

Antwort der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Hagen Reinhold, Michael Theurer,
Nicola Beer, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der FDP
– Drucksache 19/3936 –**

Einfahrtsbeschränkungen am Hafen Rotterdam

Vorbemerkung der Fragesteller

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.

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?

Die Bundesregierung hat keine eigenen Erkenntnisse zu Einfahrtsbeschränkungen im Hafen Rotterdam.

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?

Der Bundesregierung liegen keine eigenen Erkenntnisse vor, ob Einfahrtsbeschränkungen am Hafen Rotterdam zu Verschiebungen beim Güterverkehr führen werden.

3. Sind bei der Anpassung der Binnenschifffahrtsgebühren, die im Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und SPD festgeschrieben ist, auch Regelungen zum Schadstoffausstoß der Schiffe vorgesehen?

Bei der Erarbeitung der im Koalitionsvertrag vorgesehenen „Masterplan Binnenschifffahrt“ wird auch das Thema Emissionen von Relevanz sein.

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?

Auf die Antwort zu Frage 3 wird verwiesen.

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?

Die Fragen 5 und 6 werden wegen ihres Sachzusammenhangs zusammen beantwortet.

Nein.

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?

Die Beantwortung der Frage ist nicht möglich, da nicht erkennbar ist, welches Forschungsschiff gemeint ist.

8. Rechnet die Bundesregierung in nächster Zeit mit weiteren Einfahrtsbeschränkungen in anderen Häfen für Schiffe im Eigentum des Bundes?

Für welche Häfen im Einzelnen?

Der Bundesregierung liegen hierzu keine eigenen Erkenntnisse vor.

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?

Es wird auf Artikel 7 (Schwefelhöchstgehalt von Schiffskraftstoffen für Schiffe an Liegeplätzen in Häfen der Union) der Richtlinie (EU) 2016/802 über eine Verringerung des Schwefelgehalts bestimmter flüssiger Kraft- oder Brennstoffe hingewiesen. Darüber hinaus gehende Erkenntnisse liegen der Bundesregierung nicht vor.

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)?

Hierzu liegen der Bundesregierung keine eigenen Erkenntnisse vor.

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?

Die Fragen 11 und 12 werden wegen ihres Sachzusammenhangs zusammen beantwortet.

Die Bundesregierung fördert bereits seit April 2007 die Modernisierung deutscher Binnenschiffe (Güter- und Personenschiffahrt) durch nicht rückzahlbare Zuschüsse für den Einbau von emissionsärmeren Dieselmotoren, Partikelfiltern und Katalysatoren.

Aktuell unterstützt die Bundesregierung deutsche Eigner von Binnenschiffen durch die „Förderrichtlinie über Zuwendungen für Binnenschiffahrtsunternehmen zur nachhaltigen Modernisierung von Binnenschiffen“, die am 21. Juli 2015 in Kraft getreten ist.

Seit Inkrafttreten der Förderrichtlinie im Juli 2015 wurden insgesamt 295 emissionsärmere Hauptmotoren, 49 emissionsärmere Hilfsmotoren zum Manövrieren und 131 emissionsärmere Schiffsbetriebsmotoren zur Energiegewinnung an der Liegestelle gefördert (Stand: 30. Juni 2018). Darüber hinaus wurde der Einbau von Partikelfiltern und Katalysatoren und Kraftstoff-Wasser-Emulsionssystemen gefördert, die ebenfalls den Emissionsausstoß von Binnenschiffen deutlich vermindern.

Für das Jahr 2017 standen für das Förderprogramm 4 Mio. Euro Haushaltsmittel zur Verfügung (Jahr 2016: 3 Mio. Euro), bewilligt wurden Haushaltsmittel in Höhe von 3,0 Mio. Euro (Jahr 2016: 2,7 Mio. Euro). Für das Jahr 2018 wurden die zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel vor dem Hintergrund der geplanten stärkeren Nutzung von alternativen Antrieben in der Binnenschiffahrt nochmals auf 6 Mio. Euro aufgestockt.

Ergänzend fördert die Bundesregierung die Ausbildung zum Binnenschiffer und Hafenschiffer und nicht verpflichtende Weiterbildungen in der deutschen Binnenschiffahrt. Für dieses Förderprogramm stehen 2,54 Mio. Euro pro Haushaltsjahr zur Verfügung. Das Förderprogramm wird kontinuierlich sehr gut angenommen.

Durch die Richtlinie über Zuwendungen für Aus- und Umrüstung von Seeschiffen zur Nutzung von LNG als Schiffskraftstoff vom 17. August 2017 werden Reeder bei Schiffsum- und -neubauvorhaben im Hinblick auf die umweltfreundliche LNG-Technologie unterstützt. Die Richtlinie gilt bis zum 31. Dezember 2020 und soll nach einem ersten Förderaufruf vom 13. Dezember 2017 durch weitere Förderaufrufe im Laufe des Geltungszeitraums der Richtlinie konkretisiert werden. Flankiert wird die Förderung durch die im vergangenen Jahr auf Gesetzesinitiative der Bundesregierung verlängerte Steuerermäßigung für Erdgas.

13. Welche Maßnahmen anderer EU-Mitgliedstaaten zur Förderung emissionsärmerer Antriebe sind der Bundesregierung bekannt?

Sind die Maßnahmen innerhalb der EU abgestimmt?

Es wird auf die öffentlich zugänglichen Berichte des ESSF (European Sustainable Shipping Forum, ESSF) verwiesen (<http://ec.europa.eu/transparency/regexpert/index.cfm?do=groupDetail.groupDetail&groupID=2869>).

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?

Die Bundesregierung erwartet, dass die Mittel 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?

Die Fragen 15 bis 17 werden wegen ihres Sachzusammenhangs zusammen beantwortet.

Der Bundesregierung liegen keine eigenen Erkenntnisse vor, ob es bei europäischen Ausschreibungen zu Wettbewerbsnachteilen für deutsche Schiffseigner bzw. Reeder gekommen ist.

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?

Die Fragen 18 und 19 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Bundesregierung nimmt diesbezüglich keine Bewertung vor.

20. Welche Pläne hat die Bundesregierung, um möglichen Wettbewerbsnachteilen und Schäden angesichts des dadurch drohenden eingeschränkten Kohleimports entgegenzuwirken?

Der Bundesregierung liegen derzeit keine Erkenntnisse über Wettbewerbsnachteile und Schäden aufgrund des geplanten Ausstieges des Hafens Amsterdam aus dem Kohleumschlag vor.

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?

Der Bundesregierung liegen zu den wirtschaftlichen Auswirkungen keine eigenen Erkenntnisse vor.

Die deutsche Stahlindustrie benötigt qualitativ hochwertige Steinkohlen als notwendigen Grundstoff für die Stahlerzeugung (sog. metallurgische Kohlen), und ist auf Importe angewiesen. Die Versorgung mit metallurgischen Kohlen läuft derzeit u. a. über die Seehäfen Rotterdam und Amsterdam. In Abhängigkeit der Nachfrageentwicklung für metallurgische Kohlen könnte es für die deutsche Stahlindustrie bei einem künftigen Ausstieg aus dem Kohleumschlag dieser Häfen erforderlich werden, auf andere Transportwege auszuweichen. Dies gilt gleichermaßen im Fall der Versorgung der deutschen Steinkohlekraftwerke, nachdem die Steinkohleförderung in Deutschland Ende 2018 beendet wird und damit die Versorgung mit Kraftwerkskohle vollständig auf Importen beruhen wird.

