

## **Antrag**

**der Abgeordneten Claudia Müller, Oliver Krischer, Lisa Badum, Kai Gehring, Stephan Kühn (Dresden), Matthias Gastel, Markus Tressel, Anja Hajduk, Sven-Christian Kindler, Stefan Schmidt, Dr. Anna Christmann, Dr. Ingrid Nestle, Kerstin Andreae, Dieter Janecek, Markus Kurth, Stefan Gelbhaar, Steffi Lemke, Dr. Julia Verlinden und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN**

### **Maßnahmen für mehr Klimaschutz im internationalen Seeverkehr**

Der Bundestag wolle beschließen:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Die Schifffahrt steht vor großen Herausforderungen. Sie muss Beiträge leisten, um einen umweltfreundlichen Schiffsbetrieb zu ermöglichen, Emissionen zu senken und das Klima zu schützen. Gerade in den Bereichen Abgasreduktion und Klimaschutz besteht im internationalen Seeverkehr noch ein großer Nachholbedarf. Als Hauptverkehrsmittel für interkontinentale Transporte trägt der maritime Verkehrssektor eine besonders große Verantwortung für den Umwelt- und Klimaschutz. Über 90 Prozent der Transporte über Kontinente hinweg wird über den Seeverkehr abgewickelt. Massentaugliche und praktikable Alternativen zu den konventionellen fossilen Treibstoffen gibt es für die weiten Handelsrouten noch nicht. Daran muss die Industrie mit Unterstützung der Politik verstärkt arbeiten.

Der Seeverkehr ist mit dem Ausstoß von 940 Mio. Tonnen CO<sub>2</sub> jährlich verantwortlich für 2,5 Prozent des weltweiten Treibhausgasausstoßes. Sofern in der Seeschifffahrt kein Umsteuern zu saubereren Antrieben stattfindet und das Transportvolumen weiter ansteigt, werden sich die CO<sub>2</sub>-Emissionen bis 2050 mehr als verdreifachen („Third IMO Green House Gas study“, 2015).

Seit 2018 gibt es das international auch von Deutschland beschlossene Ziel, im Seetransport bis 2050 mindestens 50 Prozent der klimaschädlichen Gase einzusparen. Es gibt jedoch weder konkrete Verpflichtungen noch Marktmechanismen, um CO<sub>2</sub>-Emissionen zu senken. Eine Trendumkehr ist daher nötig und es gilt, konkrete Maßnahmen zu treffen, um diese Entwicklungen aufzuhalten. Eine Reduktion des Seeverkehrs ist ein notwendiger Beitrag, reicht jedoch nicht aus.

Die in der internationalen Seeschifffahrt überwiegend verwendeten Treibstoffe Schweröl oder Marinediesel gewährleisten auch bei Einsatz von Filtern oder anderen Abgasnachbehandlungsanlagen (z. B. Scrubber) keine gesundheitspolitisch verträgliche Schadstoffreduktion – insbesondere unter Berücksichtigung ihrer oftmals klima- und umweltschädlichen Produktionsprozesse.

In der Branche hat bereits ein Umdenken begonnen. Maßnahmen zur Senkung des CO<sub>2</sub>-Ausstoßes und zur Modernisierung der Antriebe sind jedoch noch zu kleinteilig,

um einen wirksamen Beitrag zum Klimaschutz und zur Verbesserung der Luftqualität in den Häfen zu leisten. Ein Umsteuern im internationalen Seeverkehr muss daher zügig beginnen. Hierfür müssen die Technologien der Schiffsantriebe entsprechend ausgerichtet werden. Es braucht neue Antriebsmittel und -technologien in der Seeschifffahrt, die aktiv positive Beiträge zur Klimaschutzpolitik leisten. Diesen Weg einzuschlagen, wäre auch eine große Chance für Spitzentechnologie aus Deutschland und Europa für eine klimafreundliche, emissionsreduzierte und saubere Schifffahrt. Der Einsatz von verflüssigtem Erdgas kann aufgrund seiner teils kritischen Herkunft (gewonnen durch Fracking) und vor allem aufgrund seiner nur geringen Treibhausgasersparungen auf diesem Weg keine langfristige Lösung sein.

Wir brauchen eine Strategie für den Einsatz alternativer Treibstoffe in der internationalen Seeschifffahrt, sonst können die Ziele nicht erreicht werden. Erforscht wird aktuell noch eine serienmäßige bzw. industrielle Produktion von Treibstoffen über Power-to-Gas- oder Power-to-Liquid-Technologien. Hierbei sollen durch den Einsatz von Strom synthetische Kraftstoffe erzeugt werden. Für eine neutrale CO<sub>2</sub>-Bilanz ist dabei erforderlich, dass der Strom auch CO<sub>2</sub>-frei erzeugt wird. Auf einzelnen Schifffahrtsrouten können auch batteriebetriebene oder wasserstoffbetriebene Schiffe – oder Hybridlösungen – zum Einsatz kommen. Dabei müssen die unterschiedlichen Anforderungen und Gegebenheiten bei Kurz-, Mittel-, und Langstreckenverkehren in den Blick genommen werden. Die Steigerung der Energieeffizienz ist dabei ein ebenso dringender und wichtiger Baustein, denn auch die Flächenverfügbarkeit zur Produktion von Ökostrom ist nicht unbegrenzt.

Die Bundesregierung muss für CO<sub>2</sub>-neutral erzeugte sowie CO<sub>2</sub>-arme Treibstoffe und Antriebe in der Seeschifffahrt den Weg ebnen. Dafür sollte sie weitere Forschungsprojekte stärker unterstützen sowie Praxistests und Feldversuche fördern. Bisher hat die deutsche Seeschifffahrt zu wenig Hilfestellung bei der Bewältigung dieser Herausforderungen durch die Bundesregierung erhalten.

Die Bundesregierung muss in Zusammenarbeit mit den Ländern auch für niedrigere Emissionen durch Schiffe in den Häfen sorgen. Es kann nicht sein, dass die Grenzwerte für Emissionen von Pkw und Lkw immer weiter verschärft werden, während die Schifffahrt, die mit ihren Schiffen während des Aufenthalts in den Häfen für deutlich mehr Abgase verantwortlich ist, noch immer bedeutend geringere Auflagen im Sinne der Luftreinhaltung und der CO<sub>2</sub>-Emissionen hat. Dies betrifft nicht nur die Frachtschifffahrt, sondern auch die Kreuzschifffahrt mit ihren immer größeren Schiffen und der Nutzung von Häfen in der Nähe von dicht besiedelten Gebieten. Auch sie muss ihren Beitrag zum Klimaschutz leisten und die gesundheitsschädlichen Schiffsabgase deutlich reduzieren.

In den Häfen ist es sinnvoll, dass Schiffe während der Abfertigung ihren Strom nicht auf dem Schiff per Diesel produzieren, sondern Strom von Land beziehen. Dies würde deutlich zur Reduktion der Schadstoffbelastung beitragen, denn vor allem Kreuzfahrtschiffe haben einen enormen Strombedarf. Dafür muss die Bundesregierung die Voraussetzungen dahingehend ändern, dass die Nutzung von Landstrom in den Häfen attraktiv ist und vor allem aus erneuerbaren Energien gespeist wird. Wo die Voraussetzungen dafür geschaffen sind, sollte die Landstromnutzung auch vorgeschrieben werden. Der Strom für den Schiffsbetrieb kann dezentral im Hinterland oder off-shore erzeugt werden. Ergänzend können direkt vor Ort sogenannte Power-Pack oder Power-Barges bei der Stromversorgung mitbenutzt werden. Auch sie sollten möglichst CO<sub>2</sub>-neutrale Energie bereitstellen.

Besonders klimaschädlich ist das Befahren der Schiffspassage der Polargebiete mit Schweröl- oder Dieselantrieb. Die ausgestoßenen Rußpartikel setzen sich auf dem Eis ab und verstärken den Effekt der ohnehin eingetretenen Eisschmelze zusätzlich. Wenn nach sich zurückziehendem Eis die Handelswege auch über das Nordpolarmeer führen sollen, dürfen die Bundesregierung und die Internationale Seeschifffahrtsorganisation

IMO nicht tatenlos zusehen. Auf internationaler Ebene muss die Bundesregierung daher mindestens das Verbot von Schweröl sowie die Begrenzung der Schadstoffemissionen in den Polargebieten fordern.

II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

1. sich in den internationalen Gremien dafür einzusetzen, dass die Ziele der Klimakonferenz von Paris auch auf die Seeschifffahrt übertragen werden und entsprechende verbindliche Maßnahmen zur Senkung des CO<sub>2</sub>-Ausstoßes in der Seeschifffahrt auf der Ebene der Internationalen Seeschifffahrtsorganisation (IMO) verabschiedet werden;
2. sich auf europäischer Ebene dafür einzusetzen, dass die Vorschriften zur Messung des CO<sub>2</sub>-Ausstoßes aus der Seeschifffahrt (sog. MRV – monitoring, reporting and verification of CO<sub>2</sub>) ergänzt werden durch europäische Anreizprogramme für Schiffe, die europäische Emissionsvorschriften übererfüllen;
3. dass das Umsteuern der Schiffseigner auf CO<sub>2</sub>-emissionsneutrale bzw. CO<sub>2</sub>-emissionsfreie Kraftstoffe und Antriebe durch nationale Anreize bei Umbauten und neuen Schiffen erleichtert wird;
4. die Forschungsprojekte für alternative Antriebe in der Seeschifffahrt erweitert werden;
5. Forschungsmaßnahmen zu intensivieren, um
  - a. durch Machbarkeitsstudien und technische Verbesserungen den Einsatz umweltfreundlicher nichtfossiler Antriebe in der Seeschifffahrt voranzutreiben und gesundheits- und klimaschädliche Emissionen zu senken;
  - b. die Massen- und Praxistauglichkeit von Brennstoffzellen in der internationalen Handelsschifffahrt (Antrieb durch Wasserstoff) zu erproben und bei Bedarf zu verbessern;
6. sich auf internationaler Ebene dafür einzusetzen, dass die international verbindlich beschlossenen Sonderemissionszonen für Luftschadstoffe
  - Nord-/Ostsee (Schwefelgehalt im Treibstoff max. 0,1 Prozent)
  - Nordamerikanische Seegebiete inkl. US-Karibik (Schwefel, Stickoxide, Partikel/Feinstaub)
  - weltweit (Schwefelgehalt im Treibstoff max. 0,5 Prozent ab 2020)um weitere Gebiete mit strengeren Grenzwerten für schädliche Emissionen ausgeweitet werden, vor allem in Hafen- und Küstengebieten;
7. sich auf internationaler Ebene dafür einzusetzen, dass in den Polargebieten der Einsatz und die Mitnahme von Schweröl aus Schiffen verboten und das Befahren zusätzlich nur mit Rußfiltern ermöglicht wird;
8. Im Rahmen einer nachhaltigen und ökologischen Verkehrswende dafür Sorge zu tragen, dass die Entwicklung technischer Lösungen für deutliche CO<sub>2</sub>-Reduktionen in der Seeschifffahrt vorangetrieben werden;
9. in Kooperation mit den Küstenländern dafür zu sorgen, dass in den Häfen die Reduktion von klima- und gesundheitsschädlichen Abgasen durch die Schifffahrt vorangetrieben werden kann, durch
  - a. attraktive Regelungen für die Landstromnutzung sowohl für Kreuzfahrt- als auch für Frachtschiffe oder auch durch die Nutzung sog. Power-Packs oder Power-Barges zur Versorgung der Schiffe mit dem für den Schiffsbetrieb erforderlichen Strom, perspektivisch soll (sobald die Voraussetzungen geschaffen sind) die Landstromnutzung aus erneuerbarem Strom zum verpflichtenden Standard werden;

- b. Nutzung von mittelfristig alternativen Antrieben wie verflüssigtem Erdgas während des Schiffsbetriebs in den Häfen, welches die Emissionen von SO<sub>x</sub>, NO<sub>x</sub> und Ruß/Feinstaub deutlich reduziert;
  - c. Harmonisierung der Betankungsregelungen in den Häfen, um für alternative Treibstoffe in allen Häfen gleichermaßen gerüstet zu sein;
10. die Anbindung der Häfen im Hinterlandverkehr so effizient wie möglich zu gestalten, dass möglichst ein Großteil des Güterverkehrs über die elektrifizierte Bahn bzw. das Binnenschiff abgewickelt werden kann und im Falle von Engpässen auf der Eisenbahn die nötigen Baumaßnahmen aus dem Schienenwegeausbaugesetz schnellstmöglich und mit höchsten Lärmschutzstandards umzusetzen.

Berlin, den 14. Mai 2019

**Katrin Göring-Eckardt, Dr. Anton Hofreiter und Fraktion**