

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Andrej Hunko, Jörg Cezanne, Ralph Lenkert, weiterer Abgeordneter und der Fraktion DIE LINKE.
– Drucksache 19/28602 –**

Deutsche Seeschifffahrt in der Arktis

Vorbemerkung der Fragesteller

In den „Leitlinien deutscher Arktispolitik – Verantwortung übernehmen, Vertrauen schaffen, Zukunft gestalten“ (August 2019) signalisiert die Bundesregierung ein erkennbares Interesse an der Arktis. Sie spricht sich für den Erhalt der Umwelt- und Lebensbedingungen, für den Schutz der biologischen Vielfalt in der Arktis sowie für das Vorsorge- und Verursacherprinzip in der Arktis aus. Die Bundesregierung tritt für die Vermeidung von Entwicklungen, die zu Umweltbelastungen führen können, ein. Dabei beruft sich die Bundesregierung auf die Bedeutung der Forschung sowie auf internationale Abkommen wie den Klimaschutzplan 2050 und die Nachhaltigkeitsziele der Agenda 2030. Sie setzt sich in internationalen Gremien wie in der Internationalen Seeschifffahrts-Organisation (IMO) oder im Arktischen Rat für diese Ziele ein.

Die Arktis als besonders vulnerable Region, in der die Folgen des Klimawandels in den letzten Jahren besonders zu spüren sind (vgl. <https://www.sueddeutsche.de/wissen/arktis-meereis-klimawandel-polarstern-1.4981746>), bedarf nach Ansicht der Fragestellerinnen und Fragesteller eines besonderen Schutzes. Die Flora und Fauna in der Arktis werden jedoch durch das Interesse seitens Handelsnationen und Reedereien, die die Arktis in Zukunft zunehmend für die internationale und innerarktische Seeschifffahrt nutzen möchten, bedroht. Wirtschaftsakteure profitieren von neu entstehenden Seewegen als Folge des Klimawandels, da so die Transporte gewinnbringender gestaltet werden können. Speziell die Zahl der Transits von Transportschiffen in der Nordostpassage ist in den letzten Jahren deutlich gestiegen (<https://arctic-lia.com/category/datavisualizations/>). Es ist erwartbar, dass die Nordostpassage in naher Zukunft insbesondere für das sogenannte Bulk Shipping (Massenguttransporte) eine wichtige Rolle spielen wird, nicht zuletzt aufgrund der Unrentabilität der Nordwestpassage sowie der transpolaren Passage (vgl. Factsheet des Alfred-Wegener-Instituts (AWI): Schifffahrt in der Arktis; https://www.arctic-office.de/fileadmin/user_upload/www.arctic-office.de/PDF_uploads/FactSheet_Schifffahrt.pdf).

Aufgrund der Klimakrise und des damit einhergehenden besonders hohen Temperaturanstiegs in der Arktis schmelzen selbst im optimistischsten Szenario große Teile des arktischen Meereises, sodass die Arktis laut einer Studie

des Potsdam-Instituts für Klimafolgenforschung (PIK) schon zur Mitte des Jahrhunderts eisfrei und damit ohne Eisbrecher beschiffbar sein könnte (Glennemann, Nicole/Willner, Sven N./Levermann, Anders 2020: Paris Climate Agreement passes the cost-benefit test. Nature Communications). Bereits im Sommer 2019 war die Nordostpassage über 93 Tage komplett eisfrei (vgl. Spiegel Wissenschaft: Eis-Negativrekord in der Nordpolarregion: Die Arktis will nicht zufrieren, 28. Oktober 2020). Bis zum Ende des 21. Jahrhunderts könnte sich die Zeitspanne für eine Durchquerung der Nordostpassage um vier bis sechseinhalb Monate verlängern (vgl. Factsheet des AWI: Schifffahrt in der Arktis). Laut AWI „[...] hat sich die Schmelzperiode in der Arktis um fünf Tage pro Jahrzehnt verlängert. Von September 1979 bis 2018 ist das Meereis um 37 % zurückgegangen. Dies bedeutet eine Abnahme der Meereisdehnung in den Septembermonaten um 13 % pro Jahrzehnt“ (ebd.). Auch das mehrjährige Eis nimmt rapide ab (vgl. ebd.).

Die Bundesregierung verfolgt in der Arktis nicht nur umweltpolitische, sondern auch wirtschaftliche Interessen. Diese ökonomischen insbesondere maritimen Interessen sind im Kontext des geopolitischen Wettrennens von Staaten um die Arktis zu sehen und werden von den Fragestellerinnen und Fragestellern angesichts der besonderen Rolle der Arktis im Klimawandel kritisch betrachtet.

Speziell die Seeschifffahrt in der Arktis geht mit extremen ökologischen Risiken einher. Zu diesen zählen (vgl. Factsheet des AWI: Schifffahrt in der Arktis):

- Schadstoffemissionen,
- Ablage von Rußpartikeln auf dem Eis (v. a. aus Schweröl) und die damit einhergehende verstärkte Eisschmelze,
- Einführung invasiver Arten,
- Abrieb von Biofouling,
- Unterwasserschall insbesondere durch Eisbrecher als Gefahr für marine Säugetiere,
- hohes Unfallrisiko (im Falle einer Havarie eine Ölverschmutzung mit großen Langzeitschäden),
- Reguläre Einleitung von Abwässern, Abfällen und Schweröl (insbesondere durch Kreuzfahrtschiffe).

Schutzmaßnahmen wie beispielsweise eine Senkung der erlaubten Grenzwerte für Schiffsemissionen, eine Verpflichtung zur CO₂-Kompensation, die Ausweisung von Schutzgebieten und Emissionüberwachungsgebieten, ein Schwerölverbot sowie fortschrittlichere Schiffstechnologien scheinen diesen Risiken nach Ansicht der Fragestellerinnen und Fragesteller nicht ausreichend und unmittelbar genug begegnen zu können.

Der Bund fördert die deutsche Flagge insbesondere seit dem Beschluss eines Maßnahmenpakets im Jahr 2016 mit erheblichen finanziellen Mitteln, um die deutsche Flagge angesichts zunehmender Ausflaggungen zu stärken: Die Reedereien deutsch-flaggiger Schiffe profitieren von einer Bezuschussung zur Senkung der Lohnnebenkosten, von einer finanziellen Unterstützung zur Schaffung von Ausbildungsplätzen sowie von einem hundertprozentigen Lohnsteuereinkauf für Seeleute (vgl. <https://www.deutsche-flagge.de/de/flagge/pluspunkte>). Insofern ist die Thematik nach Sicht der Fragestellerinnen und Fragesteller von großem öffentlichem Interesse. Wirtschaftlich spricht gegen eine zunehmende Schifffahrt in der Arktis (abseits von umweltpolitischen Gründen) die mangelhafte marine Infrastruktur sowie fehlende Einrichtungen der Seenotrettung und Satellitenabdeckung (vgl. Factsheet des AWI: Schifffahrt in der Arktis). Andererseits verkürzen sich Strecken und Fahrzeiten durch die Nutzung der transarktischen Seewege verglichen mit traditionellen Seewegen teilweise deutlich. Zum Beispiel reduziert sich die Strecke von Nordwesteuropa nach Ostasien um 30 bis 40 Prozent im Vergleich zur Suez-Kanal-Strecke (vgl. Factsheet des AWI: Schifffahrt in der Arktis). Dahinge-

hend stellt sich die Frage, welches Potenzial die Bundesregierung in einer Erschließung der Arktis für deutsche Handelsschiffe sieht, also ob und falls ja, inwiefern die Bundesregierung eine zunehmende deutsche Beteiligung an der Seeschifffahrt in der Arktis plant, vorbereitet sowie unterstützt.

Die deutsche Hafenmanagementgesellschaft Bremenports plant in Kooperation mit isländischen Partnern den Bau eines Tiefwasserhafens in Finna fjord (Island), wozu sie am 11. April 2019 das Unternehmen Finna fjord Port Development Company gegründet hat. Darüber hinaus soll ein Industriegelände für die Versorgung des Hafens und für gewerbliche Aktivitäten geschaffen sowie Infrastruktur für den Hafen und die am Standort vorgesehene Industrie gebaut werden, einschließlich Strom- und Wasserversorgung sowie Straßenanbindung (<https://bremen-ports.de/hafen-fuer-nachhaltige-entwicklung-im-nordosten-isl-land/>). Der Hafen in Finna fjord soll unter anderem als Umschlagplatz für die Schifffahrt der Nordostpassage dienen. Laut Bremenports ist die Gegend um Finna fjord kaum bewohnt, und das Projekt orientiert sich streng an Nachhaltigkeitskriterien. Auf Aspekte der Biodiversität geht Bremenports allerdings in der Pressemitteilung zur Gründung einer Gesellschaft mit isländischen Partnern nicht ein. Sein Bau trägt nach Ansicht der Fragestellerinnen und Fragesteller dazu bei, die Weichen für eine zunehmende Dichte von Handelsschiffen in der Arktis zu stellen, was mit einer Erhöhung der oben genannten extremen Risiken einhergeht.

Nach Ansicht der Fragestellerinnen und Fragesteller stehen etwaige wirtschaftliche Interessen der Bundesregierung bezüglich der Seeschifffahrt in der Arktis in Konflikt mit den in den Leitlinien deutscher Arktisstrategie festgehaltenen umweltpolitischen Verpflichtungen.

Vorbemerkung der Bundesregierung

Die Bundesregierung engagiert sich für einen klaren internationalen Rahmen in der Arktispolitik, der gleiche Regeln für alle festlegt. Sie stärkt Institutionen wie den Arktischen Rat und die Internationale Seeschifffahrtsorganisation (IMO). Deutschland hat das Nutzungsverbot von Schweröl als Schiffskraftstoff in der Arktis mitinitiiert, das vom IMO-Unterausschuss zur Vermeidung und Bekämpfung von Verschmutzungen (Pollution Prevention and Response, PPR) im Februar 2020 beschlossen wurde. Dieses Verbot wurde vom IMO Meeresumweltausschuss (Marine Environment Protection Committee, MEPC) im April 2020 angenommen und wird anlässlich von MEPC 76 (Juni 2021) formal bestätigt. Es wird durch eine Ergänzung von Anlage I des Internationalen Übereinkommens von 1973 zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe (MARPOL-Übereinkommen) umgesetzt und tritt am 1. Juli 2024 in Kraft. Damit werden die schwerwiegenden Folgen von Schweröl-Austritten bei Schiffshavarien in der Arktis wirksam vermieden.

1. Welche Bedeutung misst die Bundesregierung der Seeschifffahrt im arktischen Raum zu?

Die Bundesregierung setzt sich für die freie Schifffahrt in arktischen Gewässern entsprechend den Regelungen des Seerechtsübereinkommens der Vereinten Nationen ein und ist bestrebt, die Rahmenbedingungen für eine koordinierte, sichere und umweltverträgliche Seeschifffahrt in der Arktis zu verbessern.

Der Bundesregierung sind die zeitnahe Umsetzung der verbindlichen Regelungen und die Einhaltung relevanter Empfehlungen des Polar Code der IMO ein wichtiges Anliegen, um anspruchsvolle Sicherheits- und Umweltstandards der Schifffahrt in der Arktis zu etablieren. Die Bundesregierung unterstützt die Anstrengungen der IMO zur Reduzierung der Rußemissionen und Treibhausgasemissionen. Sie unterstützt IMO auch darin, dass eine Nutzung möglicher ark-

tischer Meerewege nur unter strikter Beachtung höchster und international verbindlicher Umweltstandards für die Seeschifffahrt erfolgen kann, wie sie zum Beispiel im „Polar Code“ angelegt sind (vgl. <http://www.imo.org/en/MediaCentre/HotTopics/polar/Pages/default.aspx>). Eine Weiterentwicklung des „Polar Code“ sollte zudem ein umfassendes Umweltschutzsystem zum Ziel haben, das für alle Schiffe in der Arktis gilt und auch Regelungen zu Grauwasser und Unterwasserlärm vorsieht.

Im Übrigen wird auf die Vorbemerkung der Bundesregierung verwiesen.

2. Überwiegen nach Einschätzung der Bundesregierung die Vorteile für die Seeschifffahrt durch neu entstehende Seewege (insbesondere kürzere Fahrstrecken und Fahrzeiten) oder die in der Vorbemerkung der Fragesteller gelisteten Risiken einer zunehmenden Seeschifffahrt in der Arktis (bitte begründen)?

Die Erwärmung der Arktisregion, die zunehmende ökonomische Erschließung und Förderung arktischer Bodenschätze sowie die intensiviertere Schifffahrt gefährden nach Auffassung der Bundesregierung die Umwelt und die arktischen Ökosysteme und damit die natürlichen Lebensgrundlagen und kulturellen Traditionen der indigenen Bevölkerung.

Nach Auffassung der Bundesregierung ist die Festlegung höchster Umweltstandards erforderlich, ebenso wie die multinationale Entwicklung von Konzepten für den Schutz der Umwelt bei Unfällen sowie verbindliche Regelungen zu Umweltschäden und Haftung und wird sich in allen geeigneten internationalen Gremien dafür einsetzen. Das in der IMO beschlossene Schweröl-Verbot in der Arktis ist ein wichtiger Bestandteil solcher Regelungen.

In der deutschen Arktispolitik (vgl. Leitlinien vom August 2019) ist ein konsequenter Klima- und Umweltschutz zentrales Element. Die Ausweisung von Schutzgebieten und Ruhezeiten zur Bewahrung der biologischen Vielfalt sind Schlüsselemente der deutschen Arktispolitik. Die Einhaltung rechtsverbindlicher Regelungen zur Erkundung und zum Abbau von Bodenschätzen und die Einbeziehung der lokalen und indigenen arktischen Bevölkerung in die Entwicklungen in der Region sind unabdingbar.

3. Welches der in der Vorbemerkung der Fragesteller genannten Risiken stellt nach Einschätzung der Bundesregierung die größte Gefahr für die Umwelt- und Lebensbedingungen in der Arktis dar (bitte begründen)?

Steigender Schiffsverkehr führt zu einer Erhöhung der klimarelevanten Emissionen, die zu einem Abschmelzen des Eises beitragen und lässt das Risiko für Verschmutzungen der empfindlichen Meeres- und Küstenökosysteme steigen. Notfallmaßnahmen im Falle von Havarien sind aufgrund der Abgeschiedenheit des Gebietes, extremer Wetterbedingungen und der fehlenden Infrastruktur schwieriger als in anderen Meeresgebieten.

4. Welche in einem deutschen Register geführten Handelsschiffe waren nach Kenntnis der Bundesregierung wann im arktischen Raum unterwegs (bitte nach Anzahl, Jahr, Schiffstyp, Flaggenstaat, Reederei, Eisklasse und Eistyp, Gesamttragfähigkeit in Tons Deadweight, Bruttoreaumzahl, sowie Abfahrts- und Ankunftszeit und Abfahrts- und Ankunftszeit seit 2010 aufschlüsseln)?
5. Welche Treibstoffe werden aktuell nach Kenntnis der Bundesregierung von Handelsschiffen deutscher Reedereien im arktischen Raum genutzt?

6. Wie viele Handelsschiffe deutscher Reedereien besitzen nach Kenntnis der Bundesregierung eine Eisklasse, und wie viele davon werden in einem deutschen Register geführt (bitte nach Flaggenstaat differenziert angeben)?
7. Wie viele in einem deutschen Register geführte Tanker haben nach Kenntnis der Bundesregierung die Nordostpassage seit 2010 für den innerarktischen Transport von Flüssigerdgas (LNG) zu deutschen Häfen genutzt (bitte nach Anzahl, Jahr, Schiffstyp, Flaggenstaat, Reederei, Eisklasse und Eistyp, Gesamt-Tragfähigkeit in Tons Deadweight, Bruttoreaumzahl, sowie Abfahrts- und Ankunftszeit und Abfahrts- und Ankunftsart ab 2010 aufschlüsseln)?
8. Wie viele dieser Tanker haben nach Kenntnis der Bundesregierung zu welchem Zeitpunkt und mit welchem Treibstoff die Nordostpassage für den innerarktischen Transport von Flüssigerdgas (LNG) zu deutschen Häfen seit 2010 genutzt (bitte nach Anzahl, Jahr, Treibstoff, Flaggenstaat aufschlüsseln)?
10. Welche Handelsschiffe mit Eisklasse wurden seit 2000 in deutschen Schiffswerften nach Kenntnis der Bundesregierung gebaut bzw. sind in Planung (bitte nach Jahr, Ort der Werft, Auftraggeber, Schiffstyp und Eisklasse und Eistyp aufschlüsseln)?
11. Wurden seit 2010 nach Kenntnis der Bundesregierung Schiffe mit Eisklasse im Ausland für deutsche Auftraggeber gebaut (bitte nach Jahr, Ort der Werft, Auftraggeber, Schiffstyp und Eisklasse und Eistyp aufschlüsseln)?
12. Ist nach Kenntnis der Bundesregierung in Planung, Schiffe mit Eisklasse im Ausland für deutsche Auftraggeber bauen zu lassen (falls ja, bitte nach Jahr, Ort der Werft, Auftraggeber, Schiffstyp und Eisklasse und Eistyp aufschlüsseln)?

Die Fragen 4 bis 8 und 10 bis 12 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Für Handelsschiffe deutscher Reedereien gelten die Regelungen der IMO. Die Vergabe der Eisklasse ist Angelegenheit der Klassifikationsgesellschaft; weder in den Messbriefen noch im Register sind Informationen zur Eisklasse enthalten.

Der Begriff „Eisklasse“ umfasst eine Vielzahl an Design- und Ausrüstungsanforderungen für Schiffe in internationaler Fahrt in (zeitweise) eisbedeckte Gebiete. Dies umfasst z. B. auch die Nord- und Ostsee. Ein Großteil der in Deutschland gebauten (oder bereederten) Schiffe besitzt eine Eisklasse, da dies für ihren sicheren Betrieb auch außerhalb arktischer Regionen unverzichtbar ist.

Für den ganzjährigen Betrieb in der Arktis müssen Schiffe nach IMO Polar Code die Polar Class (PC) 1 bis 5 besitzen. PC 6 und 7 ermöglichen einen stark eingeschränkten Zugang zur Arktis. Folgende Schiffe mit diesen Fähigkeiten finden sich in der Datenbank des Daten- und Informationsdienstes IHS Markt:

IMO-No.	Ship Name	Year	Shipbuilder	Shiptype	Owner	Ice Capability
9330836	NORILSKIY NICKEL	2006	Aker Warnemünde Operations	General Cargo Ship	Norilsk Nickel	Icebreaking/PC3
9404015	MONCHEGORSK	2008	Aker MTW Werft GmbH	General Cargo Ship	Norilsk Nickel	Icebreaking/PC3
9404027	ZAPLYARNYY	2008	Wadan Yards MTW GmbH	General Cargo Ship	Norilsk Nickel	Icebreaking/PC3

IMO-No.	Ship Name	Year	Shipbuilder	Shiptype	Owner	Ice Capability
9404039	TALNAKH	2008	Wadan Yards MTW GmbH	General Cargo Ship	Norilsk Nickel	Icebreaking/PC3
9404041	NADEZHDA	2009	Wadan Yards MTW GmbH	General Cargo Ship	Norilsk Nickel	Icebreaking/PC3
9662394	AMAZON WARRIOR	2014	Flensburger KG	Research Vessel	Shearwater	PC7
9665487	AMAZON CONQUEROR	2015	Flensburger KG	Research Vessel	Shearwater	PC7
9682411	BERINGOV PROLIV	2015	Nordic Yards Wismar GmbH	Salvage Ship	Russia Govt	Icebreaking/PC3
9682421	MURMAN	2015	Nordic Yards Wismar GmbH	Salvage Ship	Russia Govt	Icebreaking/PC3
9821873	CRYSTAL ENDEAVOUR	2021	Mv Werften Stral- sund GmbH	Passenger/ Cruiser	Genting Hong Kong	PC6

Die IHS Datenbank weist die folgende im Ausland für deutsche Auftraggeber gebaute Schiffe mit einer Polar Class auf:

IMO-No.	Ship Name	Year	Shipbuilder	Shiptype	Owner	Ice Capability
9330836	HANSEATIC NATURE	2019	Vard Tulcea SA	Passenger/ Cruiser	TUI Cruises AG	PC6
9404015	HANSEATIC INSPIRATION	2019	Vard Tulcea SA	Passenger/ Cruiser	TUI Cruises AG	PC6
9404027	HANSEATIC SPIRIT	2021	Vard Tulcea SA	Passenger/ Cruiser	Hapag. Lloyd AG	PC6

Im Übrigen liegen der Bundesregierung keine weiteren eigenen Informationen vor.

9. Wird in Deutschland nach Kenntnis der Bundesregierung aktuell am Bau sowie an der Entwicklung neuer Eisbrecher für die Arktisregion gearbeitet, welche über Forschungszwecken hinaus auch anderen Zwecken dienen sollen?

In Deutschland gibt es ein Projekt zu Eisbrechern für die Arktisregion. Das in Hamburg wird das „Structural Design“ der nächsten Generation von sogenannten „Polar Security Cuttern“ für die US-Küstenwache (US Coast Guard) erstellt, die eine arktische Eisklasse nach IMO Polar Code besitzen. Die Mehrzweck-Behördenfahrzeuge sind für Forschungsaufgaben, aber auch für übliche Sicherheits- und Sicherungsaufgaben ausgestattet, wie z. B. Suche, Rettung und Seeraumüberwachung.

13. Unterstützt die Bundesregierung deutsche Reedereien im Bau von Schiffen mit Eisklasse, und falls ja, inwiefern (bitte nach Jahr, Ort der Werft, Summe der Förderung, Schiffstyp und Eisklasse und Eistyp aufschlüsseln), und falls nein, plant die Bundesregierung dies für die Zukunft (bitte begründen)?

Die Bundesregierung bietet keine spezifische Förderung für den Bau von Schiffen mit Eisklasse an.

14. Wie steht die Bundesregierung zu den Bestrebungen seitens Bremenports und ihren isländischen Partnern, einen Tiefwasserhafen auf Island zu bauen?
15. Hat die Bundesregierung vor, den Tiefwasserhafen (siehe Vorbemerkung der Fragesteller) finanziell zu unterstützen, und falls ja, wann, in welcher Höhe, und mit welcher Begründung?
16. Sieht die Bundesregierung im Bau des Tiefwasserhafens in Island Risiken für die Umwelt, und wenn ja, welche?
17. Inwiefern sieht die Bundesregierung den Bau des geplanten Tiefwasserhafens in Island, der eine zunehmende Nutzung der Nordostpasse vorbereitet, mit den in den Leitlinien deutscher Arktisstrategie festgehaltenen Bekenntnissen zu Klimaschutz in der Arktis vereinbar?

Die Fragen 14 bis 17 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Nach Kenntnis der Bundesregierung ist Bremenports eine GmbH & Co. KG, mit der Freien Hansestadt Bremen als Kommanditistin. Für das Unternehmen Bremenports ist die Freie Hansestadt Bremen zuständig.

Im Übrigen wird auf die Antworten zu den Fragen 1 und 2 verwiesen.

18. Auf Basis von welchen Kriterien werden deutsche Expertinnen und Experten für die Arbeitsgemeinschaften des Arktischen Rats ausgewählt, und welche Rolle spielt dabei das Auswärtige Amt sowie das Deutsche Arktisbüro (bitte begründen)?

Die Auswahl der Expertinnen und Experten für Deutschland erfolgt unter Berücksichtigung der jeweiligen Expertise für die Aufgaben der einzelnen Arbeits- und Expertengruppen sowie ihrer Bereitschaft, sich für Deutschland aktiv im Arktischen Rat zu engagieren. Das Auswärtige Amt hat innerhalb der Bundesregierung die Federführung für die deutsche Mitarbeit im Arktischen Rat und koordiniert die Auswahl der Expertinnen und Experten unter Einbeziehung der weiteren zuständigen Ressorts. Das Deutsche Arktisbüro am Alfred-Wegener-Institut, Helmholtz-Zentrum für Polar- und Meeresforschung berät die Bundesregierung bei der Suche nach geeigneten Expertinnen und Experten.

19. Inwiefern bringen sich das Umweltbundesamt sowie das Bundesamt für Naturschutz in die Arbeits- und Expertengruppen des Arktischen Rats ein?

Das Umweltbundesamt (UBA) arbeitet in den Arbeitsgruppen „Protection of the Arctic Marine Environment“ (PAME-AG) und „Emergency, Prevention, Preparedness and Response“ (EPPR-AG) sowie in der „Expert Group on Black Carbon and Methane“ (EG BCM) des Arktischen Rates. Außerdem sind Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des UBA in vier laufenden Projekten der PAME-AG eingebunden:

- „Marine Litter Project“ (Phase II): Im Rahmen dieses Projekts wurde ein regionaler Arktisaktionsplan gegen Meeresmüll und Mikroplastik erstellt. Im nächsten Schritt geht es um die Implementierung der im Plan aufgeführten Maßnahmen und ein entsprechendes Monitoring;
- „Underwater Noise Project“ (Phase I): In diesem Projekt geht es um das Verständnis der Auswirkungen von Schiffslärm und die Untersuchung mög-

licher Mitigationsstrategien. Deutschland ist „Co-Lead“ dieses Projekts. Das UBA unterstützt das Projekt mit einem Vorhaben, in dessen Rahmen akustische Karten der Unterwasserlärmbelastung durch die Schifffahrt in der Arktis entwickelt werden;

- „Arctic Marine Tourism“ (Phase II): Im Projekt wird der Rahmen für die Erstellung von Site Specific Guidelines für den marinen Tourismus in der Arktis entwickelt;
- „New Low Sulphur Fuels“: Im gemeinsamen Projekt der Arbeitsgruppen PAME und EPPR werden der Verbleib und das Verhalten neuer schwefelarmer Brennstoffe in kalten Gewässern untersucht.

Das Bundesamt für Naturschutz (BfN) engagiert sich in der PAME-AG des Arktischen Rats und daran angegliederten Expertengruppen, insbesondere der Expertengruppe zu Meeresschutzgebieten („Marine Protected Areas“; EG MPA) und jener zum ökosystem-basierten Managementansatz („Ecosystem-based Approach to Management“; EG EA). Dabei bringt das BfN fachwissenschaftliche Expertise sowohl direkt in die jeweiligen Gruppen als auch in verschiedene relevante Projekte, die im Rahmen von PAME durchgeführt werden, ein.

20. Inwiefern setzt sich Deutschland in der IMO für ein Schwerölverbot im arktischen Raum ein, und welche Fortschritte sieht die Bundesregierung in der Diskussion um ein Schwerölverbot innerhalb der IMO?
21. Welche Entwicklungen sieht die Bundesregierung in der Diskussion um ein Schwerölverbot im arktischen Raum, und welche Konsequenzen wird sie aus diesen Erkenntnissen ziehen (bitte begründen)?

Die Fragen 20 und 21 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Es wird auf die Vorbemerkung der Bundesregierung sowie die Antwort zu Frage 1 verwiesen.

22. Mit welchen Mitteln hat die Bundesregierung die Ausweisung von Schutzgebieten in der IMO unterstützt (vgl. Unterrichtung durch die Bundesregierung – Leitlinien deutscher Arktispolitik 2019, S. 2), und mit welchen wird sie dies vor dem Hintergrund welcher Erkenntnisse ggf. zukünftig tun (bitte begründen)?
24. Mit welchen Mitteln hat die Bundesregierung die Ausweisung von Emissionsüberwachungsgebieten in der Arktis unterstützt oder plant, dies zu tun (bitte begründen)?

Die Fragen 22 und 24 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Bundesregierung stärkt Institutionen wie den Arktischen Rat und die Internationale Seeschifffahrtsorganisation. Die Bundesregierung begrüßt die konstruktive Zusammenarbeit aller acht Arktis-Staaten im Arktischen Rat und ist bestrebt, Deutschlands bereits jetzt sehr aktive Beobachterrolle weiter zu verstärken. Für die Bundesregierung ist darüber hinaus die Pflege bilateraler Beziehungen zu den Staaten des Arktischen Rats sowie zu anderen Beobachterstaaten eine zusätzliche Plattform für den Austausch zur Arktispolitik. Die Ausweisung von Sondergebieten nach MARPOL für die Einleitung von Abwasser, die Einbringung von Abfällen oder auch Emissionsüberwachungsgebiete zur Minderung von Schwefel- und Stickoxiden wie auch die Ausweisung beson-

ders empfindlicher Meeresgebiete (Particularly Sensitive Sea Areas, PSSA) können zum Schutz der empfindlichen Ökosysteme beitragen. Entsprechende internationale Initiativen unterstützt die Bundesregierung. Die Initiative dazu muss indes von den jeweiligen Anrainerstaaten ausgehen.

23. Über welche Informationen verfügt die Bundesregierung hinsichtlich des aktuellen Stands zur Ausweisung von Schutzgebieten im arktischen Raum?

Alle Arktisanrainer haben Schutzgebiete in der Arktis ausgewiesen. Im Jahr 2017 wurde von der Arbeitsgruppe „Conservation of Arctic Flora and Fauna“ (CAFF) des Arktischen Rats der Arctic Protected Areas Indicator Report veröffentlicht. Der Bericht stellt die regionale Übersicht zur Ausdehnung von Meeresschutzgebieten in der Arktis dar. Laut dem Bericht waren zu jener Zeit 4,7 Prozent der arktischen Meeresfläche (ca. 860 000 km²) geschützt. Seitdem wurden weitere Schutzgebiete ausgewiesen, z. B. die Tallurutiup Imanga National Marine Conservation Area (ca. 108 000 km²) und die Tuvaijuittuq Marine Protected Area (ca. 319 000 km²) in Kanada. Nach aktuellen Schätzungen beträgt die Abdeckung mit Schutzgebieten im arktischen Raum derzeit rund 8 Prozent; offizielle Zahlen dazu gibt es allerdings nicht. Damit decken die bestehenden Meeresschutzgebiete das arktische Meeresökosystem nur unzureichend ab. Dies gilt insbesondere für die Meeresbereiche außerhalb nationaler Zuständigkeit, wo bisher noch keine Meeresschutzgebiete ausgewiesen wurden. So scheiterte im Juni 2016 die Ausweisung eines arktischen Meeresschutzgebietes außerhalb nationaler Zuständigkeit durch Regionalen Meeresschutzübereinkommen Oslo-Paris-Kommission (OSPAR) am Widerstand dreier OSPAR Vertragsstaaten, der Arktisanrainer Island, Norwegen und Dänemark. Die Fortführung dieses Ausweisungsprozesses ist offen.

Zusätzlich zu Meeresschutzgebieten haben die Arktisanrainer in ihren Hoheitsgewässern vereinzelt UNESCO-Welterbestätten mit Meereskomponenten sowie Ramsar-Gebiete ausgewiesen.

Zudem wurden Gebiete von erhöhter ökologischer und kultureller Bedeutung unter anderem anhand der Kriterien der IMO für PSSA identifiziert und im Rahmen der Studie „Identification of Arctic marine areas of heightened ecological and cultural significance: Arctic Marine Shipping Assessment (AMSA) IIc“ 2013 von den Arbeitsgruppen „CAFF“, „SDWG“ (Sustainable Development Working Group) und „AMAP“ (Arctic Monitoring and Assessment Programme) des Arktischen Rats veröffentlicht. Bisher wurden in der Arktis keine PSSAs ausgewiesen und ein Großteil der in der Studie identifizierten Gebiete steht nicht unter Schutz.

25. Mit welchen Mitteln hat die Bundesregierung eine Senkung der erlaubten Grenzwerte für Schiffsemissionen und eine Verpflichtung zu einer CO₂-Kompensation unterstützt, und mit welchen wird sie dies vor dem Hintergrund welcher Erkenntnisse zukünftig tun (bitte begründen)?

Die Bundesregierung ist im Rahmen der IMO an der (Weiter-)Entwicklung international gültiger Vorschriften zum Meeresumweltschutz und zur Reduktion von Emissionen des Seeverkehrs beteiligt. Die Bundesregierung setzt sich für eine konsequente Umsetzung sowie Weiterentwicklung der IMO-Auftaktstrategie zur Reduktion von Treibhausgas-Emissionen der internationalen Seeschifffahrt ein. Kurzfristige betriebliche und technische Maßnahmen zur Erhöhung der Energieeffizienz bestehender Schiffe wurden im November 2020 festgelegt. Die Diskussion mittel- und langfristiger Maßnahmen hat für die

Bundesregierung höchste Priorität, zu denen marktbasierende Instrumente gehören. Grundlage der Arbeit der Bundesregierung sind unter anderem der Sonderbericht des Weltklimarates über die Folgen einer globalen Erwärmung um 1,5°C (IPCC SR1.5) sowie die 4. IMO-Treibhausgasstudie. Die Bundesregierung bringt sich zudem auf Ebene der Europäischen Union (EU) in Gesetzgebungsprozesse und Gremien ein, die die Emissionen von Seeschiffen betreffen.

26. Über welche Informationen verfügt die Bundesregierung zur aktuellen Diskussion in der IMO, Maßnahmen zur Senkung von Schiffsemissionen in der Arktis durchzusetzen (vgl. Unterrichtung durch die Bundesregierung – Leitlinien deutscher Arktispolitik 2019, S. 4)?

Nach dem Beschluss eines Verbots der Nutzung von Schweröl in der Arktis werden die Rußemissionen (Black Carbon) von Schiffen in der IMO diskutiert. Die Bundesregierung beteiligt sich mit Beiträgen und Informationen über Studien. Zudem wird ein neuer Arbeitsauftrag zur Reduzierung des von Schiffen ausgehenden Unterwasserschalls verhandelt, der für die sensiblen Meeresgebiete der Arktis von Bedeutung ist.

27. Welche konkreten internationalen Initiativen zum Klimaschutz in der Arktis hat die Bundesregierung bisher unterstützt, und welche wird sie vor dem Hintergrund welcher Erkenntnisse ggf. zukünftig unterstützen (bitte begründen)?

Die Bundesregierung setzt sich für die Umsetzung der Ziele des Pariser Klimaabkommens ein.

Zusätzlich müssen Rußemissionen in Deutschland und in Bezug auf internationale Aktivitäten deutscher Unternehmen (sogenannte „Black-Carbon-Emissionen“) reduziert werden. Die Bundesregierung unterstützt die Aktivitäten der IMO zur Reduktion der Luftverschmutzung und insbesondere die Reduktion der Ruß- und Methanemissionen national und international.

Die Bundesregierung beabsichtigt, die Aktivitäten der Weltorganisation für Meteorologie und des im Aufbau befindlichen „Arctic Regional Climate Centre Network“ sowie anderer internationaler Institutionen zu unterstützen, um Lücken in Klimaüberwachungssystemen zu schließen und diese in ein dauerhaftes Klimamonitoring zu überführen. Die Bevölkerung in Deutschland muss für die wichtige Beziehung zwischen Deutschland und der arktischen Umwelt sensibilisiert werden.

In der Arktis sind Anpassungsmaßnahmen an den Klimawandel notwendig, um die dort lebenden Menschen sowie Natur und Umwelt vor den Auswirkungen des Klimawandels zu schützen. Beispielsweise entstehen Schäden an Infrastrukturen oder Dämmen von Schadstoffrückhaltebecken durch Auftauen des Permafrostbodens. Maßnahmen zum Klimaschutz müssen weltweit erfolgen, um den Klimawandel in der Arktis verlangsamen zu können.

Im Rahmen der Internationalen Klimaschutzinitiative des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit (BMU) wird seit dem Jahr 2017 das Projekt „Erhaltung der Biodiversität in den nördlichen Regionen Russlands durch den Ausbau eines an den Klimawandel angepassten Schutzgebietsnetzes zur Erreichung der CBD-Ziele“ mit ca. 8,2 Mio. Euro unterstützt. Das Projekt wird hauptverantwortlich vom WWF Deutschland durchgeführt.

28. Mit welchen finanziellen und weiteren Mitteln hat die Bundesregierung zur Verhinderung von Wald- und Tundrabränden im arktischen Raum bisher beigetragen (bitte nach Jahren, Orten und Umfang der Unterstützung aufschlüsseln), und mit welchen Maßnahmen will sie zukünftig zur Verhinderung von Wald- und Tundrabränden im arktischen Raum beitragen (bitte begründen)?
29. Mit welchen finanziellen und weiteren Mitteln hat die Bundesregierung bisher zur Verhinderung von Torf- und Moorbränden im arktischen Raum beigetragen (bitte nach Jahren, Orten und Umfang der Unterstützung aufschlüsseln), und mit welchen Maßnahmen will sie zukünftig zur Verhinderung von Torf- und Moorbränden im arktischen Raum beitragen (bitte begründen)?

Die Fragen 28 und 29 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Bundesregierung setzt keine finanziellen oder weiteren Mittel zur Verhinderung von Wald- und Tundrabränden oder Torf- und Moorbränden im arktischen Raum ein. Bisher liegen auch keine Unterstützungsanfragen der betroffenen Staaten vor.

30. Wie ist nach Kenntnis der Bundesregierung die Abfallentsorgung für Schiffsabfälle bei Nutzung der Nordostpassage sichergestellt, ist die notwendige Infrastruktur vorhanden?
31. Wie kann nach Kenntnis der Bundesregierung in den arktischen Gewässern illegale Abfallentsorgung und die Entsorgung von Ballast- und Reinigungswasser verhindert werden?

Die Fragen 30 und 31 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Nach dem MARPOL-Übereinkommen müssen die Hafenstaaten in den Häfen Auffangeinrichtungen für Schiffsabfälle vorhalten, die den Bedürfnissen der Schiffe, die diese üblicherweise anlaufen, entsprechen. Die von den Mitgliedsstaaten der IMO an die IMO Datenbank GISIS gemeldeten Auffangeinrichtungen in ihren Häfen sind öffentlich zugänglich (abrufbar unter: <https://gisis.imo.org/Public>).

Die Verfügbarkeit von geeigneten Hafenauffangeinrichtungen in den Häfen, von welchen aus Reisen in arktische Gewässer unternommen bzw. die von Schiffen aus arktischen Gewässern kommend angelaufen werden sowie entsprechende Planung von Lagerkapazitäten und Behandlungsmöglichkeiten an Bord ermöglichen die regelkonforme Entsorgung von Schiffsabfällen.

Die strengen Bestimmungen des MARPOL-Übereinkommens und des Internationalen Codes für Schiffe, die in Polargewässern verkehren (Polar Code), sind richten sich an die Betreiber der Schiffe. Zur Einhaltung des Polar Code gehört insbesondere auch, dass die Öltagebücher, Ladungstagebücher, Handbücher, bordeigene Notfallpläne für Meeresverschmutzungen und Müllbehandlungspläne den Betrieb in Polargewässern in geeigneter Weise berücksichtigen müssen. Diese Dokumente sind durch den jeweiligen Flaggenstaat zu genehmigen und erfordern eine stichhaltige und lückenlose Dokumentation über die Mengen und die ordnungsgemäße Entsorgung von Schiffsabfällen aller Kategorien.

Die Überprüfung der Einhaltung dieser Bestimmungen erfolgt über die Dokumentationskontrollen des Flaggenstaates sowie der Hafenstaatenkontrolle. In Deutschland kontrolliert die Wasserschutzpolizei unabhängig von der Flagge die Einhaltung der Bestimmungen des MARPOL-Übereinkommens und des

Polar Codes, sofern anwendbar. Für die Verfolgung und Ahndung von etwaigen Verstößen in nationalen Hoheitsgewässern oder der ausschließlichen Wirtschaftszone eines Staates ist dieser zuständig; für einen Verstoß außerhalb dieser Gewässer ist Flaggenstaatsverwaltung zuständig.

Die Einhaltung des Internationalen Übereinkommens von 2004 zur Kontrolle und Behandlung von Ballastwasser und Sedimenten von Schiffen wird im Ballastwassertagebuch dokumentiert und im Rahmen der Hafenstaatenkontrolle, in Deutschland im Rahmen der Kontrollen der Wasserschutzpolizei, sowie der Kontrollen der Verwaltung des Flaggenstaates auf etwaige Verstöße überprüft.

32. Welche konkreten Aktivitäten unternimmt die Bundesregierung gegen unter anderem aus Deutschland stammendes Mikroplastik, das sich über Jahrzehnte im arktischen Eis festsetzt und beim Abschmelzen freigesetzt wird (vgl. Bergmann, Melanie et al.: White and wonderful? Microplastics prevail in snow from the Alps to the Arctic, in Science Advances Jg. 5 (2019) Nr. 8)?

Im Rahmen der Umsetzung der Meeresstrategie-Rahmenrichtlinie adressiert eine Maßnahme die Vermeidung und Reduzierung des Eintrags von Mikroplastikpartikeln in die marine Umwelt (Umweltziel 5, Maßnahme 10). Potenzielle Quellen für die Freisetzung von Mikroplastik wurden hinsichtlich ihrer Relevanz für den Meeresschutz priorisiert. Momentan wird an konkreten Handlungsoptionen für folgende Quellen gearbeitet: Wasch- und Reinigungsmittel, Reifenabrieb, Spiel- und Sportsstätten, Bioabbaubare Kunststoffe, Textilfasern, Pellet Loss, Baustoffe und Beschichtungen, Siedlungswirtschaft – Abwassertechnologie, Kompost und Gärrückstände.

Unter Leitung des BMU fand von 2013 bis Mitte 2019 bereits der „Kosmetik-Dialog“ mit den Vertretern der Kosmetik- und Pflegeartikel-Hersteller statt. Ziel war es, im Dialog einen freiwilligen Verzicht auf Mikroplastikpartikel mit abrasiver, also schmirgelnder Wirkung, in sogenannten Rinse Off, d. h. wieder abzuspülenden Produkten, zu erreichen. Mittlerweile wird aufgrund einer Selbstverpflichtung der Hersteller dieser Produkte im Bereich Kosmetika-/Körperpflegeartikel zu annähernd 100 Prozent auf den Einsatz dieser Mikroplastikpartikel verzichtet. Der Dialog wurde daher erfolgreich abgeschlossen.

Auf EU-Ebene wurde im Jahr 2018 die Europäische Chemikalienagentur (ECHA) zur Prüfung einer umfassenden Beschränkung für absichtlich zugesetzte Mikroplastikpartikel gebeten und hat Anfang 2019 den REACH-Beschränkungsentwurf veröffentlicht. Da die beteiligten Unternehmen des deutschen Kosmetik-Dialogs auch EU-weit nahezu vollständig auf den Zusatz der abrasiven Mikroplastikpartikel in abwaschbaren Kosmetikprodukten verzichten, schlägt der ECHA-Beschränkungsentwurf von Anfang 2019 bereits das Verbot für den Zusatz abrasiver Mikroplastikpartikel in abwaschbaren Kosmetikprodukten ohne Übergangsfrist vor. Der Beschränkungsentwurf adressiert jedoch viele weitere Verwendungen, wie in Farben, zur Ummantelung von Pflanzenschutzmitteln genauso wie beim Einstreumaterial von Kunstrasenplätzen.

Anfang März 2021 wurde die Stellungnahme der wissenschaftlichen Ausschüsse der ECHA veröffentlicht. Die Europäische Kommission muss nun entscheiden, ob und in welcher Ausgestaltung sie den Mitgliedstaaten einen konkreten Beschränkungsentscheidungsantrag unterbreitet.

Gleichzeitig adressieren die Regionalen Aktionspläne zu Meeresmüll der OSPAR für den Nordost-Atlantik und der Helsinki-Kommission für die Ostsee in mehreren Aktionen primäres Mikroplastik. Ergebnis dieser Arbeiten ist beispielsweise eine OSPAR Empfehlung zur Ausweitung der bestehenden Indus-

trieinitiative „Operation Clean Sweep“ mittels einer extern validierten Zertifizierung.

