

## **Antwort**

### **der Bundesregierung**

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Andreas Mrosek, Frank Pasemann,  
Martin Reichardt, Matthias Büttner und der Fraktion der AfD  
– Drucksache 19/1080 –**

### **Abgase bei Schiffen, insbesondere Seeschiffen**

#### **Vorbemerkung der Fragesteller**

„Während Dieselfahrer am Umweltpranger stehen, verbrennen Schiffe weiter ungefiltert Schweröl. Ihr Abgas und ihre Motorentechnik hängt der von Autos um Jahrzehnte hinterher“, so titelte „AUTO BILD“ am 28. Februar 2018 in ihrer Ausgabe.

Zwar fahren Seeschiffe in Nord- und Ostsee mit schwefelarmen bzw. schwefelfreien Treibstoffen, dennoch laufen ihre Maschinen und Hilfsdiesel mit Dieselmotorkraftstoffen. Um die Stromversorgung an Bord 24 Stunden zu realisieren, auch in den Häfen, sind die Hilfsdiesel notwendig. Vergleicht man aber den Schadstoffausstoß insgesamt, so sind Schiffe im Vergleich mit dieselbetriebenen Fahrzeugen auf den Straßen die weitaus größeren Umweltsünder.

„AUTO BILD“ schreibt dazu, ebenfalls am 28. Februar 2018, wie folgt: „Die Fakten sprechen für sich: Täglich verlassen rund 450 kg Feinstaub die Schornsteine der ‚Harmony of the Seas‘. Das entspricht dem Ausstoß von (unglaublichen) 21,45 Millionen VW Passat Variant 2.0 TDI mit 190 PS.“ Weiter schreibt sie: „Frische Seeluft an Deck – von wegen! Kreuzfahrtschiffe fahren meist mit Schweröl, einem billigen Reststoff aus der Ölproduktion. Ein großes Kreuzfahrtschiff wie etwa die ‚Harmony of the Seas‘ mit bis zu 6 780 Passagieren verbraucht davon mindestens 150 Tonnen pro Tag. Zum Vergleich: In ganz Deutschland fahren 45,8 Millionen Autos. Auch bei den Stickoxiden sind die Ozeanriesen keine Umweltengel: Fünf Tonnen NO<sub>x</sub> am Tag entsprechen dem Ausstoß von 1,42 Millionen VW Passat. Kein Wunder, dass die Schadstoffwerte an Deck beängstigend sind: Messungen des ARD-Magazins ‚Plusminus‘ ergaben 26 000 ultrafeine Rußpartikel pro Kubikzentimeter Luft. Das ist mehr als an einer Kreuzung im Berufsverkehr. Die ‚Harmony of the Seas‘ besitzt immerhin eine Abgasreinigung, um Schwefeloxide zu reduzieren“. In diesem Beitrag wird insbesondere die „Harmony of the Seas“ unter die Lupe genommen.

Aber wie sieht es mit den anderen Schiffen aus, Containerschiffe, Tanker, Bulk Carrier, Spezialschiffe usw.? Diese Schiffe laufen deutsche Häfen an, be- und entladen oder durchqueren deutsche Seegewässer, so zum Beispiel auch den Nord-Ostsee-Kanal.

1. Sollen nach Ansicht der Bundesregierung zukünftig in deutschen Seehäfen festgemachte Seeschiffe ihre Hilfsdiesel abschalten?
2. Werden dazu nach Kenntnis der Bundesregierung zukünftig die Seeschiffe in deutschen Häfen mit Strom von Land versorgt?

Die Fragen 1 und 2 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Eine Abschaltung der Hilfsdiesel während der Hafenliegezeiten kann nur bei einer Versorgung durch Landstrom erfolgen. Der Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und SPD für diese Legislaturperiode sieht vor, flächendeckend Landstrom für die deutschen Häfen zur Verfügung zu stellen und sich für eine europaweit einheitliche Nutzungspflicht einzusetzen.

3. Werden zukünftig nach Kenntnis der Bundesregierung Seeschiffe ohne eigene Maschinenleistung durch deutsche Reviere mit Schleppern bugsiert?

Hierzu liegen der Bundesregierung keine eigenen Erkenntnisse vor.

4. Da auch Schlepper von Dieselmotoren angetrieben werden, sollen diese nach Ansicht der Bundesregierung zukünftig auf Benzinmotoren umgerüstet werden?

Da das Internationale Übereinkommen von 1974 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See (SOLAS Übereinkommen) den Einsatz von Betriebsstoffen mit einem Flammpunkt unterhalb von 60° C aus Sicherheitsgründen verbietet, ist der Einsatz von Benzin als Kraftstoff an Bord von Schleppern ausgeschlossen.