

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Hagen Reinhold, Michael Theurer, Nicola Beer, Karlheinz Busen, Dr. Jens Brandenburg (Rhein-Neckar), Mario Brandenburg (Südpfalz), Britta Katharina Dassler, Hartmut Ebbing, Dr. Marcus Faber, Daniel Föst, Otto Fricke, Thomas Hacker, Markus Herbrand, Katja Hessel, Reinhard Houben, Ulla Ihnen, Olaf in der Beek, Dr. Christian Jung, Pascal Kober, Carina Konrad, Konstantin Kuhle, Oliver Luksic, Till Mansmann, Alexander Müller, Frank Müller-Rosentritt, Dr. Stefan Ruppert, Frank Schäffler, Dr. Wieland Schinnenburg, Frank Sitta, Judith Skudelyny, Dr. Hermann Otto Solms, Bettina Stark-Watzinger, Benjamin Strasser, Linda Teuteberg, Manfred Todtenhausen, Gerald Ullrich, Johannes Vogel (Olpe), Sandra Weeser, Nicole Westig und der Fraktion der FDP

Einfahrtsbeschränkungen am Hafen Rotterdam

Der Hafen Rotterdam ist der größte Hafen Europas und eine der wichtigsten Logistikdrehscheiben weltweit. Eigentümer von Schiffen, die besonders hohen Umweltstandards genügen, bekommen bereits jetzt im Hafen von Rotterdam einen Nachlass auf die Hafengebühren. Ab 2025 dürfen außerdem keine Binnenschiffe den Hafen anlaufen, die nicht mindestens den ZKR-II-Standard (ZKR = Zentralkommission für die Rheinschifffahrt) erfüllen und somit dem Ziel des Hafens für mehr Nachhaltigkeit entsprechen.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Ist der Bundesregierung bekannt, inwieweit die Einfahrtsbeschränkungen in den Hafen Rotterdam deutsche Reeder und/oder deutsche Unternehmen aktuell und ab dem Jahr 2025 treffen?
2. Zu welcher Verschiebung von Logistikströmen kommt es nach Einschätzung der Bundesregierung durch diese Maßnahmen?
Inwieweit verschieben sich Logistikströme weg von bzw. hin zu deutschen Häfen, und wie stellt sich das nach Schiffstypen dar?
3. Sind bei der Anpassung der Binnenschifffahrtsgebühren, die im Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und SPD festgeschrieben ist, auch Regelungen zum Schadstoffausstoß der Schiffe vorgesehen?
4. Plant die Bundesregierung, die Binnenschifffahrtsgebühren als ersten Schritt auf ein schadstoffbasiertes System umzustellen, bevor die Binnenschifffahrtsgebühren gänzlich abgeschafft werden?

Wenn nein, warum nicht?

Wenn ja, wann soll dies genau passieren?

5. Treffen die Einfahrtsbeschränkungen in den Hafen Rotterdam auch Schiffe im Eigentum des Bundes?
6. Wenn ja, wie ist vorgesehen, diese Schiffe umzurüsten, und in welchem Zeitraum?
7. Welche Maßnahmen beabsichtigt die Bundesregierung, das bundeseigene Forschungsschiff, 1998 grundüberholt und mit 4 Dieselmotoren alter Technik ausgerüstet, so auszurüsten oder zu modernisieren, damit der Schadstoffausstoß drastisch reduziert wird?
8. Rechnet die Bundesregierung in nächster Zeit mit weiteren Einfahrtsbeschränkungen in anderen Häfen für Schiffe im Eigentum des Bundes?
Für welche Häfen im Einzelnen?
9. Ist der Bundesregierung bekannt, in welchen Häfen in Europa beziehungsweise außerhalb Europas innerhalb der nächsten Jahre Einfahrtsbeschränkungen für Schiffe mit bestimmten Schadstoffausstößen vorgesehen sind?
10. Ist der Bundesregierung bekannt, in welchen Häfen innerhalb der EU ein Nachlass bei der Hafengebühr für besonders emissionsarme Schiffe gewährt wird oder dies geplant ist (Binnen- und Seeschiffe)?
11. Mit welchen Maßnahmen zur Unterstützung deutscher Schiffseigner bzw. Reeder/Deutsche Flagge ist von Seiten der Bundesregierung zu rechnen?
12. Welche Maßnahmen hat die Bundesregierung in den letzten Jahren unternommen, um Schiffsantriebe von Schiffen (bitte nach Binnenschiffen und Seeschiffen auflisten) zu verbessern?
Welche flankierenden Förderungen gab es?
Wie weit sind die Mittel für die einzelnen Förderungen abgerufen worden?
13. Welche Maßnahmen anderer EU-Mitgliedstaaten zur Förderung emissionsärmerer Antriebe sind der Bundesregierung bekannt?
Sind die Maßnahmen innerhalb der EU abgestimmt?
14. Welche Maßnahmen zur anderweitigen Verwendung der Fördergelder im maritimen Bereich wird die Bundesregierung unternehmen, sollten die bereitgestellten Fördermittel des Bundes im Förderzeitraum nicht vollständig abgerufen werden?
15. Ist der Bundesregierung bekannt, ob durch Bundesmittel geförderte saubere Antriebe in Schiffen bei europäischen Ausschreibungen (wie zum Beispiel Fährstrecken bzw. Transporte) zu Wettbewerbsnachteilen für deutsche Schiffseigner bzw. Reeder gegenüber europäischen Konkurrenten führen?
16. Wenn ja, wie hat die Bundesregierung vor sicherzustellen, dass Förderprogramme des Bundes nicht zu wettbewerblichen Nachteilen der Schiffseigner führen?
17. Welche Maßnahmen könnte die Bundesregierung anstreben, falls tatsächlich Nachteile durch staatliche Förderprogramme für EU-Ausschreibungen entstehen?
18. Welche Konsequenzen zieht die Bundesregierung darüber hinaus aus der Entscheidung des Stadtrates von Rotterdam, den Kohleumschlag im Hafen von Rotterdam zu beenden, insbesondere vor dem Hintergrund, dass der Hafenbetreiber Port of Rotterdam und das Umschlagsunternehmen EMO ihre Verträge Anfang des Jahres um 25 Jahre bis 2043 verlängert haben?
19. Wie bewertet die Bundesregierung die Auswirkungen des für das Jahr 2030 beschlossenen Ausstieges aus dem Kohleumschlag des Hafens Amsterdam?

20. Welche Pläne hat die Bundesregierung, um möglichen Wettbewerbsnachteilen und Schäden angesichts des dadurch drohenden eingeschränkten Kohleimports entgegenzuwirken?
21. Welche wirtschaftlichen Auswirkungen hat nach Kenntnis der Bundesregierung der geplante Ausstieg aus dem Kohleumschlag der Häfen Amsterdam und Rotterdam auf die deutsche Energie- und Stahlindustrie?

Berlin, den 8. August 2018

Christian Lindner und Fraktion

