

Antrag der Fraktion der CDU**Potenziale der Abgasminderung in der Seeschifffahrt nutzen**

Seeschiffe sind das wichtigste Transportmittel für den interkontinentalen Warenaustausch. Rund 90 Prozent des Welthandels werden auf dem maritimen Weg abgewickelt. Dabei fällt die CO₂-Bilanz von Seeschiffen pro transportierte Tonne Ware im Vergleich zu anderen Transportmitteln vergleichsweise umweltfreundlich aus. Dennoch ist das auf den meisten Seeschiffen zum Einsatz kommende Schweröl in hohem Maße klima- und umweltschädlich. Es liegt in der Verantwortung der International Maritime Organization (IMO) der Vereinten Nationen, die Reduzierung der Treibhausgas-Emissionen der internationalen Schifffahrt zu regulieren, da diese nicht einzelnen Staaten zugerechnet werden können. Die Mitgliedstaaten der IMO haben sich bereits 2018 auf ambitionierte Ziele verständigt. Diese beinhalten, dass die Schifffahrt ihre globalen CO₂-Emissionen absolut im Vergleich zu 2008 bis 2050 mindestens halbiert. Die dafür notwendige enorme Effizienzsteigerung der Schiffe wird nur mit neuen Technologien möglich sein. Der internationale Schifffahrtsverband ICS (International Chamber of Shipping) hat daher im Dezember 2019 die Einrichtung eines fünf Milliarden US-Dollar schweren Forschungs- und Entwicklungsfonds zur CO₂-Reduzierung unter dem Dach der IMO vorgeschlagen, der über einen Zehnjahreszeitraum von Schifffahrtsunternehmen weltweit durch eine verpflichtende Abgabe von zwei US-Dollar pro Tonne Brennstoff gespeist wird. Eine Umsetzung könnte durch eine Annahme von Zusatzregelungen zu dem bereits existierenden MARPOL-Übereinkommen erfolgen.

Allerdings werden durch den Seeverkehr neben CO₂ auch Schadstoffe, wie etwa Schwefeloxid (SO_x), Stickoxid (NO_x) und Feinstaub, in hohem Maße ausgestoßen. Diese können sich auf die Umwelt, die Luftqualität sowie die menschliche Gesundheit, insbesondere in Küstennähe, negativ auswirken. Zwar werden die gesetzlichen Grenzwerte im Umfeld der bremischen Häfen an keiner Stelle überschritten, dennoch muss es Ziel sein, die Schiffsemmissionen in den bremischen Häfen – insbesondere während ihrer Liegezeiten – zu reduzieren. Mit der „greenports-Strategie“ der bremischen Häfen und der Unterzeichnung des Memorandum of Understanding zur Landstromversorgung im Oktober 2019 wurden bereits wichtige Weichen auf dem Weg hin zu einem klimafreundlichen Hafen gestellt. Allerdings reichen die Bemühungen nicht aus. Erstens sieht die „greenports-Strategie“ keine baulichen Maßnahmen für die Landstromversorgung von Container- und Kreuzfahrtschiffen und keine hinreichenden Investitionsanreize für die kostenintensiven Nachrüstungen an Schiffen vor. Die meisten Binnenschiff Liegeplätze in den bremischen Häfen sind hingegen bereits mit Anlagen zur Landstromversorgung ausgerüstet. Zweitens fehlt es an einem Konzept zur Versorgung von Kreuzfahrt- und Containerschiffen mit Flüssigerdgas (LNG) als umweltfreundlichen Schiffstreibstoff in den bremischen Häfen. Drittens bleiben die Chancen einer Wasserstoffökonomie, beispielsweise durch den Einsatz von synthetischen Schiffstreibstoffen auf Wasserstoffbasis, nur unzureichend berücksichtigt. Die „greenports-Strategie“ reicht daher nicht aus, um die vorhandenen Potenziale zur Abgasminderung in der Seeschifffahrt wirksam und zügig zu nutzen.

Die Bürgerschaft (Landtag) möge beschließen:

Die Bürgerschaft (Landtag) fordert den Senat auf,

1. sich auf Bundesebene für eine rasche Annahme der Vorschläge der Schifffahrtsindustrie zur Einrichtung eines International Maritime Research and Development Fonds (IMRF) durch die Mitgliedstaaten der IMO, idealerweise beim nächsten Treffen des IMO Marine Environment Protection Committee (MEPC) im März 2020 in London einzusetzen.
2. auf Basis aktueller Untersuchungen zu den technischen, wirtschaftlichen und finanziellen Voraussetzungen innerhalb eines Jahres nach Beschlussfassung einen Aktionsplan des Landes Bremen zur Abgasminderung in der Seeschifffahrt, vor allem bei Container- und Kreuzfahrtschiffen, zu entwickeln, der insbesondere
 - a) den Bau von Landstromversorgungsanlagen (einschließlich der Option von LNG-PowerPacs, LNG-Bargen beziehungsweise LNG-PowerStations) unter Einwerbung der dafür in Aussicht gestellten Bundesfördermittel vorsieht,
 - b) weitere Aktivitäten und Pilotprojekte in den Bereichen Forschung, Entwicklung, Demonstration sowie Markthochlauf zur Nutzung von grünem Wasserstoff als Schiffsantrieb beziehungsweise als Ausgangsprodukt für synthetische Schiffstreibstoffe vorsieht – diese sollen mit dem am 12. November 2019 vom Senat beschlossenen Modellprojekt „Wasserstoff – grünes Gas für Bremerhaven“ verzahnt werden,
 - c) private und öffentliche Investitionen in die LNG-Infrastruktur in den bremischen Häfen zur Versorgung von Seeschiffen mit LNG als Schiffstreibstoff beinhaltet.
3. sich auf Bundes- und EU-Ebene für die Schaffung und Weiterentwicklung von geeigneten Anreiz- und Finanzierungsinstrumenten zur technischen Nachrüstung von Schiffen für die Nutzung von Landstromanlagen und emissionsarmen Schiffsantrieben einzusetzen.
4. der staatlichen Deputation für Klima, Umwelt, Landwirtschaft und Tierschutz sowie dem Ausschuss für die Häfen im Lande Bremen alle sechs Monate über den Umsetzungsstand zu berichten.

Martin Michalik, Susanne Grobien, Thorsten Raschen,
Thomas Röwekamp und Fraktion der CDU