

Kleine Anfrage

**der Abgeordneten Dr. Valerie Wilms, Bettina Herlitzius, Winfried Hermann,
Dr. Anton Hofreiter, Stephan Kühn, Ingrid Nestle, Daniela Wagner
und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN**

Senkung der Schwefeloxid-Emissionen von Schiffen

Die Ost- und Nordsee gehören zu den sogenannten Sulphur Emission Control Areas (SECAs), in denen strengere Grenzwerte für den Schwefelgehalt von Schiffsbrennstoffen gelten. Der für Weltmeere geltende Grenzwert von 4,5 Prozent Schwefel ist hier auf 1,0 Prozent begrenzt, 2015 soll er laut revidierter Fassung des Annex VI des MARPOL-Abkommens vom Oktober 2008 auf 0,1 Prozent sinken. Für die übrigen Gebiete ist für 2012 ein Grenzwert von 3,5 Prozent festgelegt, der bis spätestens 2025 auf 0,5 Prozent sinken soll.

Ost- und Nordsee gehören zu den am stärksten belasteten Meeren. Etwa 80 Prozent des Verkehrs findet in Küstennähe statt. Zum Schutz der Gesundheit von Anwohnern und Beschäftigten sind bereits in Häfen Treibstoffe mit 0,1 Prozent Schwefelanteil vorgeschrieben – der jedoch immer noch hundertmal höher ist als der zulässige Grenzwert für Dieselkraftstoff im Straßenverkehr. Die SECAs leisten in Nord- und Ostsee wie auch an den gesamten Küsten Nordamerikas einen wichtigen Beitrag zur Luftreinhaltung sowie zum Gesundheits- und Meeresschutz.

Die Absenkung der Schwefelwerte kann über die Verwendung hochwertiger Treibstoffe oder Filteranlagen erreicht werden. Vonseiten bestimmter Reedereien werden nun jedoch Kostensteigerungen durch den Einsatz von höherwertigem Schiffstreibstoff vermutet. Der Verband Deutscher Reedereien (VDR) hat in einer Studie des Instituts für Seeverkehrswirtschaft und Logistik in Bremen¹ die Folgen untersuchen lassen. Danach werden Wettbewerbsverzerrungen zuungunsten der Reedereien befürchtet. Die Kostensteigerungen seien so massiv, dass es zur Verlagerung des Schiffsverkehrs auf Landrouten kommen würde und bestimmte Routen auf Nord- und Ostsee zukünftig nicht mehr bedient werden könnten.

Gleichzeitig möchte die EU-Kommission die bestehende Richtlinie zum Schwefelgehalt in Kraftstoffen (1999/32/EG) revidieren, da die Grenzwerte für Schwefel- und Stickstoffoxide weiterhin überschritten werden. Die geplante Revision will die 2008 im Rahmen der Internationalen Maritimen Organisation (IMO) beschlossenen Grenzwerte in EU-Recht umsetzen, da nicht alle EU-Staaten das MARPOL-Abkommen ratifiziert haben.

¹ Lemper, Burkhard et al.: Die weitere Reduzierung des Schwefelgehalts auf 0,1 Prozent in Nord- und Ostsee im Jahr 2015: Folgen für die Schifffahrt in diesem Fahrtgebiet. Bremen, September 2010.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. In welcher Form war das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung in die Beauftragung, Konzeption und Durchführung der Studie des Instituts für Seeverkehrswirtschaft und Logistik (ISL) eingebunden, und inwiefern wurde Einfluss auf die untersuchten Fragestellungen genommen?
2. Wie bewertet das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung die Ergebnisse der ISL-Studie, und welchen Einfluss haben die Ergebnisse auf die Position zum Vollzug des Annex VI des MARPOL-Abkommens?
3. Wie wird die Annahme der ISL-Studie bewertet, dass eine bestehende Feste Fehmarnbeltquerung als negative Folge für den Schiffsverkehr in Zusammenhang mit den SECA-Regelungen ab 2015 gesehen wird, obwohl der Bau dieser Verbindung äußerst umstritten ist und frühestens 2020 fertiggestellt sein könnte?
4. Wie wird bewertet, dass als Alternative zum Schiffsverkehr nur punktuell Straßen, nicht jedoch Zugverbindungen, untersucht wurden?
5. Wie wird die Annahme einer Wettbewerbsverzerrung in der ISL-Studie zwischen Land- und Seeverkehr vor dem Hintergrund betrachtet, dass auf Schiffstreibstoffe im Gegensatz zu Lkw-Diesel keine Energiesteuer erhoben wird, und wie hoch wird die jährliche Steuerersparnis für Schiffsbetreiber hierdurch angenommen?
6. Wie wird die Annahme einer Wettbewerbsverzerrung in der ISL-Studie zwischen Land- und Seeverkehr vor dem Hintergrund der Tonnagegewinnermittlung für deutsche Reeder beurteilt, die laut Zentrum für Europäische Wirtschaftsforschung² mit 500 Mio. Euro zu den zwanzig wichtigsten Steuervergünstigungen der deutschen Wirtschaft zählt?
7. Wie viele deutsche Reedereien im SECA-Gebiet lassen sich mittels Tonnagegewinnermittlung besteuern, und welches Volumen hatten die Subventionen für die Reeder in diesem Gebiet?
8. Wie beurteilt die Bundesregierung die Eignung und Realisierbarkeit von Abgasnachbehandlungssystemen als Alternative zur Absenkung des Schwefelanteils für den Schiffstreibstoff in den SECA-Gebieten?
9. Wie beurteilt die Bundesregierung die Eignung und Realisierbarkeit von LNG-Antrieben (LNG: Liquefied Natural Gas) als Alternativantriebe in SECA-Gebieten?
10. Wie beurteilt die Bundesregierung die Nutzung des Rückstandsöls aus Raffinerien (HFO) als Schiffstreibstoff im Hinblick auf die Wirkungen auf das Ökosystem und die wirtschaftlichen Vorteile der Mineralölwirtschaft durch die damit reduzierte Entsorgung von Raffinerieabfällen?
11. Wie bewertet die Bundesregierung die Annahme in der ISL-Studie (Anmerkung in Kapitel 3.8, Seite 3 bis 13), dass die im Sommer 2010 unmittelbar nach Einführung der verschärften Schwefelanforderungen für die SECA-Gebiete ermittelte Preisdifferenz zwischen HFO mit bisherigem Schwefelgehalt, HFO mit 1 Prozent Schwefelanteil und Gasöl mit 0,1 Prozent Schwefelanteil für den Betrachtungszeitraum der Studie als konstant angenommen wird?

² Vergleiche Finanzwissenschaftliches Forschungsinstitut an der Universität zu Köln/Zentrum für Europäische Wirtschaftsforschung: Evaluierung von Steuervergünstigungen. Köln/Kopenhagen/Mannheim, Herbst 2009.

Erwartet die Bundesregierung Skaleneffekte mit Auswirkung auf die Preisbildung nach einer entsprechenden Anpassung der Erzeugungsprozesse in den Raffinerien?

12. Welche Position nimmt die Bundesregierung derzeit gegenüber der IMO ein, und ist eine Revision dieser Position seitens der Bundesregierung möglich?
13. Wie bewertet die Bundesregierung die von der EU-Kommission beabsichtigte Revision der bestehenden Richtlinie zum Schwefelgehalt in Kraftstoffen, mit der die Übereinkunft des MARPOL Annex VI EU-Recht würde?
14. Würde die Bundesregierung eine Revision der Richtlinie zum Schwefelgehalt begrüßen?
Falls nein, was sind die Gründe hierfür?
15. Welche Möglichkeiten gibt es nach Ansicht der Bundesregierung zur Änderung des Annex VI des MARPOL-Abkommens, und gibt es Bestrebungen zu deren Umsetzung?
16. Wie ist nach Kenntnis der Bundesregierung die Position der europäischen SECA-Anrainer zur Umsetzung des Annex VI des MARPOL-Abkommens?
17. Wie würde sich nach Ansicht der Bundesregierung die Wettbewerbssituation von Reedereien in Nord- und Ostsee verändern, wenn auch das Mittelmeer und der an Europa direkt angrenzende Teil des Atlantiks zu SECA-Gebieten erklärt werden würden?

Berlin, den 17. Dezember 2010

Renate Künast, Jürgen Trittin und Fraktion

