

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Uwe Beckmeyer, Sören Bartol, Martin Burkert, Dr. Hans-Peter Bartels, Ingo Egloff, Petra Ernstberger, Karin Evers-Meyer, Iris Gleicke, Ulrike Gottschalck, Michael Groß, Hans-Joachim Hacker, Bettina Hagedorn, Gustav Herzog, Gabriele Hiller-Ohm, Johannes Kahrs, Ute Kumpf, Kirsten Lühmann, Thomas Oppermann, Holger Ortel, Florian Pronold, Sönke Rix, Dr. Ernst Dieter Rossmann, Dr. Carsten Sieling, Sonja Steffen, Franz Thönnies, Dr. Frank-Walter Steinmeier und der Fraktion der SPD

Folgen der Energiewende für die maritime Wirtschaft

Die maritime Wirtschaft kann einen wichtigen Beitrag zur Energiewende leisten. Mehr als 90 Prozent des Welthandels finden heute auf dem Seewege statt; der Schiffsverkehr ist für mehr als 3 Prozent der globalen CO₂-Emissionen verantwortlich. Innovative Lösungen im Bereich der erneuerbaren Energien sind daher ein wichtiger Baustein, um die Klima- und Umweltschutzziele in der Seeschifffahrt und damit im Verkehrssektor insgesamt zu erreichen. Die Umstellung der Schiffsflotte auf alternative Antriebe und Kraftstoffe ermöglicht es den Reedereien aber nicht nur, die neuen Umweltauflagen einzuhalten; innovative Schiffskonzepte können auch einen Beitrag zur Senkung der Schiffsbetriebskosten leisten. Weiterer Handlungsbedarf ergibt sich im Bereich der Offshore-Windenergie. Um die von der Bundesregierung gesetzten Ausbauziele zu erreichen, ist neben weiteren Fortschritten bei der Netzanbindung der Windparkanlagen auf See eine enge Abstimmung zwischen maritimer Wirtschaft und Offshore-Windbranche notwendig, um die künftigen Bedarfe zu definieren. Dies betrifft die Ertüchtigung der Hafeninfrastuktur ebenso wie die landseitige Anbindung der deutschen Seehäfen sowie der ZARA-Häfen (ZARA: Zeebrügge, Amsterdam, Rotterdam, Antwerpen) und die Entwicklung von Schiffskapazitäten für die Offshore-Windindustrie. Notwendig sind eine abgestimmte Ausbaustrategie für die Häfen und neue Perspektiven für den Spezialschiffbau, damit die maritime Wirtschaft in Deutschland die Potenziale der Energiewende nutzen kann und weitere Fortschritte im Klima- und Umweltschutz möglich sind.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wie bewertet die Bundesregierung die Chancen für eine Korrektur des jetzt vom Umweltausschuss der Internationalen Seeschifffahrts-Organisation (IMO) gefassten Beschlusses, der eine erneute Änderung des Internationalen Übereinkommens zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe (MARPOL-Konvention) und die Verschiebung schärferer Stickoxid-Grenzwerte für die Seeschifffahrt bis zum Jahr 2021 vorsieht, und welche Haltung vertreten nach ihrer Kenntnis die Mitgliedstaaten der Europäischen Union in dieser Frage?

2. Wie hoch ist nach Kenntnis der Bundesregierung das von deutschen Unternehmen bereits getätigte Investitionsvolumen, um die strengeren Emissionsgrenzen termingerecht zu erfüllen, und welche Folgen sind in diesem Zusammenhang bei einer Verschiebung der strengeren Emissionsgrenzwerte für die maritime Wirtschaft in Deutschland zu erwarten?
3. Wird der Beschluss der IMO aus Sicht der Bundesregierung Auswirkungen auf die geplante Ausweisung zusätzlicher Emissions-Überwachungsgebiete (ECA) in den europäischen Meeresgebieten haben, in denen ab 2016 strengere Anforderungen für die Emissionen von Stickoxiden gelten sollen (vgl. Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage auf Bundestagsdrucksache 17/12707), und wie begründet sie ihre Einschätzung?
 - a) In welchen Meeresgebieten sollen diese zusätzlichen ECA eingerichtet werden?
 - b) Wann werden die abschließenden Ergebnisse der von der Bundesregierung mitfinanzierten Studien zur Ermittlung der wirtschaftlichen, ökologischen und verkehrlichen Folgen von ECA-Ausweisungen vorliegen?
4. Sollte Deutschland aus Sicht der Bundesregierung dem Beispiel der USA folgen und an dem Ziel einer Einführung strengerer Grenzwerte ab dem Jahre 2016 festhalten, auch wenn die IMO die geplante Verschärfung der internationalen Emissionsgrenzwerte für Seeschiffe um fünf Jahre verschiebt?
5. Welche Ansatzpunkte bieten sich aus Sicht der Bundesregierung für eine stärkere Nutzung und Weiterentwicklung der Programme der KfW Bankengruppe und insbesondere des Umwelt- und Energieeffizienzprogramms zur Finanzierung von „Green-Shipping“-Maßnahmen, und in welchem Zeitrahmen will die Bundesregierung die von ihr auf der 8. Nationalen Maritimen Konferenz zugesagte Prüfung abschließen?
6. Plant die Bundesregierung, die gemeinsam mit den maritimen Verbänden in Umsetzung der Verabredungen auf der 7. Nationalen Maritimen Konferenz 2011 identifizierten Pilotprojekte noch in dieser Legislaturperiode umzusetzen, um noch vor Inkrafttreten strengerer Grenzwerte für Schwefelschadstoffe im Seeschiffsverkehr 2015 den Sachstand und die Praxistauglichkeit der Abgasentschwefelungsanlagen zum flächendeckenden Einsatz zu evaluieren und eine beschleunigte Modernisierung der deutschen Schiffsflotte zu erreichen?
 - a) Wie begründet sie ihr Vorgehen?
 - b) Teilt die Bundesregierung die Einschätzung der Seeverkehrswirtschaft, dass angesichts des bestehenden Zeitdrucks Pilotprojekte nicht mehr realisierbar sein könnten, und wie begründet sie ihre Haltung?
7. Wie viele Willensbekundungen auf Förderung von Pilotprojekten zur Nachrüstung von Abgasentschwefelungsanlagen an Bord bestehender Schiffe sind bisher nach Kenntnis der Bundesregierung im Rahmen des Umweltinnovationsprogramms (UIP) eingegangen, und wie ist der derzeitige Bearbeitungsstand (bitte in absoluten Zahlen und in Prozent des jährlichen UIP-Gesamtvolumens aufschlüsseln)?
 - a) Plant die Bundesregierung angesichts der Kritik der Seeverkehrswirtschaft an der Unerfüllbarkeit der Förderkriterien eine Überarbeitung der Vorgaben?
 - b) Zu welchem Ergebnis haben in diesem Zusammenhang die im September 2012 angekündigten Gespräche zwischen Vertretern des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung sowie des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit geführt?

- c) Plant die Bundesregierung eine Fortsetzung des Strukturierten Dialogs mit der maritimen Wirtschaft zu wirtschaftlichen Folgen strengerer Schwefelgrenzwerte für Schiffstreibstoffe in Schwefelemissionsüberwachungsgebieten (SECA) (Schwefel-Dialog) noch in dieser Legislaturperiode?
 - d) Plant die Bundesregierung darüber hinaus, den „Schwefel-Dialog“ auf die Frage der wirtschaftlichen Folgen der neuen Stickoxid-Grenzwerte auszuweiten?
 - e) Welche Maßnahmen bieten sich aus Sicht der Bundesregierung darüber hinaus an, um die flächendeckende Nachrüstung von Abgasentschwefelungsanlagen zu fördern?
8. Kann die Bundesregierung bestätigen, dass die zuständigen Behörden der Bundesländer seit dem 1. Januar 2013 Verstöße gegen die MARPOL-Anlage V nicht mehr verfolgen und ahnden können, weil eine Anpassung der MARPOL-Zuwerhandlungsverordnung nicht erfolgt ist bzw. die neue Umweltverhaltensverordnung-See noch nicht umgesetzt wurde?
- a) Welches ist der Grund für die Verzögerungen?
 - b) Wann plant die Bundesregierung die Veröffentlichung der neuen Umweltverhaltensverordnung-See?
9. Welche Chance bietet aus Sicht der Bundesregierung die Festlegung von nationalen Infrastrukturzielen zur Marktentwicklung im Bereich alternativer Kraftstoffe, wie sie die Europäische Kommission jetzt vorgeschlagen hat, und wie begründet sie ihre Haltung?
- a) Wie beurteilt die Bundesregierung die Chancen für den Aufbau eines Kernnetzes von LNG-Tankstellen (LNG: Liquefied Natural Gas; verflüssigtes Erdgas) in allen deutschen See- und Binnenhäfen bis spätestens Ende 2020, und unter welchen Voraussetzungen ist aus ihrer Sicht eine Förderung durch den Bund möglich?
 - b) Unterstützt die Bundesregierung das Ziel einer flächendeckenden Einführung von Landstrom in allen deutschen Seehäfen bis zum Jahr 2016, und welche Voraussetzungen müssen dafür aus ihrer Sicht gegeben sein?
10. Wird die Bundesregierung den Fortschrittsbericht „Offshore-Windenergie – Bedarf, Potenziale und Chancen für Häfen und Schiffe“, der im Nationalen Masterplan Maritime Technologien für das Jahr 2011 angekündigt wurde, noch in dieser Legislaturperiode vorlegen, und aus welchen Gründen ist dieser Bericht bisher nicht veröffentlicht worden?
- a) Wird die Bundesregierung der Aufforderung auf der 8. Nationalen Maritimen Konferenz (NMK) nachkommen und das Thema „Finanzierungsinstrumente“ in den Fortschrittsbericht aufnehmen?
 - b) Wird sie in diesem Zusammenhang die Empfehlungen der Expertengruppe „Bauzeit- und Endfinanzierung von Schiffsneubauten deutscher Werften“ im Hinblick auf die Offshore-Infrastruktur erneut prüfen?
11. Wird die Bundesregierung die bereits für März 2013 angekündigten Gespräche mit Vertretern der norddeutschen Bundesländer sowie der Hafenvirtschaft zu den Möglichkeiten einer Unterstützung der Häfen beim Ausbau der Offshore-Windenergie noch in dieser Legislaturperiode aufnehmen, und plant sie die Einrichtung eines regelmäßigen Gesprächsforums?
12. Welche der hafenspezifischen Handlungsempfehlungen aus dem „OffMaster-Projekt“ zu den Chancen und Herausforderungen für die Hafen- und Werftwirtschaft im Zuge der Offshore-Windenergieentwicklung sind aus Sicht der Bundesregierung im Lichte der Ergebnisse der 8. Nationalen Maritimen Konferenz weiterzuverfolgen, und an welchen Stellen sieht sie Möglichkeiten

für eine Unterstützung der norddeutschen Bundesländer bzw. der Hafengewirtschaft durch den Bund?

13. Wie sieht der Zeitplan für die Erarbeitung des bereits für Ende 2011 angekündigten „Masterplans Offshore-Hafeninfrastruktur“ aus, und wann soll dieser vorliegen?
14. Wird die Bundesregierung, wie von den Teilnehmern der 8. Nationalen Maritimen Konferenz gefordert, eine engere Abstimmung zwischen den beiden Förderprogrammen „Erneuerbare Energien“ und „Maritime Technologien der nächsten Generation“ prüfen, und welche Programme und Förderinstrumente kommen aus ihrer Sicht darüber hinaus grundsätzlich infrage, um die auf der Konferenz geforderte stärkere Unterstützung der angewandten Offshore-Windenergieforschung durch den Bund zu leisten?
15. Welche Ansatzpunkte bieten aus Sicht der Bundesregierung insbesondere die Straßenverkehrs-Ordnung, um die zunehmenden Beeinträchtigungen für Schwerlasttransporte zur Verbringung von Bauteilen für Windparkanlagen und Großkräne zu deren Errichtung auszugleichen, und plant sie hier eine Anpassung?
 - a) Wie begründet sie ihre Haltung?
 - b) Wie viele genehmigungspflichtige Schwertransporte sind nach Informationen der Bundesregierung wöchentlich zu verzeichnen, und wie teilt sich deren Zahl nach den Verkehrsträgern Straße und Wasserstraße auf?
 - c) Wie viele Brücken, Tunnel und sonstige Ingenieurbauwerke im Zuge von Autobahnen und vierspurigen Bundesstraßen sind auf ein zulässiges Gesamtgewicht von 44 Tonnen abgelastet und damit für Schwertransporte nicht passierbar, und bei wie vielen Bauwerken ist die Befahrbarkeit durch Ablastungen zwischen 60 und 155 Tonnen zulässigem Gesamtgewicht eingeschränkt (bitte in absoluten Zahlen und in Prozent angeben)?
 - d) Wie viele Bauwerke im Zuge von Autobahnen und vierspurigen Bundesstraßen sind seit 2011 wegen der Einrichtung von Baustellen für genehmigungspflichtige Schwertransporte gesperrt worden (bitte in absoluten Zahlen und in Prozent angeben)?
 - e) Wie stellt sich der Bauwerkszustand der Brücken an den wichtigsten Hinterlandanbindungen der See- und Binnenhäfen dar (bitte nach Anzahl der Brücken und Zustandsnote aufschlüsseln), und wie haben sich die Zustandsnoten seit 2011 entwickelt?
 - f) Wie stellt sich die Höhe der in den Haushaltsjahren 2011 und 2012 verausgabten Mittel für die Erhaltung der Bundesfernstraßen gegenüber der Finanzplanung dar, und wie hoch ist der Anteil, der für den Erhalt von Bauwerken verwendet wurde (bitte in absoluten Zahlen und in Prozent angeben)?
 - g) Welche Bauvorhaben sollen nach den Plänen der Bundesregierung die Schiffbarkeit der Bundeswasserstraßen durch Anpassung der Brückendurchfahrthöhen, Abladetiefen und Schleusenzweiten verbessern, und welche dieser Projekte sind baureif (bitte tabellarisch auflisten)?

Berlin, den 12. Juni 2013

Dr. Frank-Walter Steinmeier und Fraktion