

Schriftliche Kleine Anfrage

**der Abgeordneten Norbert Hackbusch und Stephan Jersch (DIE LINKE)
vom 07.02.19**

und Antwort des Senats

Betr.: Luftreinhaltung im Hafen, Sachstände

Die Luftbelastung der Hamburger Bevölkerung durch den Hamburger Hafen ist beträchtlich. Selbst der fortgeschriebene Luftreinhalteplan sieht kaum Verbesserungen vor.

DIE LINKE hat einen 25 Punkte-Vorschlag gemacht (Drs. 21/11072), um die Situation zu verbessern. Daher ist nach bald einem Jahr, nicht nur zu den vorgesehenen Maßnahmen, nachzufragen.

Zum Komplex Luftreinhaltung im Hafen befasste sich der Ausschuss für Wirtschaft, Innovation und Medien in seiner Sitzung am 6. April 2018 letztmalig (vergleiche Drs. 21/13005 und 21/13065).

Im Mai 2018 beauftragte dann die Bürgerschaft den Senat mit der Prüfung der Emissionsreduzierung durch technische Nachrüstung bei privaten Innenhafenverkehren, lehnte gleichzeitig die Prüfung der Angemessenheit der Förderung privater Investitionen und gegebenenfalls weiterer Wirtschaftsfördermaßnahmen für private Barkassenbetriebe, Schlepper und Fähren zur Reduktion von Emissionen ab.

Im Spätherbst stand der Landstrom nach einem nachträglich teils als missglückt empfundenen Auftritt des Ersten Bürgermeisters zum Jubiläum des Landstromanschlusses am Altonaer Kreuzfahrtterminal im Fokus auch der öffentlichen Berichterstattung, wurde doch nach kurzer Zeit von Landstrom wieder auf bordmittelgestützte Stromversorgung umgestellt.

Aktuell geht es in der Bürgerschaft und ihren Ausschüssen um die LNG-Nutzung in der Schifffahrt.

Wir fragen den Senat vor diesem Hintergrund:

Der Senat beantwortet die Fragen teilweise auf der Grundlage von Auskünften der Hamburg Port Authority AöR (HPA), der HPE Hybrid Port Energy GmbH & Co. KG (HPE), der Stromnetz Hamburg GmbH (SNH) sowie des Bundesamtes für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH) wie folgt:

- 1. Die Hochlastzeitfenster bei der Stromversorgung werden durch den jeweiligen Netzbetreiber ermittelt, jährlich aktualisiert und müssen durch diesen gemäß Beschluss der Bundesnetzagentur für Elektrizität, Gas, Telekommunikation, Post und Eisenbahnen (BNetzA) veröffentlicht werden. Laut Antwort des Senats in der Drs. 21/14939 hätten die Hochlastzeitfenster für das Jahr 2019 im Oktober 2018 bekannt gegeben werden*

müssen. Gelten diese wie im Vorjahr für das gesamte Jahr und erfolgt eine unterjährige Anpassung weiterhin nicht?

Die Hochlastzeitfenster für das Jahr 2019 wurden am 29. Oktober 2018 unter <https://www.stromnetz.hamburg/netznutzung/netznutzungsentgelte/> durch die SNH veröffentlicht. Diese gelten für das gesamte Jahr 2019. Eine unterjährige Anpassung erfolgt nicht. Im Übrigen siehe Drs. 21/14939.

2. *Laufen über verschiedene Lösungsansätze und Möglichkeiten zur Förderung von Landstrom seitens des Senates beim Bund Gespräche, wie man eine Sprecherin der BWVI im November 2018 in Bezug auf die öffentlichen Reaktionen auf die Drs. 21/14886 verstehen konnte?*

Wenn ja, gibt es (Zwischen-)Ergebnisse und welche?

Das Bundesministerium für Wirtschaft und Energie (BMWi) hat eine „Landstrom-AG“ unter Beteiligung des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI), des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit (BMU) und des Bundesministeriums für Finanzen (BMF) eingerichtet. Die Länder Hamburg, Schleswig-Holstein, Mecklenburg-Vorpommern und Nordrhein-Westfalen sind Mitglieder in der AG. Ziel ist die Verbesserung der Rahmenbedingungen für Landstrom. Die ergebnisoffenen Gespräche in der AG dauern an, und zu den Inhalten wurde Vertraulichkeit vereinbart. Ergebnisse werden im Laufe der ersten Jahreshälfte 2019 erwartet. Zudem finden kontinuierlich Gespräche auf verschiedenen politischen Ebenen statt.

3. *Welche Auswirkungen haben die Hochlastzeitfenster für das Jahr 2019 absehbar auf den Landstrombezug durch am Kreuzfahrtterminal Altona liegende Passagierschiffe? Welche Bestrebungen unternimmt der Senat, den Strombezug seitens der Reedereien auch in Hochlastzeiten zu gewährleisten?*

Da sich an der Netzentgeltsystematik grundsätzlich nichts geändert hat, werden sich im Vergleich zum Jahr 2018 keine Änderungen ergeben. Aus wirtschaftlichen Gründen muss daher voraussichtlich weiterhin die Vergünstigungsmöglichkeit über die atypische Netznutzung in Anspruch genommen werden. Hierzu müssten die Hochlastzeitfenster auch im Jahr 2019 weiterhin gemieden werden. Im Übrigen siehe Antwort zu 2.

4. *Welche Auswirkungen sieht der Senat durch die bezeichneten Probleme beim Landstrombezug für die von ihm übernommene Schätzung der HPA, 15 Prozent aller Anläufe von Kreuzfahrtschiffen für 2020 könnten mit Landstrom versorgt werden (vergleiche LRP für HH, 2. Fortschreibung, S. 96)?*

Eine Verbesserung der Rahmenbedingungen für Landstrom auf Bundesebene könnte zur Zielerreichung beitragen, dass Reeder ihre Schiffe zur Nutzung von Landstrom umrüsten. Konkrete Auswirkungen der Höchstlastzeitfenster für das Jahr 2020 könnten erst nach deren Festlegung bewertet werden. Im Übrigen siehe Drs. 21/14616.

5. *Im Ausschuss für Wirtschaft, Innovation und Medien in seiner Sitzung am 6. April 2018 wiesen die Senatsvertreter darauf hin, man werde in Zusammenarbeit mit anderen Häfen, die Abnahme von Landstrom für die Schiffe attraktiver machen. Dazu müssten aber Verhandlungen mit dem Bund und gegebenenfalls mit der Europäischen Kommission zur Reduzierung der EEG-Umlage für Schiffe geführt sowie die Höhe der Netzentgelte thematisiert werden (vergleiche Drs. 21/13005). Bei der letzten Ministerpräsidentenkonferenz in Berlin sollen sich laut Presse (unter anderem „Hamburger Morgenpost“ und „Die Welt“ vom 1.2.19) die Länder mit dem Bund geeinigt haben, dass die Bereitstellung des Stroms für Schiffe wirtschaftlicher zu gestalten sei. Gibt es erste Ergebnisse und wenn ja, welche beziehungsweise gibt es einen Zeitplan?*

Die Bundeskanzlerin und die Regierungschefinnen und Regierungschefs der Länder haben in ihrem Gespräch am 31. Januar 2019 gemeinsam festgestellt, dass die Schiffsemissionen an den Liegeplätzen im Interesse der Luftreinhaltung in den nächs-

ten Jahren reduziert werden müssen und es hierzu eines Angebots alternativer Stromversorgung für Schiffe bedarf. Im Übrigen siehe Antwort zu 2.

6. *Laut „Hamburger Abendblatt“ vom 27.09.2018 setze sich das Europäische Parlament dafür ein, Landstromversorgung von Steuern zu befreien. Welcher neue Sachstand ist dem Senat gegebenenfalls bekannt?*

Der genannte Vorstoß des Europäischen Parlaments bezieht sich auf den Initiativbericht über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe in der Europäischen Union.

Der Initiativbericht wurde am 25. Oktober im Plenum beschlossen. Er hat zum Ziel, die im Jahr 2014 verabschiedete RL 2014/94/EU über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe zu überarbeiten.

Es ist derzeit nicht absehbar, wann die Kommission einen legislativen Vorschlag zur Überarbeitung der Richtlinie veröffentlichen wird. Es gilt als sicher, dass dieses nicht mehr vor den Wahlen zum Europäischen Parlament passieren wird.

7. *In der Drs. 21/13164, die zu Tests für externe Energieversorgung von Containerschiffen mittels „power pacs“ am Burchardkai fragte, teilte der Senat mit, auf allen Terminals seien Landstromanlagen und power pacs, auch als komplementäre Lösungen, für alle Schiffgrößen möglich. Laut Luftreinhalteplan (LRP2) sollten auf CTA und CTW je eine containerisierte feste Landstromanlage installiert und in Mühlenberg 5, CTW und CTA je ein und CTT zwei power pacs zum Einsatz kommen.*
- a. *Stimmt es, dass fürs Erste drei LNG-power-pacs besorgt werden?*
- b. *Wenn ja:*
- i. *Durch wen wird die Lieferung des LNG erfolgen beziehungsweise wer wird die Lieferung beauftragen und welche Beschaffungsrichtlinien, besonders ökologische, werden angewandt?*
- ii. *Wer kauft die Anlagen und mit welchen Preisen rechnet der Senat pro Stück?*

Eine Entscheidung über die Anzahl der zunächst zu beschaffenden PowerPacs wurde noch nicht getroffen.

- c. *Wie ist der Sachstand beziehungsweise welche Zeitplanung gibt es zu den im LRP gemachten Aussagen zu Landstrom für Handelsschiffe insgesamt?*

Derzeit werden die notwendigen Maßnahmen im Detail geplant. Anschließend werden der Senat und die Hamburgische Bürgerschaft befasst. Es ist davon auszugehen, dass die Realisierung der Landstromanlagen zur Versorgung von Handelsschiffen mit Landstrom die Emissionsminderungsziele entsprechend den Vorgaben des Luftreinhalteplan (LRP) erreichen wird.

8. *Ist es richtig, dass nur 12 Prozent der Hamburg anlaufenden Seeschiffe landstromfähig, also potenzielle Kunden für Hamburgs Landstromaktivitäten sind? Welche Auswirkungen hat dies auf die Luftreinhaltebemühungen des Senates in Bezug auf den Hafen als Emissionsquelle?*

Im Jahr 2018 waren rund 13 Prozent der Schiffe, die den Hamburg Hafen anlaufen, landstromfähig. Für die Jahre 2020 und 2025 gelten weiterhin die Annahmen aus dem LRP.

9. *Welche Nutzungszeiten hatte gegebenenfalls die LNG-Barge, die vor Jahren im Hamburger Hafen stationiert wurde, im Jahre 2018? Welche Planungen bestehen gegebenenfalls zu ihrem Einsatz im laufenden Jahr?*

Die LNG Hybrid Barge befindet sich nach Angaben der HPE seit dem Jahr 2017 am Liegeplatz Rugenberger Hafen und wird dort für acht Monate pro Jahr von der HHLA AG zur Eigenversorgung als Blockheizkraftwerk betrieben. Die Versorgung eines

Kreuzfahrtschiffs während der Sommermonate erfolgte letztmalig im Jahr 2016 und wird für die Dauer der Neubaumaßnahmen am Kreuzfahrtterminal Hafen City ausgesetzt. Eine Nutzung der LNG Hybrid Barge zur Stromversorgung der Kreuzfahrtschiffe in den Jahren 2019 und 2020 an einem anderen Kreuzfahrtterminal wäre nach Angabe der HPE mit weiteren Infrastrukturmaßnahmen und Genehmigungsverfahren verbunden, die für eine übergangsweise Lösung mit hohen wirtschaftlichen und zeitlichen Aufwendungen verbunden wären.

10. *Laut des Jahresberichtes 2017 des Bundesamtes für Seeschifffahrt und Hydrographie zeigten die Messungen der Abgasfahnen von Schiffen auf der Elbe in Wedel, dass der Anteil gemessener Schiffe, die sich nicht an die geltenden Regeln zum Einsatz schwefelarmer Kraftstoffe hielten, von 2 Prozent 2015 über 1,5 Prozent 2016 bis auf 1 Prozent sank. Liegen schon Ergebnisse für 2018 vor und wenn nein, wann tun sie dies voraussichtlich?*

Das BSH hat in der Daten-Fakten-Sammlung für die Bilanz-Presskonferenz des BSH am 22. Januar 2019 aufgeführt, dass der Anteil der Auffälligkeiten bei den Schwefelabgasmessungen des BSH im Jahr 2018 auf unter 0,5 Prozent gesunken ist. Dieser Wert bezieht sich auf alle drei Messstationen des BSH. Im Jahr 2018 wurden an der Messstation Wedel 3 643 Abgasfahnen analysiert. Davon wurden neun als verdächtig eingestuft, was einem Anteil von 0,27 Prozent entspricht.

11. *Ist die am 6. April 2018 dem Ausschuss für Wirtschaft, Innovation und Medien als in Auswertung befindliche Anzahl der Bußgeldbescheide gemäß 2005/33/EG (SECA-Zone) und deren Höhe für 2017 und 2018 mittlerweile ermittelt?*

Wenn ja, welche Zahlen ergaben sich?

Das BSH hat mitgeteilt, dass im dortigen Zuständigkeitsbereich im Jahr 2017 bei 1 658 MARPOL VI-Kontrollen insgesamt 13 OWi-Verfahren wegen Schwefelgrenzwert-Überschreitung eingeleitet wurden. Davon sind bisher vier Bußgelder (2 x 6 000 Euro, 1 x 3 000 Euro, 1 x 350 Euro) rechtskräftig, ein Bußgeld in Höhe von 18 000 Euro wird am 19. Februar 2019 rechtskräftig, sechs Ordnungswidrigkeitsverfahren wurden eingestellt und zwei Verfahren sind noch offen. Für das Jahr 2018 liegt noch keine Auswertung vor.

Im Zuständigkeitsbereich der Behörde für Umwelt und Energie wurden in den Jahren 2017 und 2018 zwei Bußgeldbescheide erstellt. Die Höhe der Bußgelder beträgt zusammen 3 390 Euro.

12. *Ebenfalls in dieser Sitzung sagte Staatsrat Sewecke dem Ausschuss zu, man würde den Punkt, ob in Genehmigungen für Schlepper im Hamburger Hafen Umweltauflagen wie zum verwendenden Treibstoff aufgenommen werden könnten, mitnehmen. Was ist seither zu dessen Prüfung beziehungsweise gegebenenfalls Umsetzung geschehen?*

Die Frage wird im Kontext der Beantwortung des Bürgerschaftlichen Ersuchens „Saubere Luft im Hafen: Private Barkassenbetriebe, Schlepper und Fähren zur Reduktion von Emissionen ermutigen“ (Drs. 21/12903) geprüft.

13. *Im Koalitionsvertrag 2015 findet sich zum Hafenverkehr unter anderem, es sollen nur noch Lkw nach Euronorm 5 und darüber abgefertigt werden, darüber hinaus ist zu lesen: „Wir wollen die Umrüstung der LKW mit einem Anreizprogramm erleichtern“. Dies mit einer Übergangsfrist von drei Jahren. Welche Schritte hat der Senat dazu unternommen beziehungsweise beauftragt und was ist der Stand zu diesem Komplex im 1. Quartal 2019?*

Um eine gesicherte Datengrundlage zu erhalten, wurde durch ein externes Gutachten im Auftrag der HPA die Verteilung der Lkw im Hamburger Hafen nach Euronorm-Klasse ermittelt. Die Ergebnisse liegen seit Ende Dezember des Jahres 2018 vor und werden derzeit ausgewertet.

- 14. Ist der voraussichtlich im September erscheinende HPA-Nachhaltigkeitsbericht für die Jahre 2017/2018 seitens des Senats als solcher vorgesehen beziehungsweise wann soll gegebenenfalls der nächste offizielle Bericht über die Luftsituation im Hamburger Hafen erfolgen?*

Der Nachhaltigkeitsbericht der HPA befasst sich mit den wesentlichen unternehmerischen Themen der HPA und wird erstmalig für die Berichtsjahre 2017/2018 um Nachhaltigkeitsaktivitäten weiterer Hafenakteure erweitert. Die HPA folgt dem Bürgerschaftlichen Ersuchen zur Nachhaltigkeitsberichterstattung über den gesamten Hafen (Drs. 21/10779). Dabei umfasst der Bericht ökonomische, ökologische und gesellschaftliche Aspekte. Im aktuellen Nachhaltigkeitsbericht 2015/2016 wie auch im derzeit entstehenden Nachhaltigkeitsbericht über die Jahre 2017/2018 wird über das Emissionskataster des Hafens berichtet. Ein gesonderter Bericht über die Luftsituation im Hamburger Hafen ist der zuständigen Behörde nicht bekannt.