

Schriftliche Kleine Anfrage

der Abgeordneten Dennis Thering, Stephan Gamm und Ralf Niedmers (CDU) vom 21.10.2019

und Antwort des Senats

- Drucksache 21/18716 -

Betr.: Große Schiffe, dicke Luft? – Wie ist die aktuelle Situation der emissionsreduzierten Schifffahrt in Hamburg?

Seit Jahrhunderten ist unser Hafen Tor zur Welt und sichert mit tausenden Arbeitsplätzen den wirtschaftlichen Wohlstand unserer schönen Hansestadt. Verschiedenste wissenschaftliche Untersuchungen haben jedoch gezeigt, dass die traditionsreiche Schifffahrtsbranche aktuell eine Kehrseite aufweist: einen verhältnismäßig hohen Emissionsausstoß. Es hat sich aber auch gezeigt, dass diese Defizite durch neueste technische Innovationen lösbar sind. Für Hamburg mit seinen jährlich rund 8.000 Schiffsanläufen¹ ist es Zeit, das Ruder klima- und umweltpolitisch herumzureißen. Es gilt daher zu prüfen, welche Maßnahmen und Anreize der Senat ergreift und anbietet, um künftig emissionsreduzierte und -freie Schifffahrt nach Hamburg zu locken, sowie die Dekarbonisierung und Umweltfreundlichkeit der hamburgischen und nach Hamburg kommenden Schifffahrt voranzutreiben.

Vor diesem Hintergrund fragen wir den Senat:

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

1. *Wie viele Ein- und Ausläufe maschinenbetriebener Schiffe gab es seit dem 1. Januar 2017 jeweils insgesamt? Bitte nach Jahr (für das Jahr 2019 zum Stichtag 30.09.2019) gesondert angeben.*

Im Jahr 2017 gab es 8.286 Anläufe von Schiffen im Hamburger Hafen, 8.325 im Jahr 2018 und 6.326 im Jahr 2019 mit Stichtag, 30.09.2019 (ohne Binnenschiffe und Werftaufenthalte). Ein Anlauf umfasst jeweils das Ein- und Auslaufen.

Eine Unterteilung in maschinenbetriebene Schiffe und nicht maschinenbetriebene Schiffe nimmt die HPA nicht vor.

2. *Um welche Schiffs-, Antriebs- und Treibstofftypen mit jeweils welchem durchschnittlichen CO₂-, Schwefeldioxid- und Stickoxid-Ausstoß handelte es sich hierbei? Bitte nach Typ und Jahr (für das Jahr 2019 zum Stichtag 30.09.2019) gesondert angeben.*

Durchschnittliche Emissionen pro Anlauf des jeweiligen Schiffstyps:

2017			
Schiffstyp	t NOx	t CO ₂	t SOx
Containerschiff	1,34	77	0,05
Gas-/Öl-/Chemietanker	0,43	40	0,03
konventionelles Mehrzweckschiff	0,15	10	0,01
Kreuzfahrtschiff	1,56	90	0,03
Sonstige Seeschiff	0,40	30	0,02

¹ HafenHamburg.de; - erhältlich unter: <https://www.hafen-hamburg.de/de/> (Stand: 02.10.2019).

Trockenmassengut	0,32	19	0,01
------------------	------	----	------

2018			
Schiffstyp	t NOx	t CO2	t SOx
Containerschiff	1,38	79	0,05
Gas-/Öl-/Chemietanker	0,45	42	0,03
konventionelles Mehrzweckschiff	0,13	8	0,01
Kreuzfahrtschiff	1,00	69	0,02
Sonstige Seeschiff	0,24	19	0,01
Trockenmassengut	0,35	21	0,01

Die Berechnung der Emissionen findet auf jährlicher Basis und rückwirkend statt. Daher liegen derzeit keine Angaben für das Jahr 2019 vor. Die Daten zu Emissionen differenziert nach Antriebs- und Treibstofftyp werden nicht ermittelt.

3. Welche CO₂-, Schwefeldioxid- und Stickoxid-Belastung ergab sich unter Auswertung der jeweiligen Durchschnittsemissionen (siehe Ziffer 2) der jeweils ein- und/oder ausgelaufenen Schiffs-, Antriebs- und Treibstofftypen durch die unter Ziffer 1 fallenden Ein- und Ausläufe auf dem Gebiet der Freien und Hansestadt Hamburg seit dem 1. Januar 2017 jeweils insgesamt? Bitte nach Jahr (für das Jahr 2019 zum Stichtag 30.09.2019) gesondert angeben.

Emissionen des jeweiligen Schiffstyps insgesamt:

2017	t NOx	t CO2	t SOx
Containerschiff	4.919	280.918	177,2
Gas-/Öl-/Chemietanker	723	67.717	42,4
konventionelles Mehrzweckschiff	330	21.726	13,6
Kreuzfahrtschiff	311	18.014	5,8
Sonstige Seeschiff	6	455	0,3
Trockenmassengut	148	8.754	5,4

2018	t NOx	t CO2	t SOx
Containerschiff	4.876	280.322	172
Gas-/Öl-/Chemietanker	756	70.567	44
konventionelles Mehrzweckschiff	305	20.443	13
Kreuzfahrtschiff	222	15.459	5
Sonstige Seeschiff	8	617	0,4
Trockenmassengut	158	9.453	5

Im Übrigen siehe Antworten zu 1. und zu 2.

4. In wie vielen der unter 1 genannten Fälle gingen maschinenbetriebene Schiffe für jeweils welchen Zeitraum in Hamburg insgesamt vor Anker und wie viele Schiffe wurden im Rahmen ihrer Liegezeit emissionsrelevant weiterbetrieben? Bitte nach Jahr (für das Jahr 2019 zum Stichtag 30.09.2019) gesondert angeben.

Alle Schiffe, die den Hamburger Hafen anlaufen, erzeugen während ihrer Liegezeit Strom. Davon ausgenommen sind lediglich die Schiffe, die Landstrom beziehen. Im Übrigen siehe Antwort zu 6.

5. Welche CO₂-, Schwefeldioxid- und Stickoxid-Belastung ergab sich unter Auswertung der jeweiligen Durchschnittsemissionen (siehe Ziffer 2) der jeweils ein- und/oder ausgelaufenen Schiffs-, Antriebs- und Treibstofftypen im Rahmen der Liegezeit durch den Weiterbetrieb jeweils insgesamt? Bitte nach Jahr (für das Jahr 2019 zum Stichtag 30.09.2019) gesondert angeben.

Emissionen am Liegeplatz:

2017	t Nox	t CO2	t SOx
Containerschiff	3.722	226.580	143,0
Gas-/Öl-/Chemietanker	634	63.596	39,9
konventionelles Mehrzweckschiff	217	16.821	10,6
Kreuzfahrtschiff	213	12.657	3,9
Sonstige Seeschiff	5	411	0,3
Trockenmassengut	83	6.617	4,1

2018	t Nox	t CO2	t SOx
Containerschiff	3.750	229.391	141
Gas-/Öl-/Chemietanker	666	66.352	41
konventionelles Mehrzweckschiff	193	15.529	10
Kreuzfahrtschiff	147	11.024	4
Sonstige Seeschiff	6	538	0,3
Trockenmassengut	92	7.180	4

Im Übrigen siehe Antworten zu 1. und zu 2.

6. In wie vielen der unter 4. fallenden Fälle und für jeweils welchen Zeitraum wurden Schiffe im Rahmen ihrer Liegezeit durch Landstrom versorgt? Bitte nach Jahr (für das Jahr 2019 zum Stichtag 30.09.2019) gesondert angeben.

Landstromversorgungen pro Jahr:

- 2017: 9 Anläufe 74 h
- 2018: 21 Anläufe 146 h
- 2019: 12 Anläufe 117 h

Im Übrigen siehe Drs. 21/18662 und Drs. 21/17722.

7. Aus jeweils welchen Gründen erfolgte eine Versorgung durch Landstrom lediglich in den unter 6. fallenden Fällen? Bitte detailliert erläutern.

Derzeit erfolgt die Landstromversorgung im Hamburger Hafen am Liegeplatz am Kreuzfahrtterminal in Altona. Hinzu kommt, dass nur eine begrenzte Anzahl von Schiffen für die Versorgung mit Landstrom ausgerüstet sind. Die Entscheidung, ob ein Schiff für die Versorgung mit Landstrom aus- bzw. umgerüstet wird und ob es dann Landstrom bezieht, obliegt dem Reeder. Im Übrigen siehe Drs. 21/18662, Drs. 21/17722, Drs. 21/14780 und Drs. 21/14998.

8. In der Drucksache 21/18574 heißt es: „Gemäß dem aktuellen Stand der Gespräche mit dem Bund ist derzeit davon auszugehen, dass der Bund mindestens 50 Prozent (also 37,03 Mio. Euro) der Kosten der Baumaßnahmen kofinanzieren wird. Somit beträgt der Finanzierungsanteil für Hamburg höchstens 37,03 Mio. Euro.“ Heißt das, dass die Gespräche dar-

über noch nicht abgeschlossen sind und die Möglichkeit besteht, dass der Bund einen höheren Anteil beisteuert und Hamburg dadurch um den entsprechenden Anteil weitere entlastet werden würde? Wann soll eine finale Entscheidung erfolgen?

Ein Zeitpunkt für eine finale Entscheidung liegt derzeit noch nicht vor.

9. *Welche Maßnahmen zur Reduktion der CO₂-, Schwefeldioxid- und Stickoxid-Belastungen der hamburgischen und nach Hamburg kommenden Schifffahrt haben der Senat und/oder die zuständige Behörde seit dem 1. Januar 2019 jeweils ergriffen? Bitte unter Angabe der jeweils zu erwartenden bzw. geplanten maßnahmenspezifischen Emissionsreduktion detailliert erläutern.*

Der Senat setzt die Maßnahmen entsprechend der 2. Fortschreibung des Luftreinhalteplans, insbesondere das Maßnahmenpaket 8, um. Die Effekte sind für ein einzelnes Kalenderjahr und somit für das Jahr 2019 im Einzelnen nicht bezifferbar. Im Übrigen siehe Drs. 21/11567 und Drs. 21/9901.

10. *Befindet sich der Senat bzw. die zuständige Behörde derzeit im Austausch mit dem Bund sowie beteiligten Ländern über eine einheitliche LNG-Strategie (insbesondere hinsichtlich Genehmigungsprozesse und Infrastruktur)? Wenn ja, in welchem Rahmen, auf welchem Stand befindet sich der Austausch und wann ist mit abschließenden Ergebnissen zu rechnen? Wenn nein, warum nicht?*

Die Anforderungen bezüglich der Genehmigungsprozesse sind insbesondere im Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG), der Verordnung über genehmigungsbedürftige Anlagen (Vierte Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (4. BImSchV)) und der Verordnung über das Genehmigungsverfahren (Neunte Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (9. BImSchV)) bundeseinheitlich festgelegt. Der Bund hat im März dieses Jahres eine Verordnung zur Verbesserung der Rahmenbedingungen für den Aufbau der LNG-Infrastruktur in Deutschland vorgelegt (BR-Drs. 138/19). Im Übrigen siehe Drs. 21/15997 und Drs. 21/17550.

11. *Inwieweit setzt sich der Senat bzw. die zuständige Behörde für die Planung bzw. den Bau eines Small-Scale-LNG-Terminals zur lokalen LNG-Versorgung im Hamburger Hafen ein?*

Siehe Drs. 21/17550.

12. *Hat der Senat bzw. die zuständige Behörde neben der Umweltkomponente (nach Tierstaffelung) im Hafengeld weitere Anreize für LNG betriebene Schiffe entwickelt? Wenn ja, welche? Wenn nein, warum nicht?*

Der Anreiz über das Hafengeld wird als ausreichend betrachtet.