

Schriftliche Kleine Anfrage

der Abgeordneten Michael Kruse und Dr. Kurt Duwe (FDP) vom 23.05.16

und Antwort des Senats

Betr.: Emissionsarme Containerumfuhren im Hafen – Anspruch und Wirklichkeit klaffen auseinander

In der rot-grünen Koalitionsvereinbarung ist ein konkretes Luftreinhaltungsprogramm vereinbart worden. Dabei sollen unter anderem die Emissionen im Hafen gesenkt, an den Terminals möglichst Lkws mit Euronorm 5 eingesetzt und straßengestützte Umfuhren im Hafen durch die Förderung von Containerbargen verringert werden. Einem Presseartikel zufolge sind gerade straßengestützte Umfuhren im Hafen problematisch. Sie verursachen viele Abgase und Staus. Mit Containerbargen (auch Wassertaxis genannt) sollen diese Autoabgase und Staus vermieden werden. Als Argumente gegen Umfuhren auf dem Wasser werden bisher zu hohe Kosten benannt. Nach neuesten Meldungen arbeiten nun die Intermodalgesellschaft der Hamburger Hafen und Logistik AG (HHLA), CTD Container-Transport-Dienst GmbH (CTD) und die Deutsche Binnenreederei AG (DBR) in einer exklusiven Kooperation hinsichtlich wirtschaftlicher und ökologischer Gesichtspunkte zusammen, um damit das Leistungsangebot bei Umfuhren zu erhöhen.

Vor diesem Hintergrund fragen wir den Senat:

Der Senat beantwortet die Fragen teilweise auf der Grundlage von Auskünften der Hamburg Port Authority (HPA) wie folgt:

1. *Welche Emissionswerte wurden im Hamburger Hafen in den Jahren 2011 – 2016 gemessen?*
2. *Welche Messungen werden durchgeführt, um die Ziele aus dem Koalitionsvertrag umzusetzen?*

Das Institut für Hygiene und Umwelt betreibt das Hamburger Luftmessnetz und führt Immissionsmessungen im Hafen beziehungsweise dem direkten Hafenumfeld durch. Informationen zu Messwerten unter anderem im Bereich Veddel, Wilhelmsburg, HafenCity, Altona, Kleiner Grasbrook sind unter „www.luft.hamburg.de“ einsehbar.

Gesonderte Messungen zur Umsetzung der in der Anfrage genannten Ziele sind nicht vorgesehen, da das bestehende Luftmessnetz als ausreichend angesehen wird. Eine Gesamtdarstellung der Emissionen ist in der ersten Fortschreibung des Luftreinhalteplans enthalten. Hier belaufen sich die Emissionen aus dem Schiffsverkehr auf ~8.000 t NOx/Jahr und ~420 t Feinstaub/Jahr.

Im Rahmen einer behördenübergreifenden Projektgruppe zur Fortschreibung des Luftreinhalteplans werden die Maßnahmen aus dem Koalitionsvertrag, mit Bezug zur Luftreinigung, erarbeitet und deren Wirkung auf die Luftqualität in einem Gutachten berechnet.

3. *Wie hoch sind die Emissionen je Container für Umfuhren mit Containerbargen und wie hoch sind die Emissionen je Container für Umfuhren mit Lkws auf der Straße?*

Hierzu liegen der zuständigen Behörde keine belastbaren Informationen vor. Die tatsächlichen Emissionen hängen maßgeblich vom eingesetzten Gerät und von dessen Auslastung ab.

4. *Wie hoch sind die Kosten für Umfuhren je Container mit Containerbargen (wasserseitige Umfuhren) und wie hoch sind die Kosten für Umfuhren mit Lkws (straßenseitige Umfuhren)?*

Siehe „Konzeptstudie zur Verkehrsverlagerung vom Lkw auf Binnenschiffe und zur Stärkung der Hinterlandverkehre“ (<http://www.hamburg.de/contentblob/1547242/6b68b73b4b274610a6f8e4e29aaa07ad/data/studie-binnenschiffahrt.pdf>). Weitere Daten liegen der zuständigen Behörde nicht vor.

5. *Welche Maßnahmen für nachhaltige und/oder umweltfreundliche Transportketten hat die HHLA bisher ergriffen?*
6. *Welche Maßnahmen hat die HHLA bislang ergriffen, um die Verlagerung der Umfuhren aufs Wasser zu fördern?*
7. *Seit wann arbeiten CTD und DBR zusammen, seit wann besteht zwischen den beiden eine exklusive Kooperation und was grenzt die exklusive Kooperation von der vorherigen Zusammenarbeit ab?*
8. *Wie grenzt sich die exklusive Kooperation der CTD von einer Zusammenarbeit mit anderen Akteuren am Hamburger Hafen ab?*
9. *Wie gestaltet sich die exklusive Kooperation im Detail und was darf wie wann genutzt werden hinsichtlich ökologischer und wirtschaftlicher Effizienz?*
10. *Welches Einsparpotenzial wird bei der Kooperation gesehen?*
 - a. *Wie hoch sind die Kosten für eine wasserseitige Umfuhr pro Container im Vergleich zu weiteren Anbietern von wasserseitigen Umfuhren in 2015 und 2016?*
 - b. *Wie viele straßenseitige Umfuhren wurden seit Bestehen der Kooperation durch wasserseitige Umfuhren eingespart?*

Als börsennotierte Aktiengesellschaft beantwortet die HHLA aus aktienrechtlichen Gründen sämtliche Anfragen ihrer Aktionäre einheitlich im Rahmen der Hauptversammlung.

11. *Welche Maßnahmen hat die Freie und Hansestadt Hamburg bislang ergriffen, um die Verlagerung der Umfuhren aufs Wasser zu fördern und die Ziele des Koalitionsvertrages umzusetzen?*

Der Senat setzt sich kontinuierlich für eine Stärkung der Binnenschiffahrt und der Umfuhren im Hafen Hamburg ein. Im Jahr 2015 war der Hafen Hamburg erstmals mit einem Umschlag von 12,4 Millionen Tonnen der zweitgrößte Binnenhafen Deutschlands. Die tatsächliche Nutzung der Wasserstraße ist eine wirtschaftliche Entscheidung der Unternehmen. Die zuständige Behörde befindet sich hierzu im Dialog mit der Hafengewirtschaft. Im Übrigen siehe Drs. 20/9299.

Als beispielhafte Maßnahme wurde durch die nautische Anpassung des Neuhöfer Kanals das dort bislang begrenzte Zeitfenster des tideabhängigen, wasserseitigen Umschlages vergrößert. Der Binnenschiffumschlag am Neuhöfer Kanal bleibt tideabhängig, der operative und zeitliche Handlungsrahmen hat sich durch die Maßnahme verbessert.

12. *Wie viele straßenseitige Umfuhren wurden 2015 und 2016 insgesamt durch wasserseitige Umfuhren ersetzt?*

Hierzu liegen der zuständigen Behörde keine Informationen vor.

13. *Um eine nachhaltige Lösung für den Hafen umzusetzen, müssen laut HHLA, an den Container-Terminals vor allem die Bedarfe quantifiziert werden. Dabei soll die tatsächliche Zahl der Umfuhren mit Voll- und Leercontainern ermittelt werden. Ist das bereits geschehen?*

a. *Wenn ja, was ist das Ergebnis?*

Nach Schätzungen der Hamburg Port Authority (HPA) entfallen mehr als eine Million Lkw-Fahrten (TEU) jährlich im Hamburger Hafen allein auf die Leercontainerlogistik. Insgesamt werden jährlich 2,25 Millionen TEU zwischen Quellen und Zielen im Hamburger Landesgebiet transportiert. Dabei ist zu berücksichtigen, dass nur Transporte mit einer wasserseitigen Umschlagmöglichkeit an Quelle und Ziel für die Verlagerung auf die Wasserstraße infrage kommen. Dies ist für den überwiegenden Teil der Transporte nicht gegeben.

b. *Wenn nein, warum nicht?*

Entfällt.

14. *Welche konkreten Maßnahmen sind ergriffen worden, um die ehrgeizigen Ziele der Koalitionsvereinbarung für die Luftreinheit im Hafen umzusetzen?*

Der Beitrag des Hafens zur Verbesserung der Luftreinheit ist ein wichtiges Senatsziel. Hafenbezogene Maßnahmen mit Beitrag zur Luftreinhaltung werden in die derzeit laufende Erarbeitung der zweiten Fortschreibung des Luftreinhalteplans aufgenommen.

Über alle Aktivitäten berichtet die HPA fortlaufend in ihrem Nachhaltigkeitsbericht (<http://www.hamburg-port-authority.de/de/presse/broschueren-und-publicationen/Seiten/default.aspx>). Der nächste Nachhaltigkeitsbericht über die Jahre 2015/2016 erscheint Mitte 2017.

Im Übrigen siehe Antwort zu 1. und 2.