

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Claudia Müller, Annalena Baerbock, Matthias Gastel, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN – Drucksache 19/528 –

Reduktion von Schiffsemissionen

Vorbemerkung der Fragesteller

Die Seeschifffahrt erfüllt vor allem für den internationalen Handel eine Schlüsselfunktion. Doch die im Transport auf den Meeren verwendeten Treibstoffe (meist Schweröl) sowie Motoren und Abgasnachbehandlungen sind weit entfernt von Vorschriften an Land. So gibt es zwar zwischenzeitlich verbindliche Regelungen zu Schwefelemissionen, andere Emissionen (CO₂, NO_x, Feinstaub) werden bisher nur wenig bis überhaupt nicht reguliert. Das führt dazu, dass durch küstennahe Schifffahrt oder den Aufenthalt in den Häfen massive gesundheitliche Auswirkungen zu beklagen sind (www.imo.org/en/OurWork/Environment/PollutionPrevention/AirPollution/Pages/Default.aspx).

Einige regionale Vorschriften haben dazu beigetragen, Abgaswerte zu reduzieren, so gibt es Schwefelemissionsvorschriften in Nord- und Ostsee sowie beim Aufenthalt in europäischen Häfen, die durch konventionellen Gebrauch von Schweröl ohne Filteranlagen (Scrubber) oder ohne den Einsatz anderer Treibstoffe (Marinediesel oder LNG – liquefied natural gas – etc.) nicht erreichbar sind (www.imo.org/en/OurWork/Environment/PollutionPrevention/AirPollution/Pages/Default.aspx).

Mit positivem Beispiel könnte die Bundesregierung mit der von ihr betriebenen Flotte vorangehen. Vorbild für den Bund könnte die gemeinsame Flottenplanung der Hamburg Port Authority (HPA) sein, die durch ein gemeinsames Einsatzkonzept bzw. Bootsflottenmanagement aller in Hamburg eingesetzten Schiffe des Landes Hamburg deutlich effizientere Strukturen sowie die Einsparung von Schiffen und Emissionen bewirkt hat (www.thb.info/rubriken/single-view/news/hpa-verleiht-hamburgs-flotte-neuen-schub.html).

1. a) Welche Ziele hat die Bundesregierung mit der Verabschiedung der Förderrichtlinie für LNG („Richtlinie über Zuwendungen für die Aus- und Umrüstung von Seeschiffen zur Nutzung von LNG als Schiffskraftstoff“) verbunden, und von welchen zusätzlichen Schiffen mit LNG-Antrieb oder Dual-Fuel-Antrieben geht sie bis zum Ablauf der Förderrichtlinie 2020 aus?

Die Ziele der Förderrichtlinie werden in Nummer 1 der im Internet frei verfügbaren Richtlinie definiert.

Die genaue Zahl von zusätzlichen Schiffen mit LNG- oder Dual-Fuel-Antrieb aufgrund des Förderprogramms ist abhängig von den verfügbaren Haushaltsmitteln im Geltungszeitraum sowie von der Qualität und Quantität der eingehenden Förderanträge und dem daraus resultierenden Mittelbedarf für die kommenden Haushaltsjahre.

- b) Mit welchen finanziellen Mitteln hinterlegt die Bundesregierung die Förderrichtlinie (die 2017 in Kraft getreten ist, www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/MKS/richtlinie-zuwendung-lng-seeschiffe.pdf?__blob=publicationFile) für 2017 (gebucht) und aktuell für 2018, und welche Mittelausstattung ist für 2019 und 2020 geplant?

Eine Festlegung des Förderbudgets wird nicht vorgenommen. Vielmehr sollen die Spielräume in dem zugrunde liegenden Haushaltstitel 1210/891 62 – auch abhängig von dem Volumen der eingehenden Förderanträge und des Bedarfs für Pilotprojekte – genutzt werden. Im Jahr 2017 wurden mangels abgeschlossener Antragsphase noch keine Förderbescheide erteilt.

- c) Aus welchen Gründen ist die Förderung auf Schiffe mit Einsatzgebiet in europäischen Gewässern beschränkt?

Die Förderung ist nicht auf Schiffe mit Einsatzgebiet in europäischen Gewässern beschränkt.

Nummer 3 der Förderrichtlinie legt fest, dass für eine Förderung die Schiffe „insbesondere auf europäischen Gewässern“ genutzt werden müssen. Dies wird im ersten Förderaufruf dahingehend konkretisiert, dass „eine Nutzung des Seeschiffs und des LNG-Antriebs zu mindestens 51 % der Betriebszeiten in europäischen Gewässern“ erfolgt. Als „europäische Gewässer“ werden sämtliche Gewässer europäischer Staaten definiert, die von ihren inneren Gewässern über ihre Küstemeere bis hin zu ihren Gewässern innerhalb der jeweiligen Ausschließlichen Wirtschaftszonen (AWZ) gemäß Artikel 55 ff. des Seerechtsübereinkommens der Vereinten Nationen (200 Seemeilen) reichen.

Diese Regelung ist durch die o. g. Ziele der Förderrichtlinie bedingt, mittelbar den Aufbau der notwendigen LNG-Versorgungsinfrastruktur in deutschen Häfen zur Erfüllung der Vorgaben der EU-Richtlinie 2014/94/EU über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe (AFID) zu fördern. Dies verlangt auch der Förderrichtlinie zugrunde liegende Haushaltstitel.

Je größer der Anteil der Betriebszeiten der Schiffe in europäischen Gewässern ist, desto stärker sind Auswirkungen auf den hiesigen Infrastrukturaufbau und die hiesige Luftqualität. Zudem sollen die LNG-bedingten Umweltverbesserungen gemäß der Zielbestimmung der Förderrichtlinie „hier“ realisiert werden.

- d) Würde die Bundesregierung mit einer Öffnung des Förderprogramms auch für Schiffe im interkontinentalen Verkehr eine größere Akzeptanz des Programms erreichen (bitte begründen)?

Die Akzeptanz des Programms, kann erst nach Abschluss der ersten Antragsphase (28. Februar 2018) beurteilt werden. Mit Zuwendungen für Schiffe, die überwiegend im interkontinentalen Verkehr fahren, wäre die Erreichung der Förderziele nicht im gleichen Maße sichergestellt.

- e) Welche zusätzlichen Anreize zur Einführung von LNG sowie weiteren umweltfreundlichen Abgastechniken plant die Bundesregierung, und falls sie keine weiteren Anreize plant, warum nicht?

Mit der o. g. Förderrichtlinie, mit der LNG-Pilotprojektförderung von Binnen- und Seeschiffen sowie mit der Unterstützung des Neubaus bundeseigener Schiffe mit LNG-Antrieben (LNG-Mehrzweckschiff „Atair“ des Bundesamts für Seeschifffahrt und Hydrographie; Zollschiff der Generalzolldirektion) wird der Weg einer mittelbaren Förderung der LNG-Versorgungsinfrastrukturen durch Nachfrageförderung beschritten. Dieser Ansatz entspricht dem von der Bundesregierung im November 2016 vorgelegten Nationalen Strategierahmen über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe (NSR): Danach soll die Bundesförderung „insbesondere die Nachfrage nach diesem Treibstoff auf ein Maß gesteigert werden, dass Investitionen in die entsprechende Versorgungsinfrastruktur (Bunkerterminals, Bunkerschiffe, Verteilstationen etc.) wirtschaftlich interessant werden.“

Zudem läuft ein Pilotprojekt zur Entwicklung und zum Einsatz sog. „LNG Power-Pacs“ für die bordseitige Stromversorgung im Hafen.

Durch das „Zweite Gesetz zur Änderung des Energiesteuer- und des Stromsteuergesetzes“ ist die Verlängerung der Energiesteuerermäßigung für Erdgas bis 2026 gesichert.

2. a) Welche Zusammenarbeit des Bundes mit den Küstenländern in Bezug auf Schiffsemissionsreduktionen gibt es, und durch welche konkreten Maßnahmen wird die Bundesregierung für eine weitere Koordination zwischen Bund und Ländern in diesem Bereich sorgen?
- b) Welchen Zeitplan sieht die Bundesregierung dafür vor, entsprechende, weiterhin bestehende Hürden abzubauen?

Die Fragen 2a und 2b werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Bund und Länder tauschen sich im Rahmen regelmäßiger Besprechungen und fallweise Abstimmungen zu Stand und Entwicklung internationaler Vorschriften auch im Bereich der Emissionsreduktionen aus.

So wirkt der Bund zum Beispiel national im Rahmen der 1- bis 2-mal jährlich stattfindenden Bund-Länder-Arbeitsgruppe MARPOL mit, deren Ziel es ist, sich zu Themen des Übereinkommens zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe (MARPOL) und seiner Anhänge auszutauschen.

Anlassbezogen beteiligt der Bund zudem auch die Bund-Länder-Arbeitsgemeinschaft Wasser (LAWA), zuletzt im Kontext der seit 2015 verschärften Grenzwerte für den Schwefelgehalt von Schiffskraftstoffen in ausgewiesenen Schwefel-emissions-Überwachungsgebieten (SECA) auf Nord- und Ostsee und Zunahme

des Einsatzes von Schiffabgasreinigungsanlagen (sog. Scrubber) in Bezug auf die Anwendungspraxis der Küstenländer bei Einleitung von Scrubber-Waschwässern.

Im Rahmen des Bund-Länder-Ausschusses Nord- und Ostsee (BLANO), basierend auf einem zwischen Bund und den Küstenländern geschlossenen Verwaltungsabkommen Meeresschutz, arbeiten Bund und Länder zum Meeresschutz, insbesondere zur Umsetzung der EU-Meeresschutz-Rahmenrichtlinie, zusammen. Schiffsemissionen sind Thema, soweit sie zur Zielerreichung dieser Richtlinie relevant sind.

Beim Genehmigungsmanagement für LNG nimmt das BMVI im Rahmen des Hafenkonzpts auf Wunsch der Länder eine koordinierende Funktion ein.

3. a) Bis wann wird die von der Bundesregierung in Auftrag gegebene Studie zum Bund-Länder-Verhältnis in der Hafenpolitik (vgl. Bundestagsdrucksache 18/6851, Antwort zu Frage 7) fertiggestellt sein bzw. veröffentlicht werden, und welche Ziele verfolgt die Bundesregierung mit der Studie?

Die Studie zum Bund-Länder-Verhältnis in der Hafenpolitik wurde im März 2016 fertiggestellt. Eine Veröffentlichung ist nicht vorgesehen. Ziel der Studie war es, die (verfassungs-)rechtlichen Grundlagen, die bestehenden Strukturen und Verfahren der Zusammenarbeit sowie des gegenseitigen Informationsaustauschs zwischen Bund und Ländern in der Hafenpolitik in den drei Handlungsräumen (national, europäisch, international) zu untersuchen und Vorschläge zu entwickeln, wie diese zukünftig ausgestaltet werden können, damit der Bund seinen Verpflichtungen optimal nachkommen kann.

- b) Inwieweit spielt das Thema LNG-Infrastruktur und Betankungsmöglichkeiten von LNG in den deutschen Seehäfen im Rahmen der Studie eine Rolle?

Die Richtlinie 2014/94/EU über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe wurde in die Studie mit Blick auf die für die Umsetzung erforderliche Zusammenarbeit zwischen Bund und Ländern einbezogen.

- c) Inwieweit beabsichtigt die Bundesregierung eine Ausweitung ihrer Zuständigkeiten in Hafenfragen, etwa im Rahmen der Zurverfügungstellung oder des Ausbaus von Anbindungen (see-/landseitig) der Seehäfen?

Der Ausbau der seewärtigen und landseitigen Zufahrten zu den deutschen Seehäfen erfolgt nach der Methodik und den Regeln der Bundesverkehrswegeplanung bzw. der Ausbaugesetze. Eine Änderung der Zuständigkeiten der Bundesregierung in Hafenfragen hat darauf keinen Einfluss.

4. Welche Entwicklung und weiteren Fortschritte hinsichtlich verschärfter Vorschriften zur Reduktion aller klima- und gesundheitsschädlichen Emissionen (CO₂, SO_x, NO_x, Feinstaub, Rußpartikel) aus dem Seeverkehr gibt es aktuell international (bitte tabellarisch aufführen)?

Welche Vorschriften haben dabei einen empfehlenden, welche einen verpflichtenden Charakter?

Zur Reduktion der genannten Luftschadstoffe aus dem Seeverkehr gelten auf internationaler Ebene die Anforderungen aus Anlage VI des MARPOL-Übereinkommens der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation (IMO). Das MARPOL-Übereinkommen ist ein internationales Übereinkommen zum Schutz der Meeresumwelt. Dort sind unter anderem verpflichtende Regelungen zu Stickoxiden (NO_x) sowie Schwefel und Partikeln enthalten. Die Vertragsstaaten sind völkerrechtlich zur Umsetzung der MARPOL-Anforderungen verpflichtet.

Die Vorschriften zu NO_x sehen in entsprechenden Emissionskontrollgebieten, wie ab 2021 Nord- und Ostsee, strengere Grenzwerte vor, sog. Tier III. Als verschärfte Vorschriften bezüglich Schwefel und Partikeln ist die Absenkung der globalen Grenzwerte von derzeit 3,5 Prozent Schwefel im Kraftstoff auf 0,5 Prozent Schwefel im Kraftstoff ab 2020 zu nennen, die der IMO-Meeresumweltausschuss (MEPC) im Herbst 2017 beschlossen hat. Die Frage der effektiven Umsetzung dieser Regel und insbesondere ein Verbot des Transportes zur Nutzung/der Nutzung von nichtregelkonformem Kraftstoff ist Teil der laufenden Diskussionen auf IMO Ebene. Die Bundesregierung setzt sich für ein Verbot ein. Darüber hinaus befürwortet die Bundesregierung ein Verbot von Schweröl als Kraftstoff in der Arktis. Auch das Thema Rußemissionen (Black Carbon) wird mit Bezug auf die Arktis Gegenstand der Beratungen in dem IMO-Meeresumweltausschuss sein. Die Bundesregierung trägt auch zu diesem Thema aktiv bei, unter anderem durch entsprechende Submissionen in der IMO.

Anlage VI des MARPOL-Übereinkommens wird auch zu anderen Themen stetig weiter entwickelt und im Bedarfsfall an neue Erfordernisse angepasst. Darüber hinaus wird derzeit eine vorläufige IMO-Strategie zur Reduktion von Treibhausgasemissionen aus dem Seeverkehr verhandelt.

5. Welche Entwicklung und weiteren Fortschritte hinsichtlich verschärfter Vorschriften zur Reduktion aller klima- und gesundheitsschädlichen Emissionen (CO₂, SO_x, NO_x, Feinstaub, Rußpartikel) aus dem Seeverkehr gibt es aktuell auf europäischer Ebene (bitte tabellarisch aufführen)?

Welche Vorschriften haben dabei einen empfehlenden, welche einen verpflichtenden Charakter?

Die Verordnung (EU) 2015/757 über die Überwachung von, Berichterstattung über und Prüfung von CO₂-Emissionen aus dem Seeverkehr sieht vor, dass Schifffahrtsunternehmen ab dem 1. Januar 2018 für Schiffe größer 5 000 Bruttoreaumzahl auf Fahrten von und zu EU-Häfen die CO₂-Emissionen und weitere Parameter erfassen und jährlich darüber Bericht erstatten. Die EU-Kommission geht davon aus, dass eine verbesserte Datengrundlage zu Effizienzsteigerungen im Seeverkehr beiträgt. Die EU-Kommission hat für 2018 eine Überprüfung und gegebenenfalls Angleichung der Verordnung (EU) 2015/757 an das Datenerhebungssystem der IMO, das eine Erfassung von CO₂ und weiteren Daten ab 2019 vorsieht, angekündigt.

Im Zuge der Revision der Richtlinie 2003/87/EG über ein System für den Handel mit Treibhausgasemissionszertifikaten wird die EU-Kommission aufgefordert, die Fortschritte zur Verabschiedung eines ambitionierten Emissionsminderungszieles und von Maßnahmen durch die IMO zu beobachten und jährlich dem Europäischen Parlament und dem Rat darüber Bericht zu erstatten. Maßnahmen durch die IMO oder EU sollen im Jahr 2023 beginnen.

Darüber hinaus wurde mit dem European Sustainable Shipping Forum (ESSF) ein Forum zur Diskussion und zum Informationsaustausch über praktische Fragen zur Umsetzung der EU-Schwefelrichtlinie (2016/802/EU) geschaffen. Das Forum setzt sich zusammen aus Mitgliedstaaten, Vertretern der Industrie und Umweltschutzverbänden. Im Rahmen des ESSF wurden verschiedene Untergruppen eingerichtet, unter anderem zu gasförmigen Emissionen von Schiffen. Die Bundesregierung nimmt aktiv an diesen Prozessen teil. Das ESSF trägt durch Berichte und Submissionen zur (Weiter-)Entwicklung der entsprechenden Themen auf EU- und IMO-Ebene bei. Derzeit steht insbesondere die effektive Umsetzung der Absenkung des globalen Schwefelgrenzwertes in der Diskussion. Eine Revision der Richtlinie 2016/802/EU ist derzeit nicht geplant.

6. Welche konkreten Maßnahmen plant die Bundesregierung in Reaktion auf den Beschluss der Weltklimakonferenz in Paris 2015 (COP 21), die Klimaerhitzung auf deutlich unter 2 Grad zu begrenzen, in Bezug auf den konkreten Beitrag der Seeschifffahrt?

Die Bundesregierung setzt sich für die Umsetzung des Pariser Klimaschutzabkommens ein. Zwar ist die internationale Seeschifffahrt nicht unmittelbar in diesem Abkommen genannt, jedoch sind die Emissionen der internationalen Seeschifffahrt anthropogene Emissionen. Somit muss auch die Seeschifffahrt ihren Beitrag zur Erreichung der Treibhausgasneutralität in der zweiten Hälfte des Jahrhunderts leisten. Die Behandlung dieser Frage wurde der IMO als der für die internationale Seeschifffahrt zuständigen UN-Sonderorganisation zugewiesen. Die Bundesregierung begleitet den dortigen Prozess intensiv und bringt sich in die laufenden Arbeiten des Umweltausschusses der IMO zur Verabschiedung einer umfassenden Strategie zur Reduzierung von Treibhausgasemissionen der internationalen Seeschifffahrt ein. Im Frühjahr 2018 soll eine erste Fassung dieser Strategie im Rahmen der 72. Sitzung des Umweltausschusses verabschiedet werden. Bis 2023 soll die Strategie finalisiert werden.

7. a) Inwieweit setzt sich die Bundesregierung für eine mögliche Verschärfung von bestehenden oder die Einführung neuer Grenzwerte welcher klima- und gesundheitsschädlichen Emissionen auf welchen politischen Ebenen ein?

Die Bundesregierung ist im Rahmen der Internationalen Seeschifffahrts-Organisation (IMO) an der (Weiter-)Entwicklung international gültiger Vorschriften zum Meeresumweltschutz und zur Reduktion von Emissionen des Seeverkehrs beteiligt und bringt sich auf EU-Ebene in Gesetzgebungsprozesse und Gremien ein, die Emissionen von Seeschiffen betreffen.

Im Übrigen wird auf die Antwort zu den Fragen 2, 4, 5 und 6 verwiesen.

- b) Welche weiteren möglichen Maßnahmen (z. B. finanzielle oder regulatorische Anreize wie Gebührenreduktion für umweltfreundliche Schiffe, weitere) unterstützt die Bundesregierung auf welcher politischen Ebene?

Die genannten Maßnahmen liegen in der Zuständigkeit der Länder.

8. Welche Auffassung hat die Bundesregierung zur Einrichtung einer Sonderemissionszone für die Seeschifffahrt im Mittelmeer, und welchen aktuellen Sachstand gibt es bezüglich deren Einrichtung?

Die Bundesregierung würde die Ausweisung eines Schwefelemissions-Überwachungsgebietes (SECA) für Schiffsemissionen im Mittelmeer begrüßen. Soweit der Bundesregierung bekannt, hat Frankreich im Februar 2017 im Rahmen des „Regional Marine Pollution Emergency Response Centre for the Mediterranean Sea“ (REMPEC) eine entsprechende Initiative gestartet. Die Prüfung einer solchen Maßnahme erfolgt derzeit durch die Mittelmeeranrainer unter dem Dach des Übereinkommens von Barcelona.

9. Die Einrichtung welcher weiteren regionalen Sonderemissionszonen steht nach Kenntnis der Bundesregierung kurz bevor bzw. ist für welche Gebiete geplant, und welche Auffassung hat die Bundesregierung jeweils dazu?

Auf Antrag der Anrainerstaaten wurden im April 2016 Nord- und Ostsee vom Meeresumweltausschuss (MEPC) der IMO als Überwachungsgebiete für Stickoxid-Emissionen von Seeschiffen ausgewiesen. Die Vorschriften gelten für Schiffsneubauten ab 2021. Darüber hinaus hat die Bundesregierung derzeit keine eigenen Erkenntnisse über die Einrichtung weiterer regionaler Emissions-Überwachungsgebiete.

10. a) Welche Infrastruktur zum Betanken von Schiffen mit LNG steht in den Häfen an der deutschen Nord- und Ostseeküste nach Kenntnis der Bundesregierung zur Verfügung, und welchen jeweiligen Betankungsmöglichkeiten können sich Seeschiffe bedienen (bitte nach Hafen tabellarisch auführen)?

Die Möglichkeiten der LNG-Bebunkerung in deutschen See- und Binnenhäfen einschließlich der erwarteten Entwicklungen ist dem „Nationalen Strategierahmen über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe (NSR)“, den die Bundesregierung als Teil der Umsetzung der Richtlinie 2014/94/EU (AFID) im November 2016 an die EU-Kommission übermittelt hat, zu entnehmen. Seit Veröffentlichung des NSR hat sich die Marktlage für die LNG-Verwendung nicht wesentlich geändert. In Deutschland ist im Bereich der Binnen- und Seeschifffahrt derzeit keine stationäre (bzw. im Sinne der AFID „ortsfeste“) LNG-Infrastruktur vorhanden, allerdings lassen sich Aktivitäten für die Einführung von LNG in einigen Häfen erkennen. Bislang erfolgt die Versorgung von Schiffen mit LNG in deutschen Seehäfen über Lkw-Bebunkerung (Truck-to-Ship). Eine Truck-to-Ship-Bebunkerung erfolgte bislang nach Kenntnis der Bundesregierung in folgenden Seehäfen: Bremerhaven, Brunsbüttel, Cuxhaven, Emden, Hamburg, Lübeck, Rostock.

- b) Welche spezifischen Regularien zum Betanken greifen in den Häfen aus Frage 10a jeweils?

Aufgrund der Zuständigkeit der Länder für Hafeninfrastrukturen liegen der Bundesregierung keine übergreifenden Erkenntnisse zu den lokalen Regularien für die LNG-Bebunkerung in den einzelnen Häfen vor. Üblicherweise enthalten die jeweiligen Hafen-/Hafenbenutzungsordnungen oder entsprechende Landesgesetzgebung Anforderungen an Bunkervorgänge.

- c) Sofern zukünftig Schiffe mit größeren LNG-Motoren (z. B. neue Containerschiffe mit 22 000 Containerstellplätzen oder Kreuzfahrtschiffe) auch an deutschen Häfen betankt werden sollen, bis zu welcher Kapazität stehen hier nach Kenntnis der Bundesregierung aktuell Betankungsmöglichkeiten zur Verfügung?

Bei der derzeit überwiegenden Truck-to-Ship-Bebunkerung ist der Einsatz weiterer Lkw zur Anlieferung des LNG möglich. Mit steigender LNG-Nachfrage können weitere Bunkerkonzepte wirtschaftlich werden. Nach Kenntnis der Bundesregierung bestehen in den Seehäfen jeweils Überlegungen zur Erweiterung der Bunkermöglichkeiten über Versorgung per Bunkerschiff oder stationäre Bunkerstationen; so wurde das Joint Venture „German LNG Terminal GmbH“ von Gasunie LNG Holding B. V., Oiltanking GmbH und Vopak LNG Holding B. V. gegründet, das die Errichtung eines LNG-Terminals in Brunsbüttel verfolgt.

- d) Welche Genehmigungen und Zulassungen welcher Stellen benötigen Seeschiffe nach Kenntnis der Bundesregierung vor dem ersten Betankungsvorgang von LNG in den deutschen Seehäfen jeweils (bitte jeweilige Anforderungen für die Häfen aus Frage 10a einzeln tabellarisch auführen)?

Auf die Antwort zu Frage 10b wird verwiesen.

11. Inwieweit unterstützt die Bundesregierung Bestrebungen verschiedener Häfen wie Brunsbüttel oder Wilhelmshaven, ein Importterminal für LNG auch an der deutschen Küste anzusiedeln, um den Energiemix zu diversifizieren sowie um die Verfügbarkeit von LNG für die Betankung von Seeschiffen zu verbessern (vgl. www.dvz.de/rubriken/see/single-view/nachricht/eu-genehmigt-joint-venture-fuer-lng-terminal-in-brunsbuettel.html; www.ndr.de/nachrichten/niedersachsen/oldenburg_ostfriesland/Wilhelmshaven-laut-Studie-bester-LNG-Standort,fluessiggasterminal100.html)?

Die Förderung von Hafeninfrastrukturen fällt in die Zuständigkeit der Länder.

Gleichwohl begrüßt die Bundesregierung jedes marktbasierete Projekt zum Aufbau einer LNG-Infrastruktur, da es zur Diversifizierung der deutschen und europäischen Energieversorgung beiträgt.

12. Welche Schlussfolgerungen zieht die Bundesregierung aus dem Fakt, dass derzeit die LNG-Terminals in Europa bei weitem nicht ausgelastet sind (www.handelsblatt.com/my/unternehmen/energie/boom-von-fluessiggasmit-tankern-gegen-pipelines/20388550.html?ticket=ST-2827682-h42c40hT-AvgabsEjM2zg-ap1) in Bezug auf ein mögliches neues Terminal in Deutschland?

Der Bau eines neuen LNG-Terminals ist nach Auffassung der Bundesregierung eine rein unternehmerische Entscheidung. Vor dem Hintergrund des wachsenden weltweiten LNG-Angebotes kann ein weiterer Ausbau der LNG-Infrastruktur zu

mehr Wettbewerb zwischen LNG und Pipelinegas auf den europäischen Gasmärkten führen und sich damit auch für die Verbraucher preismindernd auswirken. Die Bundesregierung hält ein LNG-Importterminal in Deutschland für wünschenswert, da hierdurch längere LNG-Transporte auf der Straße von ausländischen LNG-Terminals zur Versorgung LNG-betriebener Schiffe und Lkw in Deutschland verringert werden.

13. Wie passt eine mögliche Unterstützung der Bundesregierung von neuer LNG-Infrastruktur in Deutschland (auch wenn diese derzeit in Europa nicht ausgelastet ist, siehe Frage 12), während parallel durch Nord Stream 2 die Gaslieferungen nach Deutschland ohnehin steigen werden?

Nach Kenntnis der Bundesregierung wird die Eigenförderung von Erdgas u. a. in Deutschland in den kommenden Jahren zurückgehen. Vor diesem Hintergrund können das Projekt Nord Stream 2 und neue LNG-Terminals einen Beitrag zur Energiesicherheit Deutschlands und der Europäischen Union leisten. Gerade für den Einsatz als Brennstoff in der Schifffahrt hat importiertes LNG gegenüber gasförmigem Pipelineerdgas den Vorteil, dass es nicht erst kosten- und energieintensiv in LNG umgewandelt werden muss. Der weitere Markthochlauf von LNG-Antrieben und die Erfüllung der Maßgaben der EU-Richtlinie 2014/94/EU erfordert den Aufbau der entsprechenden Infrastruktur.

Im Übrigen wird auf die Antwort der Bundesregierung zu Frage 10 der Kleinen Anfrage auf Bundestagsdrucksache 18/8047 verwiesen.

14. a) Welche Flotte (seegängige Schiffe, Binnenschiffe) hat die Bundesregierung aktuell insgesamt (bitte zwei Tabellen angeben, nach seegängigen Schiffen und Binnenschiffen, jeweils aufgeschlüsselt nach zuständigem Bundesministerium, Schiffsbezeichnung, Schiffsname, Fahrtgebiet, Aufgabenbereich – Rechtsgrundlage –, Schiffsgröße, Schiffsbesatzung)?

Eine Beantwortung der Frage unter Einbeziehung aller Ressorts ist in der Kürze der Zeit nicht möglich. Die Antwort wird nachgereicht.

- b) Wie viele und welche Schiffe davon sowie im Rahmen von zukünftigen Bauaufträgen sollen nach Planungen der Bundesregierung wann mit LNG ausgestattet werden?
- c) Wie viele und welche Schiffe davon sowie im Rahmen von zukünftigen Bauaufträgen sollen nach Planungen der Bundesregierung wann mit Elektroantrieben ausgestattet werden?

Die Fragen 14b und 14c werden wegen ihres Sachzusammenhangs für die Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV) beantwortet.

Die WSV betreibt für die Erledigung der Aufgaben an den Bundeswasserstraßen eine Flotte von ca. 1 300 Wasserfahrzeugen und schwimmenden Geräten (ohne Kleinfahrzeuge wie z. B. Ruderboote), von denen etwa 700 mit einem eigenen Antrieb ausgestattet sind. Die schrittweise Erneuerung dieser Fahrzeugflotte ist eine Daueraufgabe. Hierbei werden Konzepte für die Umstellung oder Ausrüstung der Wasserfahrzeuge des WSV mit alternativen Antrieben oder moderner, innovativer Abgastechnik aufgestellt.

In der WSV befinden sich folgende Neubauprojekte für Wasserfahrzeuge mit umweltfreundlichen Antriebstechnologien in der Realisierungsphase:

- Neubau von drei Fähren für den Nord-Ostsee-Kanal mit diesel-elektrischem Hybridsystem (batterieversorgter Elektroantrieb mit Dieselgenerator und Landstromversorgung), geplante Inbetriebnahme 2019;
- Neubau eines Wasserinjektionsgerätes für den Seebereich mit LNG-elektrischem Antriebssystem und batterieversorgtem Bordstrom im Liegebetrieb, geplante Inbetriebnahme 2020;
- Neubau von zwei Gewässerschutz-/Mehrzweckschiffen (Ersatz „Mellum“ und „Scharhörn“) mit LNG-elektrischem Antriebssystem (Beschluss des Haushaltsausschusses des Deutschen Bundestags), geplante Inbetriebnahme 2021;
- mehrere Ersatzneubauten mit diesel-elektrischem Antriebssystem mit SCR-Katalysator und Partikelfilter, geplante Inbetriebnahme 2018/19.

Hinzu kommt der Ersatz des Vermessungs-, Wracksuch- und Forschungsschiffs „Atair“ für das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie mit Dual-Fuel-Motoren (LNG/Diesel), geplante Inbetriebnahme 2020.

Folgende weitere Projekte mit umweltfreundlichen Antriebstechnologien werden zurzeit auf ihre Machbarkeit geprüft und ggf. als Pilotprojekte realisiert:

- Einsatz von KWE-Anlagen (Kraftstoff-Wasser-Emulsion) als Nachrüstung für den schadstoffreduzierten Betrieb von herkömmlichen Dieselmotoren;
- Batterie-elektrisch betriebene Motorboote für den Binnenbereich;
- Einsatz von Brennstoffzellen als Stromerzeuger für kleine elektrisch betriebene Wasserfahrzeuge;
- Optimierung der Emissionen von älteren Schiffsmotoren auf Binneneisbrechern durch innermotorische Maßnahmen (Forschungsprojekt Hochschule Stralsund);
- Gas als Energieträger für Arbeitsschiffe im Binnenbereich.

15. a) Welche konkreten Ergebnisse brachte die Evaluierung des Küstenwachverbundes 2016 (siehe Antwort der Bundesregierung zu Frage 1c der Kleinen Anfrage auf Bundestagsdrucksache 18/5969 (neu))?
- b) Welche Maßnahmen daraus plant die Bundesregierung bis wann umzusetzen?

Die Fragen 15a und 15b werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Bundesregierung weist auf den Bericht zur Evaluierung des Maritimen Sicherheitszentrum hin, der dem Rechnungsprüfungsausschuss (RPA) des Deutschen Bundestages am 20. Dezember 2016 vorgelegt wurde (Ausschussdrucksache 284, VS-NfD).

- c) Welche Maßnahmen daraus werden konkrete Auswirkungen auf die Emissionen der Schiffe der Bundesflotte haben, und bis wann plant die Bundesregierung, detaillierte Emissionsreduktionsziele für ihre Flotte (See- und Binnenschiffe) zu verabschieden?

Ziel der Evaluierung war die Untersuchung von Synergieeffekten beim Einsatz von Personal und Material in der Küstenwachstruktur der Bundesrepublik Deutschland. Nach Maßgabe des Beschlusses des RPA vom 27. März 2015

wurde, begleitet vom Bundesrechnungshof, die Evaluierung mit dem Ziel durchgeführt, eine abschließende Beurteilung zu ermöglichen, ob das Maritime Sicherheitszentrum (MSZ) gegenüber der bisherigen Organisation mit zwei Küstenwachzentren Nord und Ost sowie gegenüber einer nationalen Küstenwache die effizientere und effektivere Variante darstellt. Die Emissionsreduktion stand nicht im Fokus der Untersuchung.

Bezüglich der zweiten Teilfrage 15c wird auf die Antwort zu Frage 6 verwiesen.

16. Beabsichtigt die Bundesregierung, Behördenstellen mit Küstenwachfunktionen zusammenzuführen bzw. eine bestehende Stelle zentral damit zu beauftragen, und wenn ja, wie?

Wenn nein, warum nicht?

Mit Beschluss vom 20. Januar 2017 nahm der RPA den gemeinsamen Bericht der am MSZ beteiligten Ressorts zur Kenntnis und bestätigte die Aufgabenwahrnehmung in ihrer jetzigen Form. Die am MSZ beteiligten Ressorts wurden aufgefordert, die Wahrnehmung von Aufgaben im Küstenwachverbund in ihrer jetzigen Form fortzuführen. Die Bundesregierung setzt diesen Beschluss um.

