierung hält die Berichterstattung über und Prüfung von Kohlendioxidemissionen aus dem Seeverkehr für grundsätzlich notwendig, da ausreichende Daten hierzu bislang fehlen und diese eine wichtige Grundlage für weitere Klimaschutzmaßnahmen im Seeverkehr bilden.

9. Welche darüber hinausgehenden nationalen bzw. regionalen (Zentralkommission für die Rheinschifffahrt – ZKR) Regelungen zu Emissionen von See- und Binnenschiffen plant die Bundesregierung, bis 2017 umzusetzen?

Die Bundesregierung möchte zunächst die aktuellen Vorschläge im internationalen Bereich (siehe Antwort zu Frage 8) prüfen, bevor man daran gehen könnte, zu prüfen, ob ergänzende Maßnahmen erforderlich sind. Darüber hinaus gilt die Aussage aus dem Koalitionsvertrag, nach der auf einseitige nationale oder europäische Sonderregelungen im Schifffahrtsrecht verzichtet wird.

10. Welche Vorschriften gibt es nach Kenntnis der Bundesregierung zur Entsorgung von Restprodukten aus Abgasnachbehandlungsanlagen (Scrubbern), und durch welche Maßnahmen wird die Rücknahme in den Häfen sichergestellt?

Für den Vollzug abfallrechtlicher Vorschriften sind die Bundesländer zuständig.

11. Unterstützt die Bundesregierung ein Inkrafttreten der neuen internationalen Regelungen zu Stickoxid-Emissionen ab 2016, und wenn nein, warum nicht?

Ja.

12. Welche Auffassung vertritt die Bundesregierung zum Beschlussvorschlag der Europäischen Kommission zum „Beschluss des Rates zur Festlegung des in der HELCOM und der IMO zur vertretenden Standpunkts hinsichtlich der Ausweisung der Ostsee als Emissionsüberwachungsgebiet für Stickstoffoxid (NECA)“ aus dem Jahr 2013, und welches weitere Verfahren ist diesbezüglich vorgesehen?

Nach Auffassung der Bundesregierung bestand hinsichtlich des vorgesehenen Beschlussvorschlags keine EU-Kompetenz. Die Bundesregierung hat daher gemeinsam mit den übrigen EU-Mitgliedstaaten einer entsprechenden Beschlussfassung durch den Rat nicht zugestimmt.

13. Durch welche Maßnahmen unterstützt die Bundesregierung die Nutzung von Landstrom in den See- und Binnenhäfen, bzw. welche Förderungen plant sie, bis 2017 umzusetzen?

Die Bundesregierung unterstützt die Nutzung von Landstrom in See- und Binnenhäfen durch eine Maßnahme im Steuerrecht. Für den Fall einer landseitigen Stromversorgung von Wasserfahrzeugen in See- und Binnenhäfen wird, mit Ausnahme der privaten nichtgewerblichen Schifffahrt, nach § 9 Absatz 3 des Stromsteuergesetzes ein ermäßigter Steuersatz von 0,50 Euro/MWh erhoben. Dieser entspricht dem Mindeststeuersatz für Strom, der in der Energiesteuerrichtlinie (2003/96/EG) vorgesehen ist. Diese Steuerermäßigung wurde im Jahr 2011 von der Europäischen Kommission im Hinblick auf die Energiesteuerrichtlinie und das EU-Beihilferecht gebilligt und befindet sich derzeit im Verlängerungsverfahren bis 2020. Die Bundesregierung setzt sich zudem im Rahmen der Diskussionen um eine Novellierung der Energiesteuerrichtlinie dafür ein, dass zukünftig in der Richtlinie eine obligatorische Freistellung der landseitigen Stromversorgung für die Schifffahrt von der Stromsteuer erfolgt.

14. Plant die Bundesregierung Änderungen am Erneuerbare-Energien-Gesetz, um die Nutzung von Landstrom in den Häfen zu fördern, und wenn ja, welche?

Das EEG 2014 ist erst am 1. August 2014 in Kraft getreten. Die Bundesregierung erarbeitet derzeit nur eine Änderung des Gesetzes mit Blick darauf, die finanzielle Förderung und ihre Höhe für Strom aus erneuerbaren Energien und aus Grubengas bis spätestens 2017 durch Ausschreibungen zu ermitteln.

15. Wenn nein, welche Alternativen zur Förderung von Landstrom empfiehlt die Bundesregierung, um die umweltfreundliche Versorgung von Schiffen mit Energie während des Aufenthalts in Häfen zu fördern?

Über die in der Antwort zu Frage 13 genannte Maßnahme hinaus derzeit keine.

16. Welche Entwicklungen und Voraussetzungen werden sich nach Kenntnis der Bundesregierung für die LNG-Versorgungs-Infrastruktur für die Schifffahrt bis 2020 weltweit ergeben, und in welcher Weise werden demnach die deutschen Häfen bzw. die deutsche Schifffahrt einen Anteil an dieser Entwicklung haben?

Die Bundesregierung geht davon aus, dass die Nachfrage nach LNG als Schiffstreibstoff zunehmen wird. Mit der Nachfrage wird auch das Angebot steigen. Die Industrie hat bereits ihr Interesse am Aufbau einer LNG-Infrastruktur bekundet. Diese Entwicklung wird auch die deutschen Häfen und die deutsche Schifffahrt betreffen.

17. Welche Infrastrukturmaßnahmen werden bis 2020 nach Kenntnis der Bundesregierung in den deutschen See- und Binnenhäfen für die Versorgung von LNG für Schiffe durchgeführt?

Der Bundesregierung ist bekannt, dass entsprechende Infrastrukturmaßnahmen an einer Reihe deutscher Standorte derzeit geprüft werden. Die in Hamburg gegründete privatwirtschaftliche Initiative „Maritime LNG Plattform“ verfolgt das Ziel, bis zum Jahr 2020 die LNG-Versorgung in mindestens fünf deutschen Häfen sicherzustellen. Konkrete Prüfungen zur Errichtung von LNG-Terminals finden nach Kenntnissen der Bundesregierung in den Häfen von Bremerhaven, Brunsbüttel, Cuxhaven, Hamburg, Lübeck, Rostock und Wilhelmshaven statt. Neben der LNG-Versorgung durch landseitige Infrastruktur sind als Einstieg auch mobile Versorgungslösungen per Schiff oder als Container denkbar.

18. Durch welche Maßnahmen wird die Bundesregierung nötigenfalls zusammen mit den Bundesländern die rechtlichen Rahmenbedingungen anpassen, um die Betankung von LNG in Deutschland reibungsfrei zu ermöglichen?

Mit einer Sicherheits- und Machbarkeitsstudie hat die Bundesregierung das Bunkern von LNG innerhalb von deutschen Häfen untersuchen lassen. Demnach ist eine technische Umsetzung möglich. Regulative Lösungen wurden 2012 mit den Küstenländern und Hafенbetreibern diskutiert. Die Entscheidung über Infrastrukturmaßnahmen liegt allerdings in der Zuständigkeit und Verantwortung der Länder. Die Bundesregierung begleitet den Prozess weiterhin mit politischer Unterstützung.

19. Welche möglichen Gefahren bestehen bei der Nutzung des Treibstoffs LNG derzeit noch, und wie wird die Bundesregierung nötigenfalls zusammen mit den Bundesländern sicherstellen, dass diese etwa beim Transport oder beim Betankungsvorgang so gering wie möglich gehalten werden?

Die von der Bundesregierung in Auftrag gegebene Sicherheits- und Machbarkeitsstudie (siehe auch Antwort zu Frage 18) hat gezeigt, dass eine LNG Be- bunkern (sicherheits-)technisch möglich ist, da die erforderliche Technologie prinzipiell verfügbar ist und umfassende Erfahrungen beim Umgang mit LNG existieren. Schiffseitig werden auf internationaler Ebene Sicherheitsvorschriften für mit LNG betriebene Schiffe erarbeitet. Bis zum Abschluss der Verhandlung bleiben die internationalen Übergangsvorschriften in Kraft.

20. Wird die Bundesregierung in Abstimmung mit den Bundesländern dafür sorgen, dass die für die Hafenstandorte und Reeder erforderlichen Einzelgenehmigungen für den LNG-Betrieb von Schiffen entfallen?

Nach Kenntnis der Bundesregierung gehen die Häfen mit den nach Hafenordnungen erforderlichen Genehmigungen pragmatisch um mit dem Ziel, durch stufenweise Reduzierung von Auflagen Erfahrungen zu sammeln und auf dieser Grundlage die Hafenordnungen ggf. anzupassen.

21. Wie hat sich die LNG-Infrastruktur in den deutschen Häfen bzw. in der deutschen Handelsflotte im weltweiten Vergleich nach Kenntnis der Bundesregierung bisher entwickelt, und wie würde die Bundesregierung die Position Deutschlands hier einordnen?

Es wird auf die Antwort zu Frage 17 verwiesen.

Darüber hinaus stehen für die Versorgung von Schiffen mit LNG in Nordeuropa derzeit neun Produktionsanlagen zu Verfügung (fünf in Norwegen, drei in Russland, eine in Finnland) sowie LNG-Lagerterminals in Belgien, den Niederlanden, dem Vereinigten Königreich, in Schweden und Norwegen.

22. Teilt die Bundesregierung die Auffassung von Prognosen von Schiffsklassifizierungsgesellschaften (www.dnv.de vom 20. Februar 2013 „Building Capacity for LNG bunkering and infrastructure“), wonach der Anteil der weltweiten Schiffsneubauten mit LNG-Antrieb gemittelt etwa 15 Prozent bis 2020 betragen soll, und wie wird sich dieser Wert für die bis 2020 neu bestellten deutschen Schiffe darstellen?
23. Wie viele Schiffe in deutschem Eigentum werden nach Auffassung der Bundesregierung bis 2020 mit LNG betrieben werden bzw. zumindest mit einem sog. Dual-Fuel-Motor ausgerüstet sein?

Die Fragen 22 und 23 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Bundesregierung hat keinen Anlass, die Prognosen der Klassifikationsgesellschaften zu bezweifeln, die davon ausgehen, dass bis zum Jahr 2020 weltweit etwa 1 000 Schiffe mit LNG betrieben werden. Die Bundesregierung verfügt nicht über Erkenntnisse, die einen Anteil der Schiffe in deutschem Eigentum absehen ließen.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.