

Bericht

des Ausschusses für Wirtschaft, Innovation und Medien

über die Drucksache

**21/11072: Das muss drin sein: Maßnahmen zur Luftreinhaltung im Hafen
(Antrag DIE LINKE)**

Vorsitz: **David Erkalp**

Schriftführung: **Dr. Joachim Seeler**

I. Vorbemerkung

Die Drucksache war dem Ausschuss für Wirtschaft, Innovation und Medien am 6. Dezember 2017 auf Antrag der SPD-, der GRÜNEN, der AfD-Fraktion sowie der Fraktion DIE LINKE durch Beschluss der Bürgerschaft überwiesen worden. Dieser befasste sich in seiner Sitzung am 6. April 2018 abschließend mit der Drucksache.

II. Beratungsinhalt

Die Abgeordneten der Fraktion DIE LINKE betonten einleitend, dass es in Hamburg derzeit eine ausgeprägte Diskussion über die Belastung mit Stickoxiden im Stadtgebiet gebe. Vielfach sei allerdings nicht bekannt oder werde außer Acht gelassen, dass der Stickoxidausstoß im Hamburger Hafen erheblich höher sei als der sämtlicher Kraftfahrzeuge im gesamten Hamburger Stadtgebiet. Daher müssten bei der Problembetrachtung und -lösung die Schadstoffemissionen des Hafens unbedingt miteinbezogen werden.

Sie führten den Luftreinhalteplan des Senats an, dessen Maßnahmen sie mit dem vorliegenden Antrag an einigen Punkten nachbessern wollten.

Die Abgeordneten der Fraktion DIE LINKE kritisierten den Nachhaltigkeitsbericht der Hamburger Hafen und Logistik AG (HHLA) aus dem Jahr 2017, in dem das Thema der Stickoxidreduktion gänzlich fehle und der lediglich auf die CO²-Reduktion eingehe. Gleichmaßen werde das Thema im Nachhaltigkeitsbericht der Hamburg Port Authority AöR (HPA) lediglich in einem Unterpunkt gestreift. Insgesamt werde der Umgang der Freien und Hansestadt Hamburg und seinen Unternehmen mit der Stickoxidreduktion der zentralen Bedeutung im Zusammenhang mit der Luftreinhaltung in Hamburg nicht gerecht und mache einen nachlässigen Umgang der Wirtschaftsbehörde mit diesem Thema deutlich. Weiter werde die Feinstaub-Thematik im Luftreinhalteplan wenig prominent abgehandelt, da es bisher keine Überschreitung der Grenzwerte gegeben habe. Es sei aber bekannt, dass es zur Mitte dieses Jahres eine neue nationale Verordnung in Kraft trete, die voraussichtlich eine Überschreitung der Grenzwerte für Feinstaub in Hamburg bedeuten werde.

Diese Themen seien auch deshalb für Hamburg und den Hafen von großer Relevanz, betonten die Abgeordneten der Fraktion DIE LINKE, da der Hafen so nah an städtischen Wohngebieten liege wie in kaum einer anderen europäischen Hafenstadt. Daher werde eine wirkliche Verbesserung der Luft in Hamburg nur dann erreicht wer-

den können, wenn das Hafengebiet in die Maßnahmen der Luftreinhaltung einbezogen werde und dort entsprechende Veränderungen erreicht würden.

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter berichteten, dass der dritte Nachhaltigkeitsbericht der HPA, der derzeit zusammen mit den Umweltverbänden erarbeitet werde, den Stickoxiden einen größeren Raum einräumen werde.

Die Ausführungen zum Feinstaub könnten sie bestätigen und auf dieses Thema wollten sie zukünftig – auch vor dem Hintergrund kommender Rechtsvorschriften – ihre Aufmerksamkeit verstärkt richten. Insgesamt habe sich der Senat zu beiden Themen ein proaktives Handeln verordnet, denn sie wollten mit der Etablierung entsprechender Maßnahmen nicht abwarten, bis es zu Überschreitungen von Grenzwerten käme. Auch die Seeschifffahrtsindustrie teile diese Sichtweise und stelle sich ebenfalls diesen Themen.

Zur Ausstattung der städtischen Schiffsflotte hätten sie kürzlich im Rahmen einer Selbstbefassung im Ausschuss ausführlich Stellung genommen und verwiesen daher auf den entsprechenden Bericht (Drs. 21/12470).

Im Zusammenhang mit der Erneuerung der städtischen Schiffsflotte erkundigten sich die Abgeordneten der Fraktion DIE LINKE nach der Schadstoffklasse eines in das Saarland verkauften Polizeibootes.

Die Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation erklärte schriftlich zu Protokoll:

„Das verkaufte Polizeiboot erfüllt die Abgasvorschrift der ZSUK/ZKR Stufe 1.“

Vor Einstieg in die weitere Diskussion wiesen die SPD-Abgeordneten darauf hin, dass es bereits einen Beschluss der Bürgerschaft aus dem Oktober 2017 gebe, der einen Nachhaltigkeitsbericht für den gesamten Hafen – somit auch für die HPA – vorsehe. In dem zugrunde liegenden Antrag würden in komprimierter Form die relevanten Punkte und Daten von der HPA zur Berichterstattung ab 2019 in der erforderlichen Detaillierung abgefordert (Drs. 21/10779). Sie bezeichneten es daher als ermüdend, dieses Thema – trotz bestehender Beschlusslage der Bürgerschaft – zu diesem Zeitpunkt erneut im Ausschuss zu beraten. Sie schlugen vor, den – nach den Vorgaben des Parlaments erstellten – Nachhaltigkeitsbericht der HPA abzuwarten und sich dann inhaltlich und fachlich damit auseinanderzusetzen.

Die Abgeordneten der Fraktion DIE LINKE betonten, ihre Fragen, die sie zu einzelnen Punkten stellen wollten, gingen in ihrer Konkretisierung über den genannten Beschluss hinaus und dienten einer inhaltlich ausführlicheren Diskussion des Themas. Sie wollten ihre Fragen anhand der einzelnen Abschnitte des Petitums stellen.

Zu I. Mehr Informationen über Belastungen

Die Abgeordneten der Fraktion DIE LINKE führten aus, dass aufgrund der sogenannten Diesellüge und der damit einhergehenden widersprüchlichen Aussagen der Emittenten sehr unterschiedliche und wenig fundierte Informationen über die Belastung der Luft durch Stickoxide in der Stadt vorlägen. Die Emissionen würden mittlerweile im Stadtgebiet mithilfe von Messstationen ermittelt. Im Zusammenhang mit den Ausführungen zum Schiffsverkehr im Luftreinhalteplan interessierte sie, auf welcher Grundlage die dort genannten Emissionen berechnet worden seien. Sie fragten, ob eine „Diesellüge“ wie bei Kraftfahrzeugen ausgeschlossen werden könne und welche Möglichkeiten es gebe, Immissionen zu messen. Weiter erbaten sie Informationen über das vom Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik (ISL) entwickelte Tool „Elbsimulation“, das unter Punkt 5.1.2 des Luftreinhalteplans angeführt werde.

Die Richtlinie 2008/50/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. Mai 2008 über Luftqualität und saubere Luft für Europa sei mit der 39. Bundesemissionschutzverordnung in deutsches Recht umgesetzt worden, erklärten die Senatsvertreterinnen und -vertreter. Aus dieser Vorschrift ergäben sich alle wesentlichen Parameter für die Installierung des Technikeinsatzes und alle Messkriterien. Auf dieser Grundlage seien auch in Hamburg die Geräte des Luftmessnetzes in der vorgeschriebenen

Dichte installiert worden, deren Ergebnisse, mit den festgelegten Grenzwerten abgeglichen, jeweils eine Über- oder Unterschreitung der Emissionen ergäben.

Mit diesen Ergebnissen werde sich allerdings so etwas wie die derzeitig diskutierte „Diesellüge“ nicht ableiten oder gar ausschließen lassen.

Bei dem Tool „Elbsimulation“ handele es sich um ein sehr komplexes Thema, über das nur die technisch versierten Experten der HPA, die dieses Tool entwickelt hätten, detaillierte Auskünfte geben könnten. In dieses Tool flößen unterschiedliche Parameter ein, um daraus die Emissionsbelastung im Hafen ermitteln zu können. Diese Ergebnisse würden genutzt, besonders belastete Gebiete zu ermitteln, um dann beispielsweise bestimmte Schlussfolgerungen für die Planungen von alternativen Energieversorgungen vornehmen zu können.

Eine weitere Frage der Abgeordneten der Fraktion DIE LINKE, warum Informationen über Lärmbelastungen öffentlich nicht zugänglich seien, wurde von den Senatsvertreterinnen und -vertretern zurückgewiesen. Die Messergebnisse, auch die der Station Övelgönne, seien im Landesamt für Geoinformation und Vermessung für die Öffentlichkeit einsehbar.

Zu II. Internationale Absprachen vorantreiben

Die Abgeordneten der Fraktion DIE LINKE äußerten ihren Eindruck – so sei es zum Teil auch in der aktuellen Tagespresse zu lesen gewesen –, dass die Schifffahrtsbranche bei der Einführung alternativer Brennstoffe auf der Stelle trete. Daher sei es seitens der Politik dringend erforderlich, zu intervenieren, um einen bestehenden Defizit abzubauen. Sie fragten, in welcher Weise der Senat seiner selbst benannten Vorreiterrolle zu diesem Thema gerecht werde.

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter verwiesen dazu auf die von der Freien und Hansestadt Hamburg initiierten und durch die HPA eingeführten Anreizsysteme, deren Bestandteil beispielsweise die 15-prozentige Umweltkomponente sei, die auch mit anderen Hafenstädten diskutiert werde; Antworten habe sich diesbezüglich sehr interessiert gezeigt. Im Jahr 2020 würden die Ergebnisse evaluiert und weiter auf nationaler und internationaler Ebene thematisiert. Hamburg vertrete seine Ideen und deren Umsetzung außerdem in internationalen Gremien einschließlich auf der Ebene der Europäischen Union und in deren Arbeitsgruppen.

Sie betonten, dass die Belastung durch Emissionen der Hafenindustrie und der Seeschifffahrt kein Hamburger Problem darstellten, sondern auch andere Hafenstädte – in unterschiedlicher Weise und Intensität – davon betroffen seien und sich folglich mit diesem Thema auseinandersetzen müssten. Daher bestehe der Handlungsdruck weltweit. Der Hamburg Hafen habe aufgrund der bereits eingeleiteten Maßnahmen, wie zum Beispiel Terminals mit Landstrom- oder LNG-Versorgung sowie die Einführung der genannten Umweltkomponente, eine internationale Vorreiterrolle als umweltgerechter Hafen inne.

Zu III. Kontrollen durchführen

Die Abgeordneten der Fraktion DIE LINKE erkundigten sich nach der in Hamburg festgesetzten Höhe der Bußgelder bei festgestellten und zugeschriebenen Schadstoffemissionen im internationalen Vergleich.

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter legten dar, dass die Behörde für Umwelt und Energie (BUE) für die ordnungsrechtliche Ausführung und die Wasserschutzpolizei für die schifffahrtsrechtlichen Fragen zuständig seien. Weiter erklärten sie, dass – obwohl innerhalb der Europäischen Union die gleiche Richtlinie als Rechtsgrundlage diene – nationale, ordnungsrechtliche Vorschriften zur Ausgestaltung der Kontrollen und der Höhe Bußgelder möglich seien. Somit könne es entsprechende Abweichungen unter den Mitgliedstaaten geben. Eine vergleichende Betrachtung hätten sie dazu bisher nicht vorgenommen, insofern könnten sie dazu auch keine Aussage machen.

Die Fragen der CDU-Abgeordneten zu der Zahl der erlassenen Bußgeldbescheide und ihrer jeweiligen Höhe in 2017 sowie im 1. Quartal 2018 aufgrund zugeschriebener

Schadstoffemissionen wollten die Senatsvertreterinnen und -vertreter schriftlich zu Protokoll erklären.

Die Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation erklärte schriftlich zu Protokoll:

„Anzahl der Bußgeldbescheide gemäß 2005/33/EG (SECA-Zone) und die Höhe für 2017 und das 1. Quartal 2018:

Die Daten für 2017 und das 1. Quartal 2018 sind derzeit in der Auswertung und müssen mit denen der Wasserschutzpolizei abgeglichen werden“

Zu IV. Containerschifffahrt reinigen

Die Abgeordneten der Fraktion DIE LINKE stellten fest, dass bisher nur ein Kreuzfahrtschiff die Landstromanlage in Altona nutze. Der Senat habe das Ziel benannt, dass bis zum Jahr 2020 15 bis 20 Prozent der einlaufenden Kreuzfahrtschiffe Landstrom nutzen sollten. Gleichzeitig wolle der Senat von Maßnahmen, die entsprechend Druck oder gar Zwang zur Landstromnutzung ausübten, aus allgemeinen wirtschaftspolitischen Überlegungen nicht in Erwägung ziehen. Vor diesem Hintergrund fragten sie, auf welchem Weg der Senat erreichen wolle, dass in naher Zukunft 15 bis 20 Prozent der einlaufenden Schiffe Landstrom nutzen würden.

Weiter fragten sie, warum den Schleppern im Hamburger Hafen – insbesondere im Zusammenhang mit der laufenden Ausschreibung – nicht die Auflage erteilt werde, GTL-Diesel zu nutzen, was hinsichtlich des Ausstoßes gesundheitsgefährdender Emissionen bereits eine erhebliche Verbesserung gegenüber dem bisher verwendeten Diesel bedeuten würde. In anderen Häfen, wie beispielsweise in Rotterdam, verfügten die Schlepper bereits über Hybridantrieb, insofern könne hier nicht von einer Vorreiterrolle Hamburgs die Rede sein.

Es sei in Senat und Bürgerschaft unstrittig, so die Senatsvertreterinnen und -vertreter, den Anteil der Schiffe im Hamburger Hafen, die umweltfreundliche Energien nutzten, erhöhen zu wollen. Insgesamt sei die derzeitige Situation an der Landstromanlage als unbefriedigend zu bezeichnen und es gehe darum, die richtigen Schritte zur Verbesserung der Situation einzuleiten. Zum einen könnten nur die Schiffe mit Landstrom versorgt werden, die auch landstromfähig seien, für die übrigen werde versucht, eine alternative Energieversorgung anzubieten, wie zum Beispiel die LNG-Versorgung am Kreuzfahrtschiffterminal Steinwerder. Es sei allerdings absehbar, dass zukünftig mehr landstromfähige Kreuzfahrtschiffe Hamburg anlaufen würden, als dies heute der Fall sei. Sie wollten allerdings weiterhin auf Freiwilligkeit setzen, betonten die Senatsvertreterinnen und -vertreter, auch weil es die angesprochene Systementscheidung bisher nicht gebe und der Hamburger Hafen weiterhin alle denkbaren Angebote vorhalten wolle.

Insgesamt betrachteten sie es als ihre Aufgabe – in Zusammenarbeit mit anderen Häfen –, die Abnahme von Landstrom für die Schiffe attraktiver zu machen. Dazu müssten 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. Diese Schritte würden sie gemeinsam mit der BUE gehen, kurzfristige Ergebnisse seien allerdings nicht zu erwarten.

Die Schlepper im Hamburger Hafen, berichteten die Senatsvertreterinnen und -vertreter, erhielten eine Genehmigung, die sich nicht an dem verwendeten Treibstoff orientiere. Sie würden diesen Punkt als Anregung, ob eine solche Komponente gegebenenfalls in das Genehmigungsverfahren aufgenommen werden könnte, mitnehmen.

Die Abgeordneten der Fraktion DIE LINKE erkundigten sich nach den Gründen dafür, dass hinsichtlich der Landstromnutzung bisher keine Quotenregelung eingeführt worden sei, wie es an der Westküste der USA der Fall sei.

Weiter wollten sie wissen, ob es hinsichtlich einer gemeinsamen Vorgehensweise hinsichtlich der NOx-Belastung Gespräche mit den Konkurrenzhäfen gegeben habe, um die Situation zu verbessern und letztlich Wettbewerbsverzerrungen zu verhindern.

Die Situation des Hamburger Hafen und seiner Konkurrenzhäfen sei aus zwei wesentlichen Gründen nicht mit denen der Westküste der USA zu vergleichen, stellten die Senatsvertreterinnen und -vertreter fest. Zum einen sei der Strom in den USA deutlich billiger, eine Subventionierung der Stromkosten in Deutschland sei aus beihilferechtlichen Gründen nicht möglich. Zum anderen hätten die Westhäfen der USA eine Monopolstellung inne, die Reglements seien durch die US-Regierung einheitlich festgelegt, das Kaskadensystem an allen Häfen der gesamten Westküste eingeführt. Weiter seien die 20.000-TEU-Schiffe eine ganze Zeit lang gar nicht in dieser Region gefahren, was bei der Gesamtbewertung der Situation ebenfalls zu berücksichtigen sei.

Dies gelte gleichermaßen für die Würdigung der erheblichen Konkurrenz, die innerhalb der Nordrange zwischen den einzelnen Häfen vorhanden sei, und eine einheitliche Regelung auf freiwilliger Basis naturgemäß erheblich erschwere. Hier sei die Kommission gefragt, Regelungen für die gesamte Europäische Union – auch unter Einbeziehung der Mittelmeerhäfen – auf den Weg zu bringen.

Der Hamburger Hafen stehe, resümierten die Senatsvertreterinnen und -vertreter abschließend, begründet durch seine besondere Lage doppelt unter Druck, einerseits durch die Bedingungen der Seeschifffahrt und andererseits durch die berechtigten Anliegen der Stadtgesellschaft. Die Gespräche mit der Kommission fänden auf verschiedenen Ebenen statt, um die Problematik immer wieder deutlich zu machen, aber es sei ein schwieriger und langwieriger Weg, eine einheitliche europäische Regelung zu erreichen.

Die CDU-Abgeordneten befürworteten den Grundsatz der Freiwilligkeit hinsichtlich der Nutzung des Landstroms, bezeichneten das Vorgehen des Senats als zielführender und produktiver als Zwangsmaßnahmen an dieser Stelle. Sie bezeichneten die Aussagen des Senats allerdings als widersprüchlich, wenn dieser einerseits abwarten und keinen Druck ausüben wolle und andererseits berichtet werde, dass eine dritte Landstromanlage auf Steinwerder eingerichtet werden würde.

Sie fragten, ob es für eine Reduzierung der EEG-Umlage einer bundesrechtlichen Regelung bedürfe und wie viel Zeit eine solche voraussichtlich in Anspruch nehmen würde.

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter berichteten, dass der Hamburger Hafen einer der ersten Häfen gewesen sei, der eine Landstromversorgung für Kreuzfahrtschiffe angeboten habe. Sie verfolgten weiter das Ziel, auf eine steigende Nachfrage der Reedereien, von der sie ausgingen, flexibel mit Powerpacks oder Landstromanlagen reagieren zu können.

Sie bestätigten, dass eine Reduzierung der EEG-Umlage nur im Zuge einer bundesrechtlichen Regelung möglich sei. Das Bundeswirtschaftsministerium prüfe diese Möglichkeit, habe auf Nachfrage mitgeteilt, dass ein Ergebnis voraussichtlich in ein bis zwei Jahren vorliegen werde, da es sich um ein sehr komplexes Thema handele. So müsse eine zukünftige Regelung unter anderem die gesamte Stromstrategie der Republik einschließlich aller Bedarfe sowie die EEG-Umlagen aller Industriezweige mit berücksichtigen.

Die Abgeordneten der Fraktion DIE LINKE wollten wissen, wie viele der landstromfähigen Schiffe, die in Altona anlegten, den Landstrom dann nicht nutzten.

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter erklärten, alle Kreuzfahrtschiffe, die dort anlegten, würden den Landstrom nutzen, aber aufgrund nautischer Bedingungen, zum Beispiel der Schiffslängen, könnten nicht alle landstromfähigen Schiffe dort anlegen. Der höhere Preis spiele hier eine untergeordnete Rolle, da die Reederei für das Schiff, die „AIDA Sol“, eine mit der Landstromversorgung in Zusammenhang stehende Vermarktungs- und Werbestrategie betreibe. Bei den Containerschiffen, die dann künftig auch Landstrom oder Powerpacks in Anspruch nehmen könnten, werde die Kostenfrage eine weitaus größere Rolle spielen.

Die Abgeordneten der Fraktion DIE LINKE thematisierten die HADAG-Fähren, bei denen von dramatischen Rußwerten bei den älteren Schiffen berichtet worden sei. Dies könne für die Menschen, die die Fähren täglich nutzten, wie zum Beispiel die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter von Airbus beziehungsweise für diejenigen, die direkt

an den Landungsbrücken arbeiteten, eine erhebliche Gesundheitsgefährdung bedeuten. Die Planungen des Senats, alle Fähren bis Ende 2017 mit modernen Antriebsmotoren mit Rußpartikelfiltern auszustatten, seien nach ihren Informationen nunmehr erst für das Jahr 2020 vorgesehen. Sie wollten wissen, warum die Umrüstung der alten Fähren um drei Jahre verschoben worden sei.

Zu den Maßnahmen der HADAG zur Emissionsreduzierung im Hafen gab die Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation folgende Erklärung nachträglich zu Protokoll:

„Die HADAG prüft in konsequenter Ausführung ihrer strategischen Ausrichtungen kontinuierlich Einsatzmöglichkeiten technologischer Fortschritte zur Emissionsreduzierung bei den Hafenfähren. Sie hat bereits folgende emissionsreduzierende Maßnahmen umgesetzt:

- *Die Verwendung von Marine-Diesel (angelehnt an EN 590), der in den Emissionswerten dem LKW-Diesel entspricht und keinen Schwefel wie der Schiffsdiesel enthält.*
- *Die Ausrüstung der Schiffe mit Wulstbügen: Treibstoffreduktion um rund 9 %.*
- *Die Reduzierung der Motorleistung auf das operativ erforderliche Maximum: Betriebszeitverlängerung der Motoren um über 20 %.*
- *Die Verwendung von Landstrom seit mehr als 25 Jahren.*
- *Die Verwendung von Bio-Hydrauliköl für die Rampen.*
- *Die Wiederaufbereitung des Motoröls mittels einer sogenannten „Öldialyse“.*
- *Die Nutzung einer Solarthermie-Anlage für die angesprochene „Öldialyse“.*
- *Der Austausch konventioneller Leuchtmittel durch moderne LED-Technik.*
- *Die Ausrüstung der Schiffe mit sogenannten „Schalleitblechen“.*
- *Die Verwendung des Motoren-Kühlkreislaufs für die Heizung.*
- *Der Austausch alter Typ 2000-Motoren gegen emissionsärmere bis Ende 2020 unter Verzicht auf Wiederaufbereitung: 9 Schiffe umgerüstet, davon 7 Schiffsumrüstungen durch Motorenförderungsprogramm gefördert (Stand Jan. 2018).*
- *Die Ausrüstung der Schiffe mit Abgasnachbehandlungssystemen (Stand Jan 2018: 50 % der umzurüstenden Flotte bereits umgerüstet bzw. in der Umrüstung befindlich).*
- *Die Ausrüstung der Schiffe mit Fäkalientanks.*
- *Die Ausrüstung der Schiffe mit Altöltanks.*
- *Die Durchführung regelmäßiger Schallemissionsmessungen.*

Ferner wurde am 23.05.2017 der neue Prototyp Typ 2020 MS Elbphilharmonie in Betrieb genommen. Dieser unterscheidet sich in folgenden Aspekten zur bisherigen Flotte:

- *Dieselelektrischer Antrieb:*
 - *energieeffizient, abgasarm und leise*
 - *Übergangstechnologie bis zu einer grundlegenden Weiterentwicklung der Batterie-Technologie*
- *Umfassendes Abgasnachbehandlungssystem: Rußpartikelfilter und SCR-Katalysatoren*
- *Strömungsoptimiertes Unterwasserschiff reduziert den Schwell*
- *400 Fahrgäste zulässig im 3-Mann-Betrieb, grds. 1-Mann-Betrieb*

Im Anschluss an die erfolgreiche Erprobung wurde kürzlich ein zweiter Neubau Typ 2020 in Auftrag gegeben, der bis Ende 2018 abgeliefert wird.

Darüber hinaus beteiligt sich die HADAG im Forschungsprojekt RiverCell, welches die Einsetzbarkeit einer Brennstoffzellen-Hybridanlage in der Flussschifffahrt untersucht bei der Lastenhefterstellung, der Wirtschaftlichkeitsprüfung und der Prüfung der Übertragbarkeit der Ergebnisse auf Hafenfähren.“

Weiter sprachen die Abgeordneten der Fraktion DIE LINKE die Hafenbahn an, deren Ausstoß von Stickoxiden und Feinstaub durch die Rangierfahrten in den letzten Jahren erheblich angestiegen sei. Nach ihren Informationen würden derzeit 70 Prozent der eingesetzten Bahnen ohne Rußpartikelfilter im Einsatz sein. Sie erkundigten sich nach den Ansätzen des Senats, hier Abhilfe zu schaffen.

Die Problematik der Hafenbahn sei Bestandteil des Maßnahmenpakets des Luftreinhalteplans, berichteten die Senatsvertreterinnen und -vertreter. Es werde an einer massiven Elektrifizierung und einer deutlichen Verringerung der Umfuhren gearbeitet. Beide Effekte würden zusammen zu einer Verbesserung der Situation führen. Ein weiteres Ziel sei, die alten Dieselloks durch neue beziehungsweise durch Elektroloks zu ersetzen.

Die SPD-Abgeordneten erinnerten erneut daran, dass die hier diskutierten Fragen Bestandteil der Beantwortung eines von der Bürgerschaft beschlossenen Antrages aus dem Oktober 2017 seien. Auch das Thema der HADAG-Fähren sei längst Beschlusslage der Bürgerschaft (Drs. 21/2767). Ihr Vorschlag für eine angemessene Beratung im Ausschuss sei daher, sich vorher über die jeweilige Beschlusslage zu informieren. Es sei in der Beratungsabfolge wesentlich sinnvoller und effizienter, die Antworten des Senats aufgrund des beschlossenen Antrages abzuwarten und diese dann im Ausschuss zu diskutieren.

Die Abgeordneten der Fraktion DIE LINKE entgegneten, die Themen anzusprechen, die ihrer Meinung nach im Rahmen der Diskussion des Luftreinhalteplans im Ausschuss hätten diskutiert werden müssen, was aber nicht geschehen sei. So erkundigten sie sich weiter nach dem aktuellen Stand der Stärkung der wasserseitigen Umfuhren und nach den Port Feeder Barges, die in diesem Zusammenhang in der Diskussion seien.

Dem HPA-Nachhaltigkeitsbericht 2013/2014 hätten sie zudem entnehmen können, dass die Binnenschifffahrt gestärkt und von 2 auf 5 Prozent gesteigert werden sollte. Auch hierzu erbaten sie Informationen über die aktuelle Situation.

Der Senat vertrete nach wie vor die Auffassung, so seine Vertreterinnen und Vertreter, dass die wasserseitige Umfuhr von Leercontainern ein vorzugswürdiges und vernünftiges Instrument abbilde. Die Anbieter im Hafen, die dies bereits anböten, arbeiteten wirtschaftlich sehr erfolgreich. Das Modell der Port Feeder Barges habe sich bisher nicht durchsetzen können. Derzeit fänden Gespräche mit der HHLA, den Betreibern und anderen Beteiligten statt, um die Gründe dafür zu erkunden, um gegebenenfalls Abhilfe schaffen zu können.

Sie bekräftigten, dass es auch in ihrem Interesse sei, den Anteil der Binnenschifffahrt zu erhöhen. Gegenwärtig seien sie dabei, die Systeme miteinander abzugleichen. Bei näherer Betrachtung habe sich gezeigt, dass die Digitalisierungsgrad in der Containerschifffahrt und bei den Terminals viel weiter fortgeschritten sei als dies in der Binnenschifffahrt der Fall sei, was zum Teil dazu führe, dass die Systeme nicht miteinander kompatibel seien.

Darüber hinaus seien sie in verschiedenen Projekten auf EU-Ebene dabei, das Thema „Elbe 4.0“ anzugehen, um mithilfe der Digitalisierung die Elbschifffahrt attraktiver zu machen und so mehr Anreize für die Binnenschifffahrt zu schaffen. Das Ziel, 5 Prozent zu erreichen, sei noch aktuell und sie arbeiteten weiter intensiv an der Zielerreichung.

III. Ausschussempfehlung

Der Ausschuss für Wirtschaft, Innovation und Medien empfiehlt der Bürgerschaft mehrheitlich mit den Stimmen der SPD-, der GRÜNEN- und CDU-Abgeordneten gegen die des Abgeordneten der Fraktion DIE LINKE bei Enthaltung des AfD-Abgeordnete und Abwesenheit des FDP-Abgeordneten, das Petikum der Drs. 21/11072 abzulehnen.

Dr. Joachim Seeler, Berichterstattung