

Bericht

des Ausschusses für Wirtschaft, Innovation und Medien

über die Drucksache

21/11951: Bürgerschaftliches Ersuchen vom 11. Oktober 2017: „Saubere Luft im Hafen: Einführung einer Umwelt-Komponente für Seeschiffe in das Hafengeld“ – Drs. 21/10506 (Unterrichtung durch die Präsidentin)

Vorsitz: **David Erkalp**

Schriftführung: **Dr. Joachim Seeler**

I. Vorbemerkung

Die Drucksache war dem Ausschuss für Wirtschaft, Innovation und Medien am 28. Februar 2018 auf Antrag der SPD- und der GRÜNEN Fraktion durch Beschluss der Bürgerschaft überwiesen worden. Dieser befasste sich in seiner Sitzung am 6. April 2018 abschließend mit der Drucksache.

II. Beratungsinhalt

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter führten aus, dass das Thema Nachhaltigkeit auch im Hafen mehr und mehr in den Fokus rücke und das hafenspolitische Handeln des Senats maßgeblich mitbestimme. Unter ökologischen Gesichtspunkten spiele in Hamburg beispielsweise die Luftreinhalteplanung eine zentrale Rolle und spiegele sich entsprechend im Luftreinhalteplan und seinen Maßnahmenpaketen wider. Auch die Schifffahrtsindustrie arbeite sowohl auf nationaler als auf internationaler Ebene intensiv an diesem Thema, was unter anderem auf dem 6. Schifffahrtsdialog in der Hamburger Handelskammer deutlich geworden sei. Für den Hamburger Hafen und die Umwelt insgesamt wollten sie nicht nur lokale Verbesserungen herbeiführen, sondern national und international eine Vorreiterrolle sowie eine Vorbildfunktion für andere Häfen einnehmen. In einigen Bereichen hätten sie dies bereits geschafft. So biete Hamburg – als vermeintlich einziger Hafen weltweit – drei verschiedene Formen der externen Energieversorgung für Kreuzfahrtschiffe an. Hamburg werde nunmehr mit der Umsetzung des bürgerschaftlichen Ersuchens vom 27. September 2017, das am 11. Oktober 2017 von der Bürgerschaft beschlossen worden sei, eine weitere Vorreiterrolle unter den internationalen Seehäfen einnehmen können. Hinsichtlich der Details verwiesen die Senatsvertreterinnen und -vertreter auf die schriftliche Darstellung des Wirtschaftssenators an die Bürgerschaftspräsidentin zur Beantwortung des bürgerschaftlichen Ersuchens, das Bestandteil der vorliegenden Drucksache sei. Die für das Jahr 2020 vorgesehene Evaluierung werde unter anderem zeigen, ob die gewünschte Steuerungswirkung nachweislich eingetreten sei. Sie verbänden dies mit der Hoffnung, dass auch andere Port Authorities ein Bewusstsein für diese Thematik entwickeln und gleichermaßen eine Umweltkomponente in ihr Entgeltsystem integrieren würden. Im Rahmen der jetzt anlaufenden Nachhaltigkeitsberichterstattung der

Hamburg Port Authority AöR (HPA) in Zusammenarbeit mit den Umweltverbänden würden sie dieses Thema ebenfalls zum Gegenstand ihrer Berichterstattung machen.

Die CDU-Abgeordneten erkundigten sich nach der grundsätzlichen Akzeptanz der Einführung einer Umweltkomponente bei den Hafententgelten und wollten konkret wissen, wie oft diese – seit dem 1. Januar 2018 – aufgrund erhöhter Emissionen und in welcher Höhe in Rechnung gestellt worden seien und wie hoch die aufgrund dessen erzielten Einnahmen zu beziffern seien.

Dazu, antworteten die Senatsvertreterinnen und -vertreter, gebe es derzeit noch keine belastbaren Zahlen. Sobald diese vorlägen, würden sie diese selbstverständlich – auch vor der Evaluation in 2020 – im Ausschuss darstellen.

Der FDP-Abgeordnete sprach das Beispiel der Hamburg anlaufenden MSC Meraviglia an, ein Schiff, das landstromfähig, aber für die Anlage in Altona zu groß sei. Somit stelle sich die Frage, ob das gewählte System eine optimale Anreizstruktur beinhalte, um das eigentliche Ziel, mehr landstromfähige Schiffe nach Hamburg zu holen, zu erreichen.

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter stellten heraus, dass das Entgeltsystem für den gesamten Bereich der Seeschifffahrt – sowohl für Container- als auch für Kreuzfahrtschiffe – eingeführt worden sei. Die MSC Meraviglia bilde einen besonderen Einzelfall ab, da der Terminal Steinwerder bisher nicht über einen Landstromanschluss verfüge. Im Zuge des Luftreinhalteplans werde über sich der Senat mit der Einrichtung einer solchen am Terminal Steinwerder zu gegebener Zeit erneut beschäftigen.

Die Abgeordneten der GRÜNEN betonten, sie würden eine interfraktionelle Zusammenarbeit für weitere Landstromanlagen im Hamburger Hafen hin zu einem „grünen Hafen“ sehr begrüßen.

Weiter begrüßten sie die Antwort des Senats zu dem bürgerschaftlichen Ersuchen. Die Maßnahmen würden ihre volle Wirkung allerdings erst entfalten können, wenn andere Seehäfen sich dieser Initiative anschließen würden und somit eine Einheitlichkeit erreicht werden könnte. Daher fragten sie den Senat, ob die HPA aktiv – wenn ja, wie und mit welchem Erfolg – in anderen Häfen für die Einführung einer Umweltkomponente beim Hafennutzungsentgelt werbe.

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter würden, unter anderem im Zusammenhang mit dem Environmental Ship Index (ESI), die Umwelt-NOx-Emissionskomponente in die Diskussion einbringen und gleichzeitig bewerben, denn es sei selbstredend auch in ihrem Interesse, dass andere Häfen diese bisher weltweit einmalige Umweltkomponente des Hafententgelts übernehmen, letztlich auch um im Hinblick auf die Reeder eine Einheitlichkeit herstellen zu können. Es habe auch bereits einige Anfragen anderer Häfen dazu gegeben, insbesondere Antwerpen habe sich sehr interessiert gezeigt.

Die Abgeordneten der GRÜNEN gingen darauf ein, dass die NOx-Thematik in Hamburg aufgrund der EU-Luftreinhalt Richtlinie und der Nähe des Hafens zum Stadtgebiet von besonderem Belang sei. Grundsätzlich gelte die Richtlinie in ganz Europa und das Ziel sei, die Luftqualität in den Städten und Häfen zu verbessern. Daher interessierte sie, ob die NOx-Thematik auch in anderen Häfen relevant sei und wenn ja, in welchen.

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter bestätigten die Einschätzung, dass die Entfernung zwischen Hafen- und Wohngebieten hierbei eine entscheidende Rolle spiele. So habe sich beispielsweise Rotterdam mit der Thematik auseinandergesetzt, aber bisher keine weiteren Schritte diesbezüglich eingeleitet, da der Hafen weit außerhalb der Stadt liege. Sie hätten derzeit keine Kenntnisse darüber, in welchen Häfen die Luftreinhaltung im Hafen und in der Stadt so stark miteinander verknüpft sei, wie dies in Hamburg der Fall sei.

Die CDU-Abgeordneten kritisierten, dass die Senatsvertreterinnen und -vertreter nicht in der Lage seien, die von ihnen abgefragten Informationen zu geben. Sie schlugen vor, die Zahlen der ersten drei Monate – sobald sie im Rahmen des Quartals-Reporting der HPA vorlägen – dem Ausschuss als Protokollerklärung nachzureichen.

Die Zahlen würden im Rahmen des ersten Quartalsberichts bis circa Ende April/Anfang Mai vorliegen, so die Senatsvertreterinnen und -vertreter, und könnten dann dem Ausschuss zur Verfügung gestellt werden. Bei der Beurteilung der Situation dürfe man allerdings nicht nur die schlichten Anlaufzahlen betrachten, denn die Unterscheidungen der „Tier-Level“ betreffe alle Schiffe und ihre Motorleistung unabhängig von ihrer Größe. Daher würden sie die Zahlen des Quartalsberichts mit den erforderlichen Informationen ergänzen wollen, sodass sich die Abgeordneten ein komplettes Bild der Lage machen könnten.

Die Abgeordneten der Fraktion DIE LINKE baten um zusätzliche Informationen zu den finanziellen Auswirkungen. Für sie sei bisher nicht deutlich geworden, wie sich die Größenordnung von 15 Prozent der Bemessungsgrößen-Komponente „BRZ“ (Bruttoraumzahl) für die einzelnen Schiffe materiell und im Verhältnis zu den übrigen Kosten auswirke.

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter boten an, zum Herbst 2018 eine breitere Datenbasis zu erzeugen und darzustellen, die auch die letzte Fragestellung aufgreifen könnte.

Der Vorschlag der CDU-Abgeordneten, die Beratung zu vertagen, fand im Ausschuss keine Mehrheit. Sie bedauerten dies außerordentlich, bestanden somit auf eine Protokollerklärung zur Zahlen- und Datenlage des 1. Quartals 2018 hinsichtlich der Neuordnung des Hafennutzungsentgelts.

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter erklärten, die entsprechenden Zahlen aus dem ersten Quartalsbericht 2018 der HPA – dann allerdings ohne eine Auswertung beziehungsweise zusätzliche Informationen – nachträglich zu Protokoll geben zu können (siehe **Anlage**).

Die SPD-Abgeordneten hoben positiv hervor, dass der Beschluss der Bürgerschaft seitens des Senats bereits nach zehn Wochen umgesetzt worden sei. Sie sprachen an, dass die Politik für diesen Bereich auf einen Systemwettbewerb ausgerichtet sei, da nicht abzusehen gewesen wäre, wie sich der Schiffbau in Bezug auf die unterschiedlichen Antriebsarten weiterentwickeln würde. In der Schifffahrt bestehe mittlerweile der Eindruck, dass sich LNG (liquefied natural gas) zunehmend durchsetzen werde. Diese Annahme werde durch die Grenzwerte der Internationalen Seeschiff-fahrtsorganisation (IMO) ab 2020 sowie durch den zunehmenden Neubau von Hybrid-schiffen in der Kreuzfahrtschiff- und Expeditionsschiffbereich unterstrichen. Sie fragten die Senatsvertreterinnen und -vertreter, ob diese die Einschätzung teilten, dass bei den Schiffsneubauten die LNG-Technologie eine prioritäre Rolle einnehmen werde.

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter antworteten, aus ihrer Sicht gebe es hierzu nach wie vor keine verlässliche Systementscheidung. So bilde die Bestellung von CMA CGM von sechs oder sieben Containerschiffen von über 20.000 TEU, die alle LNG-fähig seien, ein Statement ab, aber andere Reedereien hätten sich anders entschieden oder warteten erst einmal ab. Die IMO habe keine Technikvorgaben gemacht, sondern orientiere sich an Grenzwerten, die Kommission habe sich nicht für eine bestimmte Technik entschieden und auch die asiatischen und nordamerikanischen Häfen seien systemoffen aufgestellt. Letztere setzten in erster Linie auf die Kombination Landstrom und LNG. Insgesamt könne man international bestenfalls von Trends reden, aber – betonten sie erneut – dies bedeute keine verlässliche Systementscheidung. Daher verträten der Senat und auch die HPA die Auffassung, dass die Angebote im Hamburger Hafen weiterhin systemoffen gestaltet und somit die Systeme parallel vorgehalten werden müssen.

Die Abgeordneten der Fraktion DIE LINKE sprachen an, dass die USA als Hauptlieferant von LNG, die Gasaufkommen mithilfe des Frackings fördere. Daher interessiere sie, ob es möglich sein würde – ähnlich wie bei HAMBURG ENERGIE – im Hamburger Hafen nur entsprechend zertifiziertes Gas zuzulassen.

Aktuell existierten noch keine festgeschriebenen Regeln zum Umgang mit LNG im Hamburger Hafen, berichteten die Senatsvertreterinnen und -vertreter. Derzeit gebe es eine Genehmigungslage für ein „Small Scale Terminal“ bis maximal 6.000 Kubikmeter im Bereich des Kattwykhafens. In der Perspektive sähen sie kein großes

Import-Terminal für LNG im Hamburger Hafen, da die Abstände zu den Wohngebieten zu gering seien.

Insgesamt gehe es ihnen darum, einen umweltschonenderen Kraftstoff als den Diesel marktfähig zu machen und zu etablieren und sich dabei an die Regularien – wie das Fracking-Verbot in Deutschland – zu halten. Ihres Wissens nach seien derzeit der Dieselpreis und somit auch der Preis für LNG so niedrig, dass auch in den USA das Fracking nur wenig angewendet werde. Sollte sich dies wieder ändern, wären sie offen, entsprechende Regularien für den Hamburger Hafen einzuführen.

III. Ausschussempfehlung

Der Ausschuss für Wirtschaft, Innovation und Medien empfiehlt der Bürgerschaft, von der Drs. 21/11951 und seinen Beratungen Kenntnis zu nehmen.

Dr. Joachim Seeler, Berichterstattung

Protokollerklärung

der Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation

für die Sitzung des Wirtschaftsausschusses

vom 06.04.2018

Bei der erstmaligen Erhebung der Umweltkomponente der HPA ergibt sich im ersten Quartal 2018 folgendes Bild:

Knapp 30 % der Calls wurden von Schiffen getätigt die vor dem Jahr 2000 gebaut wurden. Dabei handelt es sich hauptsächlich um kleinere Schiffe wie Feeder. Diese machen bei der hafengeldrelevanten Bruttoreaumzahl (BRZ) nur 6 % aus.

Den größten Anteil mit über 50 % an der hafengeldrelevanten BRZ geht auf Schiffe mit Tier 2 Level zurück. Diese machen 17 % der Calls aus. Hier kommt zum Tragen, dass die neuen großen Schiffe mit am saubersten sind, aber entsprechend ihrer Größe eine geringere Anlaufzahl aufweisen.

Mehr als 50 % der Calls werden von Schiffen mit Tier 1 Level getätigt, wobei nur 40 % der BRZ damit verbunden sind. Dies betrifft insbesondere die mittelgroßen Schiffe.

	Calls	BRZ	DurchschnittsBRZ
Tier 0	621	3.943.874	6.351
Tier 1	1171	24.893.059	21.258
Tier 2	371	33.630.442	90.648
Gesamtergebnis	2163	62.467.375	28.880

Oder in Prozenten:

	Calls	BRZ
Tier 0	29%	6%
Tier 1	54%	40%
Tier 2	17%	54%