

## **Antrag**

**der Abgeordneten Dr. Anjes Tjarks, Martin Bill, Anna Gallina, Farid Müller,  
Ulrike Sparr (GRÜNE) und Fraktion**

**und**

**der Abgeordneten Dr. Joachim Seeler, Hansjörg Schmidt,  
Birte Gutzki-Heitmann, Dorothee Martin, Arno Münster, Wolfgang Rose,  
Karl Schwinke, Hauke Wagner (SPD) und Fraktion**

**Betr.: Saubere Luft im Hafen: Private Barkassenbetriebe, Schlepper und Fähren zur Reduktion von Emissionen ermutigen**

Der Hamburger Senat hat im Juni dieses Jahres die zweite Fortschreibung des Hamburger Luftreinhalteplans vorgelegt. Zur Verbesserung der Luftqualität hat er insbesondere Handlungsbedarf zur Reduktion der schiffsbedingten Stickstoffdioxid-Emissionen (NO<sub>x</sub>) festgestellt. SPD und GRÜNE haben mit der Einführung einer Umweltkomponente in das Hafengeld bereits wesentliche Anreize zur Reduktion von Emissionen in der Seeschifffahrt gesetzt (Drs. 21/10506). Auch die Innerhafenverkehre sollen Teil einer Strategie zur Verbesserung der Luft im Hafen sein.

Etwa 90 Prozent der Gesamtemissionen der Innerhafenverkehre werden von Fähren, Barkassen und Schleppern verursacht. Auf Initiative von SPD und GRÜNEN wurden die Modernisierung und die ökologische Nachrüstung der städtischen Flotte (Drs. 21/4064) sowie der HADAG-Fähren (Drs. 21/2767) vorangetrieben. Ziel dieser Initiative ist es, ein Bündnis zu schaffen, um Fähr- und Barkassenbetriebe sowie Schlepperunternehmen zu Nachrüstungen und Modernisierung ihrer Schiffsantriebe zu ermutigen und konkrete Schritte zur Verbesserung der Luftqualität im Hafen zu vereinbaren.

Um Emissionen von Schiffsabgasen zu senken, bestehen diverse Möglichkeiten. Sie reichen von einer Umstellung auf alternative Energieträger und Kraftstoffe (zum Beispiel BTL (biomass to liquid), GTL (gas to liquid) oder CTL (coal to liquid)), über alternative Antriebskonzepte (zum Beispiel Brennstoffzellen- und Solarantriebe, Hybrid- oder Diesel-Elektrische Antriebe), technische Modifikationen der Motoren hin zu Abgasnachbehandlungssystemen (Abgaswäscher, Dieselpartikelfilter, SCR-Katalysatoren et cetera). Der Einsatz alternativer Kraftstoffe wie GTL beispielsweise, ist eine Möglichkeit, zügig und ohne größere Investitionen Emissionen einzusparen: Mit der Umstellung können NO<sub>x</sub>-Emissionen um circa 10 Prozent reduziert und Rußpartikel-Emissionen halbiert werden. Der Mehrverbrauch erhöht sich dabei nur geringfügig.

Die Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation (BWVI) befindet sich bereits in intensivem Austausch mit der Hafenwirtschaft zu alternativen Antriebsmethoden, um die Luftqualität im Hamburger Hafen zu verbessern. Zu den Initiativen gehört neben der Errichtung der ersten Landstromanlage Europas für Kreuzfahrtschiffe in Altona auch die Unterstützung von LNG-basierten Lösungen (etwa den Power-Packs).

Die HPA hat bei der Umstellung und Modernisierung ihrer Schiffsflotte relevante Expertise erlangt und in einem Projekt gemeinsam mit DNV-GL Effektivität, mögliche Einsatzbereiche, Handhabbarkeit, Verfügbarkeit und Wirtschaftlichkeit der einzelnen Technologien analysiert. Diese Erkenntnisse sollen genutzt werden, um die privaten Fähr- und Barkassenbetriebe und Schlepper bei der Modernisierung und Nachrüstung

ihrer Schiffe zu beraten. Zudem sollen Einsparpotenziale bei den privaten Innerhafenverkehren geprüft und aufgezeigt werden. Eine Umrüstung der HADAG-Fähren war maßgeblich mittels Förderung durch den Bund möglich. In Reaktion auf den Dieselskandal in der Automobil-Branche haben Bund und Automobilindustrie einen Fonds mit inzwischen 1 Milliarde Euro zur verbesserten Luftreinhaltung und für nachhaltige Mobilität zur Verfügung gestellt. Vor diesem Hintergrund sollen die Betriebe insbesondere auch über Fördermöglichkeiten und -programme des Bundes beraten werden.

Umrüstungen brauchen seine Zeit. Deshalb sollen mit den privaten Fähr- und Barkassen- sowie Schlepper-Betrieben, die im Hamburger Hafen tätig sind, innerhalb des Bündnisses Zielvereinbarungen zur schrittweisen Emissionsreduzierung getroffen werden.

Vor dem Hintergrund, dass im Hamburger Hafen eine Vielzahl an Schlepper-Betrieben tätig ist, ist gerade hier eine Abstimmung mit den unterschiedlichen Betrieben notwendig. Neben der HADAG sollen auch die privaten Fähr- und Barkassenbetriebe Teil des Bündnisses sein. Hier soll die HPA auch ihre Möglichkeiten zur Einflussnahme, zum Beispiel über die Vergabe von Liegeplätzen und die Liegeplatzgebühr, nutzen. Eine Maßnahme könnte sein, ein Anreizprogramm zur Senkung von Schadstoffemissionen für private Fähr- und Barkassenbetriebe zu entwickeln, welches unter anderem die Vergabe von Liegeplätzen sowie die Liegeplatzgebühr berücksichtigt.

Mit diesen Maßnahmen soll der Hamburg Hafen seine Vorreiterrolle in Dingen Nachhaltigkeit ausbauen und die Luft im Hafen deutlich verbessert werden.

#### **Die Bürgerschaft möge beschließen:**

##### **Der Senat wird gebeten,**

1. zu prüfen, inwiefern Emissionsreduzierungen durch technische Nachrüstungen und Umstellungen, beispielsweise beim Kraftstoff, bei privaten Innerhafenverkehren und insbesondere bei Schleppern möglich sind und Einsparpotenziale in diesem Bereich aufzuzeigen,
2. mit den Schlepperbetrieben, den HADAG-Fähren sowie den privaten Fähr- und Barkassenbetrieben im Hamburger Hafen im Rahmen der Luftgütepartnerschaft eine Initiative zur Reduzierung der Emissionen zu schaffen. Innerhalb der Initiative soll ein Austausch über Möglichkeiten zur Reduzierung von Emissionen stattfinden. Ziel ist es, die Betriebe zu neuen Antriebstechnologien, alternativen Kraftstoffen sowie Fördermöglichkeiten zur Nachrüstung und Modernisierung von Schiffen beraten.
3. der Bürgerschaft bis zum 2. Quartal 2019 zu berichten.