

Große Anfrage

**der Abgeordneten Dr. Anjes Tjarks, Phyliss Demirel, Katharina Fegebank,
Jens Kerstan, Dr. Till Steffen (GRÜNE) und Fraktion vom 07.11.13**

und Antwort des Senats

Betr.: Hafen und Umwelt

Das Thema Nachhaltigkeit wird für die Häfen immer bedeutender. Begrenzte Flächen im Hamburger Hafen, die schwerwiegenden Eingriffe in den Lebensraum Elbe durch immer neue Vertiefungsmaßnahmen, aber auch die Belastungen durch unterschiedliche Emissionen für die Menschen unserer Metropole zeigen die Grenzen für klassisches Hafengewachstum auf. Ein zukunftsfähiger Hafen kann nur ein grüner Hafen sein.

Der Hamburger Hafen hat hierfür gute Voraussetzungen, etwa als bedeutendster Eisenbahnhafen Europas. Von der Politik wurden bereits zahlreiche Verbesserungen für nachhaltigeres Wirtschaften wie die Umweltkomponenten beim Hafengeld, die Einführung von schwefelarmem Schiffstreibstoff in den Häfen, LNG-Tankstellen oder Lärmschutzmaßnahmen diskutiert oder umgesetzt.

Auch die Hafenwirtschaft selbst erkennt immer stärker, dass Nachhaltigkeit sich zu einem wichtigen Wettbewerbsmerkmal entwickelt hat und die Unternehmen zunehmend auch im eigenen Interesse etwa auf eine grüne Logistikkette achten.

Vor diesem Hintergrund fragen wir den Senat:

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

Grüner Hafen

- 1. Welche ökologischen Ziele haben der Senat der Freien und Hansestadt Hamburg oder die zuständige Behörde für das Hafengebiet der Freien und Hansestadt Hamburg?*

Im Hafenentwicklungsplan hat der Senat die hohe Bedeutung von nachhaltigen und ökologischen Themen für das Hafengebiet herausgestellt. Neben Wertschöpfung, Umschlag und Qualitätsführerschaft ist Umweltschutz eine strategische Leitlinie, an der sich der Senat bei der zukünftigen Hafenentwicklung orientiert (siehe Drs. 20/5550). Darüber hinaus soll Verkehr weiter auf die ökologischen Verkehrsträger Binnenschiff und Bahn verlagert werden. Schon heute ist der Hamburger Hafen Europas sogenannter größter Eisenbahnhafen. Zusätzlich soll der Verkehr emissionsärmer gestaltet werden. Ziel ist es, die Emissionen, die vom Hafenbetrieb ausgehen, zu reduzieren. Das betrifft sowohl die Luftschadstoffe NO_x, SO_x, PM als auch das klimaschädliche CO₂ und Lärmemissionen. Mit den Smart-Port-Initiativen Smart Port Energy und Smart Port Logistics werden diese ökologischen Ziele für den Hafen unter-

stützt. Eine innovative, aber auch ökonomisch und ökologisch zukunftsfähige Energieversorgung ist dabei ein wichtiger Standort- und Wirtschaftsfaktor. Das Hafengebiet kann mit den ansässigen Logistik- und Industrieunternehmen wesentlich zur Energiewende und damit zur Stärkung des Standorts beitragen. Dazu strebt der Senat sowohl den Ausbau erneuerbarer Energien in unmittelbarer Nähe zu den Verbrauchszentren als auch eine Senkung des Energie- und Ressourcenverbrauchs an. Außerdem sollen attraktive Beratungs- und Förderangebote in Kooperation mit der UmweltPartnerschaft Hamburg die Hafener Unternehmen und -industrie ermuntern, sich an der Energiewende in Hamburg zu beteiligen. Gleichzeitig erhalten Hamburger Unternehmen die Möglichkeit, ihre Produkte gut sichtbar einzusetzen und Neuheiten zu testen. Die praktische Anwendung moderner Energietechnik im Hamburger Hafen dient dabei der Standort-sicherung und -stärkung.

Darüber hinaus sind auch die Verbesserung der Wasserqualität im Hafen sowie die nachhaltige Entwicklung der Tideelbe wichtige ökologische Zielsetzungen des Senats (siehe dazu Antworten zu 35. bis zu 37. sowie Drs. 20/5550).

2. *Was macht aus Sicht des Senates oder der zuständigen Behörde einen ökologisch erfolgreichen Hafen aus?*

Ein erfolgreicher Hafen berücksichtigt im bestehenden wirtschaftlichen Wettbewerb die komplexen ökologischen Auswirkungen des Hafens. Der Senat strebt dazu für den Hafen Emissionsminderungen, verbesserten Klima- und Ressourcenschutz und innovative Infrastrukturmodelle an. Ein nachhaltiger Hafenbetrieb ist unter anderem Voraussetzung für den ökonomischen Erfolg. Im Übrigen siehe Drs. 20/5550.

Flächeneffizienz

3. *Wie hoch waren die Miet- beziehungsweise Pachterlöse pro Quadratmeter bei Neuvermietungen beziehungsweise -verpachtungen im Hafen 2012 und 2013?*

Für das laufende Jahr 2013 beträgt die durchschnittliche Miete bei Grundstücksneuvermietungen 7,10 Euro/m²/Jahr. Bei den Grundstücksneuvermietungen im Jahr 2012 gab es hingegen überdurchschnittlich viele Vermietungen von unterwertigen Flächen und nur befristet zur Verfügung stehenden Flächen. Deshalb ist der für das Jahr 2012 unterdurchschnittliche Neuvermietungspreis von 3,69 Euro/m²/Jahr nicht repräsentativ für die Mietentwicklung im Hafengebiet.

4. *Wie hoch sind die Mieten und Pachten pro Quadratmeter bei Neuvermietungen in anderen Häfen der Nordrange?*

Eine Abfrage in wichtigen Häfen der Nordrange (Rotterdam, Antwerpen und Bremen) hat ergeben, dass diese Häfen zur Wahrung von Betriebs- und Geschäftsgeheimnissen die gewünschten Informationen nicht zur Verfügung stellen. Bremen teilte auf Nachfrage mit, dass Hafenerbetriebsflächen am seeschifftiefen Wasser den Terminalbetreibern in den Bremischen Häfen üblicherweise auf langfristiger Erbbaurechtsbasis zur Nutzung überlassen werden. Aufgrund einer faktischen Vollauslastung solcher Flächen fänden derzeit keine Neuvermietungen statt.

5. *Welche Maßnahmen planen der Senat oder die zuständige Behörde, um Anreize für mehr Flächeneffizienz im Hafen zu schaffen?*

Die HPA wendet bei der Vergabe von Hafengrundstücken Nachhaltigkeitskriterien an, zu denen insbesondere auch der sparsame Flächenverbrauch gehört. Weiter gehören zu den Vergabekriterien unter anderem die Wertschöpfung der Tätigkeit, die Anzahl und Art der Arbeitsplätze, Neuladungsgewinnung für den Hafen sowie der Einsatz erneuerbarer Energien. Darüber hinaus sind weitere Maßnahmen derzeit nicht geplant.

Nachhaltiger Hafener- und Hinterlandverkehr

6. *Wie hat sich der Modal Split im Hafenerhinterlandverkehr in den vergangenen fünf Jahren entwickelt?*

Die Entwicklung kann der folgenden Tabelle entnommen werden:

Anteil ohne Feeder	2008	2009	2010	2011	2012
Hinterlandverkehr Gesamt (TEU)	5.453	4.650	5.284	5.684	5.330
Bahn	34,7 %	34,0 %	36,5 %	36,2 %	37,1 %
Binnenschiff	2,2 %	2,0 %	1,8 %	1,9 %	1,7 %
Lkw	63,1 %	64,0 %	61,7 %	61,9 %	61,2 %
Hinterlandverkehr Gesamt (Mio. t)	98,2	85,3	93,5	97,9	96,1
Bahn	40,5 %	39,7 %	42,9 %	41,7 %	41,2 %
Binnenschiff	12,4 %	12,9 %	10,6 %	10,2 %	10,8 %
Lkw	47,0 %	47,4 %	46,5 %	48,0 %	48,0 %

Im Übrigen siehe Drs. 20/9894.

7. Hat der Senat/die HPA Zielvorgaben für den Modal Split im Hamburger Hafen?

Wenn ja, welche?

Wie im Hafenenwicklungsplan dargelegt, bekennt sich der Senat zu den Verkehrsträgern Bahn und Binnenschiff, da diese sowohl wirtschaftliche, kapazitive als auch umwelt- und klimapolitische Vorteile bieten. Der Senat verfolgt daher das Ziel, diese Verkehrsträger durch einen bedarfsgerechten Unterhalt und Ausbau der dazugehörigen Hafeninfrastruktur zu stärken. Ebenso setzt er sich gemeinsam mit den anderen Küstenländern dafür ein, dass der Bund die entsprechenden Hinterlandanbindungen ausbaut. Auf diese Weise werden positive Anreize zugunsten von Bahn und Binnenschiff geschaffen.

Insgesamt hebt sich der Hamburger Hafen schon jetzt mit einem Bahnanteil im Hinterlandverkehr von circa 40 Prozent strukturell deutlich von den übrigen Nordrangehäfen ab. Unter Berücksichtigung unterschiedlicher Entwicklungen und Trends rechnet der Senat bis 2025 damit, dass sich im Containerverkehr der Bahnanteil zulasten des Lkw-Verkehrs um 5 Prozentpunkte erhöhen wird. Darüber hinaus strebt der Senat eine Erhöhung des Anteils der Binnenschiffsverkehre an. Im Übrigen siehe Drs. 20/5550.

8. Welche konkreten Maßnahmen haben der Senat oder die zuständige Behörde in den vergangenen fünf Jahren ergriffen, um den Anteil der Transporte durch Lkws zu reduzieren?

Hamburg hat sich in der Vergangenheit auf allen Ebenen kontinuierlich dafür eingesetzt, dass vor dem Hintergrund des starken Güterverkehrswachstums insbesondere der für den sogenannten Eisenbahnhafen Hamburg existenzielle Verkehrsträger Schiene umfassend untersucht und bedarfsorientiert ausgebaut wird. Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung hat dazu 2009 eine Knotenuntersuchung im Jahr 2009 abgeschlossen, in der der Ausbaubedarf beschrieben ist. Die Studie ist auf der Internetseite des „Forums Nahverkehr“ unter:

http://www.nahverkehrhamburg.de/dokumente/hamburg/db/hauptbahnhof/Gutachten_Schienenknoten_Hamburg_Schlussbericht.pdf verfügbar.

Die Anmeldung von Maßnahmen zur Bundesverkehrswegeplanung 2015 ist ein weiterer zentraler Beitrag, insbesondere den umweltfreundlichen Verkehrsträger Schiene bei den Seehafenhinterlandverbindungen zu stärken. Hamburg unterstützt zugleich die Anmeldungen der anderen Bundesländer, die den Erhalt und die Verbesserung der Schifffahrt der Bundeswasserstraßen für den Seehafenhinterlandverkehr und sonstigen Umschlag im Hamburger Hafen haben (siehe auch Drs. 20/7047).

Bei der künftigen Entwicklung des Hafens setzt der Senat ebenfalls auf Maßnahmen, die die umweltfreundlichen Verkehrsträger Bahn und Binnenschiff stärken oder zu einer Reduzierung von Lkw-Verkehr führen sollen. Dazu gehören insbesondere folgende Maßnahmen:

a. Hafenbahn

Die HPA hat seit 2008 mehr als 240 Millionen Euro investiert und die Gleisanlagen sowie die unterstützenden Informationssysteme auf den aktuellen Stand gebracht.

Mit ihrem anreizorientierten Entgeltsystem unterstützt die Hafenbahn die Bildung längerer und besser ausgelasteter Züge, die damit die Wirtschaftlichkeit des Verkehrsträgers Bahn gegenüber dem Lkw stärken. Über die Beteiligung an Hinterlandinitiativen wie dem Projekt Hafen Hamburg 62+, bei dem im Rahmen eines bayerisch-hamburgischen Kooperationsprojektes sich 16 Partner mit der Frage beschäftigt haben, wie der Anteil der Eisenbahn am Container-Hinterlandverkehr des Hamburger Hafens mit Bayern im Hinblick auf den zu erwartenden Mengenzuwachs der kommenden Jahre weiter gesteigert werden kann. Auch im direkten Kontakt mit der verladenden Wirtschaft strebt die HPA einen weiteren Ausbau des Modal-Split-Anteils der Bahn an.

b. Binnenschifffahrt

Die Binnenschiffsliegeplätze und -warteplätze für Containerbinnenschiffe wurden an den Bedarf angepasst.

Die HPA hat bislang insgesamt 30 Warteplätze zum kurzzeitigen Anlegen für Container-Binnenschiffe (sechs Plätze im Petroleumhafen, 24 Plätze im Kaiser-Wilhelm-Hafen) geschaffen. Damit ist der derzeit vorgesehene Umfang erreicht. An Liegeplätzen zum längeren Anlegen stehen insgesamt 410 Plätze zur Verfügung. Hierin sind auch Liegeplätze bei den Umschlagsbetrieben eingeschlossen. Bei den öffentlichen Liegeplätzen ist der Bedarf damit zurzeit gedeckt.

c. Flächenstrategische Maßnahmen

Im Rahmen der Flächenstrategie wird die Verlagerung und Zusammenlegung der Quell- und Zielverkehre angestrebt. Beispielhaft dafür ist die Verlagerung von Leercontainerdepots. Mit einem Ende Mai 2013 unterzeichneten Mietvertrag zwischen der HPA und der PROGECO Deutschland GmbH konnte ein erster Schritt zur Verbesserung der Leercontainerlagerung im Wilhelmsburger Raum gemacht werden, wovon der Stadtteil durch eine Entlastung der Verkehrswege profitiert. Siehe Drs. 20/8227.

d. Intelligente Verkehrssteuerung

Durch den Aufbau eines Informationsmanagements unter Einbezug von Speditionen, Lkw-Fahrern und den DIVA-Tafeln im Hafengebiet kann der Verkehrsfluss intelligent gesteuert werden. Ab dem 1. Quartal 2014 werden wichtige Informationen zur Steuerung des Verkehrs bereits außerhalb des Hafens (zunächst bei Rade an der A 1) verfügbar sein. Diese Maßnahmen können dazu beitragen, den Lkw-Verkehr zu entzerrern und Staus zu vermeiden.

9. *Bilden sich diese Zielvorgaben auch operativ bei der HHLA und EURO-GATE ab?*

Wenn ja, wie?

Der Modal Split eines Hafens ist das Ergebnis verschiedener Faktoren wie der wirtschaftsgeographischen Lage, der Infrastruktur im Hafen und im Hinterland, sowie der dominierenden Güterstruktur. Direkte Zielvorgaben zur Verkehrsträgerverteilung auf den Terminals bestehen nicht, gleichwohl nehmen Infrastrukturmaßnahmen der HPA Einfluss auf den Modal Split. Im Übrigen siehe Drs. 20/5550.

10. *Welche Entgeltreduzierungen gewährt die Hafenbahn Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU), um den Anteil der mit Rußfilter ausgestatteten Rangierlokomotiven zu erhöhen? Wie berechnet sich diese Reduzierung?*

Siehe Drs. 20/8694.

11. *Wie hat sich der Anteil von Elektroautos in den vergangenen fünf Jahren im Hafen entwickelt? Wie hoch war der Anteil von Elektroautos am gesamten Fuhrpark der HPA jeweils in den vergangenen fünf Jahren?*

Die erbetenen Daten werden für den Hafen statistisch nicht erfasst. Im gesamten Stadtgebiet hat sich der Anteil wie folgt entwickelt:

Pkw-Bestand Hamburg:

Stichtag	Pkw Gesamt	Pkw Elektro	Anteil Elektro-Pkw
01.01.2009	711.450	16	0,0022 %
01.01.2010	715.480	17	0,0024 %
01.01.2011	725.845	35	0,0048 %
01.01.2012	731.283	194	0,0265 %
01.01.2013	738.610	231	0,0313 %

Quelle: Kraftfahrt-Bundesamt

Nach Auskunft der hySOLUTIONS GmbH sind auf den Terminals der Umschlagsunternehmen derzeit 46 Elektrofahrzeuge im Einsatz beziehungsweise verbindlich bestellt. Weitere Unternehmen der Hafenvirtschaft haben derzeit acht Elektrofahrzeuge im Einsatz oder verbindlich bestellt. Bei der HPA ist seit 2011 ein Elektrofahrzeug im Einsatz.

12. *Welche konkreten Maßnahmen plant die HPA, um den Anteil von Elektroautos weiter zu steigern? Welche konkreten Ziele will sie bis wann erreichen?*

Die HPA plant eine Ausweitung des Elektroauto-Anteils in der eigenen Fahrzeugflotte. Dazu führt die HPA derzeit mit verschiedenen Anbietern Gespräche. Bis zum Jahre 2015 strebt die HPA einen Anteil von rund 30 Prozent der Fahrzeuge in der eigenen Flotte an, die mit Elektroantrieb ausgerüstet sind.

13. *Wie hat sich der Anteil der Leercontainer in den vergangenen fünf Jahren entwickelt?*

Gesamt über See	In TEU			Anteil Leercontainer
	Leer-TEU	Voll-TEU	Total	
2008	1.830.276	7.906.834	9.737.110	18,8 %
2009	1.016.140	5.991.564	7.007.704	14,5 %
2010	1.241.520	6.654.216	7.895.736	15,7 %
2011	1.385.452	7.628.713	9.014.165	15,4 %
2012	1.217.629	7.646.267	8.863.896	13,7 %

Quelle: HPA

14. *Wie haben sich die hafeninternen Umfuhren insgesamt und in Bezug auf die Leercontainer in den letzten fünf Jahren entwickelt? Welche Lösungen strebt die HPA hier für die Zukunft an? Inwieweit wird dies die Umfuhren insgesamt/mit Leercontainern reduzieren?*

Im Jahr 2011 wurden nach Schätzung der HPA insgesamt circa 750.000 Leercontainer-Umfuhren per Lkw getätigt, bei denen leere Container in oder aus dem Hafen transportiert wurden. Die HPA entwickelt derzeit gemeinsam mit der Hafenvirtschaft und den betroffenen Verbänden ein Konzept, wie Lkw-Fahrten mit Leercontainern reduziert und Verkehr zum Beispiel auf Binnenschiffe und Schiene verlagert werden kann.

15. *Gibt es Überlegungen, die hafeninternen Umfuhren mit umweltfreundlicherer Technologie zu bewältigen (beispielsweise Feeder Barge/Brennstoffzellen-Lkw)?*

Wenn ja, welche und wie konkret sind die Projekte?

Es wird angestrebt, Umfuhren im Hafen verstärkt mit Schubleichtern durchzuführen. Die Leercontainer-Terminals prüfen, ob auch der wasserseitige Umschlag ermöglicht werden kann. Mittelfristig soll geprüft werden, inwieweit LNG-Trucks, Trolley-Trucks

oder andere Antriebssysteme im Hamburger Hafen nutzbar sind. Dies umfasst auch Brennstoffzellen-Lkws. Darüber hinaus sind der zuständigen Behörde auf Nachfrage bei den einschlägigen Verbänden (Logistikinitiative Hamburg e.V., Verband Straßengüterverkehr und Logistik Hamburg e.V., Unternehmensverband Hafen Hamburg e.V.) keine weiteren Vorhaben seitens der Hafenwirtschaft bekannt. Im Übrigen siehe Antworten zu 28 und zu 29.

Erneuerbare Energien und Energieeffizienz

16. *Welche Terminals und Lagereinrichtungen im Hamburger Hafen wurden in den vergangenen fünf Jahren errichtet, die modernen Energiestandards entsprechen? Welche Standards wurden jeweils erreicht? Welche Energieeinsparungen konnten dadurch erzielt werden?*

17. *Welche Bestandsgebäude im Hamburger Hafen wurden in den vergangenen fünf Jahren energetisch saniert, damit sie modernen energetischen Standards entsprechen? Welche Standards wurden jeweils erreicht? Welche Energieeinsparungen konnten dadurch erzielt werden?*

Alle in den letzten fünf Jahren errichteten Gebäude sind nach dem jeweils geltenden Energieeinsparungsrecht gebaut und ausgerüstet worden. Hinsichtlich energetischer Sanierung von Bestandsgebäuden liegen der zuständigen Behörde keine Daten vor, weil sie im Regelfall nicht genehmigungsbedürftig sind.

Die HPA hat in den letzten fünf Jahren zwei Lagerhallen mit folgenden Standards gebaut:

- Die Lagerhalle Peutestraße 16 wurde nach der Energieeinsparverordnung (ENEV) 2009 errichtet. Es wurde weiterhin eine Geothermie Wärmepumpe eingebaut. Das Gebäude wurde nach den Normen der Deutschen Gesellschaft für Nachhaltiges Bauen (DGNB) zertifiziert. Da die Lagerhalle erst seit dem 1. Januar 2013 fertiggestellt und genutzt wurde, liegen noch keine Vergleichswerte für Einsparungen vor.
- Bei der Lagerhalle Am Alten Schlachthof 15 handelt es sich um eine Kalthalle mit Sozialräumen für die Beschäftigten. Auch dieses Gebäude wird nach den Vorschriften der Energieeinsparverordnung 2009 errichtet. Es befindet sich noch im Bau.

Die HPA hat in den letzten fünf Jahren folgende eigene Bestandsgebäude energetisch saniert:

Gebäude	Standard	Maßnahmen	Einsparung pro Jahr
Stellwerk (Hamburg Süd)	ENEV2009	Hochbauliche Wärmedämmmaßnahmen, neue Heizung, Umstellung der Lüftung und Kühlung	Endenergiebedarf lt. Energiepass von 324 kWh/m ² auf 154 kWh/m ² reduziert. Das entspricht einer Einsparung von ca. 53 %.
Dienstgeb. Veddeler Damm 14a/b	ENEV2009	Denkmalgeschütztes Gebäude, hochbauliche Wärmedämmmaßnahmen, neue Fenster, neue Heizung	Endenergiebedarf lt. Energiepass von 235 kWh/m ² auf 82 kWh/m ² reduziert. Das entspricht einer Einsparung von ca. 65 %.
Stellwerk (Alte Süderelbe)	ENEV2009	Wärmedämmmaßnahmen, neue Fenster, Teilerneuerung der TGA	Noch in der Sanierung
Stahlbauhalle Standort Harburg	ENEV2009	Teilerneuerung der Außenfassade, neue Heizung	ca. 50 % Einsparung

18. *Wie viel Strom wird im Hamburger Hafen aus erneuerbaren Energien erzeugt?*

Im Hamburger Hafen werden derzeit sieben Windkraftanlagen mit einer Gesamtleistung von 22,4 Megawatt betrieben. Nach Angaben des Netzbetreibers 50Hertz Transmission GmbH (www.50hertz.de) haben die sechs Windenergieanlagen im Hafen im Jahr 2012 rund 36 GWh Strom erzeugt. Noch nicht berücksichtigt ist dabei die 2013 errichtete, siebte Windenergieanlage im Hafen bei EUROGATE.

19. Welche weitere Nennleistung soll installiert werden?

Es ist zum heutigen Zeitpunkt keine Aussage darüber möglich, wie viel Windenergieanlagen-Nennleistung im Hafengebiet noch installiert werden kann. Über denkbare WEA-Standorte können erst Aussagen getroffen werden, wenn in den Genehmigungsverfahren alle notwendigen Unterlagen vorgelegt und Aspekte wie: Arbeitsschutz, Gefahrgut-Betriebe, Abstände zur Infrastruktur, Artenschutz geprüft worden sind.

20. Wie viele weitere Windräder können im Hamburger Hafen installiert werden?

Potenzielle Standorte für Windenergie im Hafengebiet sollen in naher Zukunft nach landesplanerischen und naturschutzrechtlichen Kriterien geprüft werden. Gegenwärtig betrifft dies die Genehmigungsfähigkeit von bis zu elf weiteren Windenergieanlagen an insgesamt vier Standorten im Hafengebiet. Entsprechende Genehmigungsverfahren laufen derzeit beziehungsweise Anträge werden vorbereitet. Im Übrigen siehe Drs. 16/4365.

21. Welche entsprechenden Kraftwerke und Anlagen wurden in den vergangenen fünf Jahren jeweils genehmigt und/oder fertiggestellt?

22. Welche Leistung liefern sie jeweils?

Der Internetseite des Übertragungsnetzbetreibers 50Hertz Transmission GmbH (www.50hertz.de) können die Anlagen, die eine Förderung nach dem Erneuerbare-Energien-Gesetz (EEG) erhalten, sortiert nach Netzbetreibern, Energieträgern (Wasserkraft-, Gas-, Biomasse-, Geothermie-, Wind- und Solaranlagen), Spannungsebene, Bundesland und Inbetriebnahmejahr entnommen werden.

In der Ergebnisübersicht können darüber hinaus Informationen angezeigt werden über:

- den Standort und die Lage der Anlage,
- die installierte Leistung der Anlage und
- die Aufteilung der KWK- und Technologie-Boni bei Biomasseanlagen.

Für das gesamte Stadtgebiet von Hamburg sind rund 2.670 Anlagen zur Erzeugung erneuerbarer Energien enthalten. Diese sind keinen Regionen, Bezirken, Stadtteilen oder dem Hafen zugeordnet.

Im Hafen wurden innerhalb der letzten fünf Jahre fünf Windkraftanlagen (WKA) genehmigt beziehungsweise in Betrieb genommen:

Zwei WKA in Altenwerder mit je 6.000 kW, zwei WKA mit je 2.500 kW auf dem Klärwerksgelände Dradenau, eine WKA mit 2.400 kW auf dem Containerterminalgelände der Firma EUROGATE.

23. Wie hoch ist der Strombedarf des Hamburger Hafens? Wie hat er sich in den vergangenen fünf Jahren entwickelt?

Systematisch und vollständig wird der Stromverbrauch in Hamburg nur im Rahmen der Energiebilanz des Statistikamts Nord erhoben. Für den Hafen liegen keine gesonderten Informationen vor.

24. Was sind die größten Stromverbraucher im Hamburger Hafen?

Die Energiebilanz des Statistikamts Nord zeigt einen Schwerpunkt des industriellen Energieverbrauchs bei der Metallindustrie und darüber hinaus noch in geringerem Maße im Ernährungsgewerbe. Zu den größten Stromverbrauchern des Hafens gehö-

ren insbesondere die Betriebe der Grundstoffindustrie wie Aurubis, Arcelor Mittal und Trimet.

25. Rechnet der Senat zukünftig mit einem erhöhten Strombedarf durch die geplante Ansiedlung im Hafen zur Wertschöpfungssteigerung?

Der Senat hat sich zum Ziel gesetzt, die Energieeffizienz im Hafen zu erhöhen und dadurch den Strom- beziehungsweise Energieeinsatz zu senken. Inwieweit es durch künftige Ansiedlungen zu einem erhöhten Strombedarf im Hafen insgesamt kommen könnte, kann aus heutiger Sicht quantitativ nicht beantwortet werden, da dies abhängig ist von dem Energieverbrauch einzelner Betriebe. Im Übrigen siehe Drs. 20/5550.

26. Welche Anreize schafft der Senat, damit bei der geplanten Ansiedlung von Industrie im Hafen hohe Umwelt- und Energieeffizienzstandards zum Tragen kommen?

Umwelt- und Energieeffizienzvorgaben sind wichtige standardisierte Kriterien bei Ansiedlungsentscheidungen im Hafen, die von der HPA im Hafen im Bieterverfahren berücksichtigt werden. Diese umfassen zum Beispiel die Versorgung des Ansiedlungsobjekts mit erneuerbarer Energie und die mögliche Nutzung von Restwärme oder -kälte als „Abfallprodukt“ für Wärme oder Energiegewinnung/-rückgewinnung. Ein weiteres Kriterium ist die Erfüllung von baulichen Energiestandards nach Deutscher Gesellschaft für nachhaltiges Bauen (DGNB). Erfüllt ein potenzielles Ansiedlungsobjekt die genannten Kriterien nicht oder nur unzureichend, führt dies zu einer schlechteren Bewertung im Bieterverfahren. Im Übrigen siehe Antwort zu 5.

Luftqualität

27. Wie hat sich die Luftqualität im Hafen und im Bereich der Elbe in den vergangenen zehn Jahren entwickelt?

Orientierende Messungen (Passivsammlermessungen) von Stickstoffdioxid (NO₂) werden seit 2008 am Waltershofer Damm, seit 2010 am Köhlbranddeich und an der Ellerholzschleuse durchgeführt. Am Waltershofer Damm wird zusätzlich die Belastung von Schwefeldioxid (SO₂) gemessen.

Seit 2009 beziehungsweise 2010 bis zum aktuellen Zeitpunkt wird an den drei Messpunkten für NO₂ ein gleich bleibendes Belastungsniveau gemessen (Jahresmittelwerte Waltershofer Damm von 46 bis 47 µg/m³, Köhlbranddeich um 37 µg/m³, Ellerholzschleuse von 35 bis 37 µg/m³). Im ersten Messjahr, von März 2008 bis Februar 2009, lag die Belastung am Waltershofer Damm mit 52 µg/m³ NO₂ höher als in den darauf folgenden Jahren.

Die mit Passivsammlern ermittelte jahresmittlere SO₂-Belastung am Waltershofer Damm ging von 13 µg/m³ im ersten Messjahr (2008/2009) auf aktuell 5 µg/m³ zurück. An der Station Altona-Elbhang wurde 2012 ein Jahresmittelwert von 6 µg/m³ SO₂ gemessen, der höchste Tagesmittelwert betrug hier 25 µg/m³ und der höchste Stundenmittelwert 106 µg/m³. Die Station wird erst seit 2012 dort betrieben, sodass eine Aussage über die Entwicklung der Belastung nicht möglich ist.

Im Bereich der Elbe wird im Hamburger Luftmessnetz seit über zehn Jahren die Station Blankenese Baurberg betrieben. Seit 2003 wurde hier ein Rückgang der NO₂-Belastung von 21 µg/m³ auf 17 µg/m³ im Jahr 2012 registriert.

*28. Sieht der Senat oder die zuständige Behörde hier Verbesserungsbedarf?
Wenn ja welchen?*

Siehe 1. Fortschreibung des Luftreinhalteplans 2012 unter www.hamburg.de/luftreinhaltung/.

29. Wie wollen der Senat oder zuständige Behörde den Ausstoß von NO_x, SO_x, Rußpartikeln und anderen Schadstoffen im Hafen verringern?

Die Maßnahmen sind in Anhang 2 der 1. Fortschreibung des Hamburger Luftreinhalteplans aufgeführt:

- Maßnahme S4: Verwendung schwefelfreier Kraftstoffe für Schiffe und schwimmende Geräte der HPA,
- Maßnahme S5: Prüfung des Einsatzes von LNG (Liquefied Natural Gas) als Kraftstoff für die Schifffahrt sowie für den Güterverkehr mit Lkw und Bahn,
- Maßnahme S6: Landstrom.

30. *Bis wann wollen der Senat oder die zuständige Behörde alle Schiffe im Hafen mit Landstrom oder Flüssiggas versorgen können?*

Für eine effiziente Reduzierung der Schadstoffemissionen von Schiffen gibt es verschiedene Möglichkeiten. Landstrom oder die Verwendung von Flüssiggas (LNG) sind eine Möglichkeit, der Einsatz von Scrubber oder GTL (Gas-to-liquids) sind andere. Die HPA wird alle Entwicklungen in diesem Bereich genau beobachten und alle Lösungen, die sich im Hamburger Hafen etablieren, unterstützen. Die Versorgung von Schiffen mit Landstrom beziehungsweise Flüssiggas für alle Schiffe befindet sich insbesondere schiffsseitig allerdings in einer frühen Phase der Entwicklung. Kreuzfahrtschiffe sollen während ihrer Liegezeit im Hamburger Hafen ab dem 3. Quartal 2015 am Kreuzfahrtterminal Altona mit Strom aus einer festen Landstromanlage, und ab dem 3. Quartal 2014 mit Strom von privat betriebenen sogenannten Power Barges am Kreuzfahrtterminal HafenCity versorgt werden (siehe Drs. 20/9298).

Environmental Shipping Index (ESI)

31. *Wie hoch ist der Anteil der Schiffe, die vom ESI profitieren?*

In Hamburg werden monatlich im Durchschnitt für mehr als 10 Prozent der hafengeldpflichtigen Schiffsanläufe Umweltrabatte ausgeschüttet. Voraussetzung für eine Rabattierung ist eine Registrierung der Schiffe in der ESI-Datenbank. Insgesamt sind derzeit über 2.000 Schiffe in dieser Datenbank registriert, das heißt sie haben gleich gute oder bessere Werte als internationale Regularien vorgeben und erfüllen ab einer ESI-Punktzahl von über 20 damit die Voraussetzung für Ermäßigungen des Hafengeldes in den jeweiligen, den ESI nutzenden Häfen.

32. *In welchem Umfang (absolut/prozentual) profitieren diese Schiffe vom ESI?*

Siehe dazu die „Allgemeinen Geschäftsbedingungen für privatrechtliche Vereinbarungen über die Allgemeine Nutzung des Hamburger Hafens“ unter: www.hamburg-port-authority.de/de/hafenkunden/reederundagenten/Seiten/hafengeldagb.aspx.

33. *Ist durch den ESI eine Steuerungsfunktion festzustellen?*

Wenn ja, in welchem Umfang?

Die Tendenz der Registrierungen bei der ESI-Datenbank ist nach wie vor steigend. Eine direkte Kausalität zwischen den ansteigenden Registrierungen und einer steigenden Anzahl von „sauberen“ Schiffen im Hamburger Hafen kann nicht belegt werden, da in der Kürze der Laufzeit des ESI (seit zwei Jahren) noch keine statistisch fundierten Trends nachweisbar sind.

34. *Warum bezieht sich der ESI nur auf theoretisch hochgerechnete und nicht auf real vorhandene Daten? Kann ausgeschlossen werden, dass auf diese Weise Schiffe vom ESI profitierten, die aufgrund von realen Daten nicht davon profitieren würden?*

Der ESI (Environmental Shipping Index) bezieht sich auf real vorhandene Daten der Maschinenausstattung, Treibstoffqualität, auf Zertifikate et cetera, die bei der Datenerfassung und mittels externer Kontrollen geprüft werden. Der ESI ist eine durch eine internationale Arbeitsgruppe des World Ports Climate Initiative in Zusammenarbeit der International Association of Ports and Harbors entwickelte Methode, um umweltfreundliche Schiffe auszuzeichnen. Es kann somit ausgeschlossen werden, dass nicht berechnete Schiffe vom ESI profitieren. Die freiwilligen Angaben der Reeder werden bei Kontrollen stichprobenartig überprüft.

Wasserqualität

35. *Wie hat sich die Wasserqualität im Hafen und im Hamburger Bereich der Tiedeelbe in den vergangenen fünf Jahren entwickelt? Wie hoch war der Gehalt an Stickstoff und Phosphor sowie Schwermetallen und organischen Verbindungen an sauerstoffkritischen Tagen?*

36. *Sehen der Senat oder die zuständige Behörde hier Verbesserungsbedarf?*

Wenn ja, welchen?

Die Belastungssituation der Elbe mit anorganischen und organischen Schadstoffen hat sich insbesondere in den 1990er Jahren deutlich verbessert. Die verbliebene, überwiegend aus Altlasten herrührende oder/und aus der Mittel- und Oberelbe eintreibende Schadstoffbelastung der Elbsedimente stellt nach wie vor für den Hamburger Hafen eine erhebliche Herausforderung und finanzielle Belastung dar.

In den Jahren 2008 bis 2012 hat sich die Wasserqualität der Elbe im Hafen und im Hamburger Bereich der Tiedeelbe nicht signifikant verändert. An der Messstelle Seemannshöft wurden bei Sauerstoffgehalten ≤ 4 mg/l die folgenden mittleren Gehalte festgestellt:

		2008	2009	2010	2011	2012
Gesamt-Stickstoff	(mg/l N)	2,4	2,9	keine Werte an Tagen mit O ₂ ≤ 4 mg/l	2,8	2,5
Gesamt-Phosphor	(mg/l P)	0,14	0,14		0,11	0,13
TOC	(mg/l C)	7,9	8,4		8,6	7,9
DOC	(mg/l C)	5,7	5,8		6,2	5,6
Quecksilber	(µg/l)	0,029	0,031		0,021	0,038
Cadmium	(µg/l)	0,088	0,082		0,068	0,074
Blei	(µg/l)	1,6	1,9		1,7	2,1
Zink	(µg/l)	16	18		17	18
Kupfer	(µg/l)	4,3	3,7		3,8	3,1
Chrom	(µg/l)	0,80	0,97		1,0	0,92
Nickel	(µg/l)	3,4	3,2		3,5	3,2
Arsen	(µg/l)	2,7	3,4		2,5	3,0

Zur Sicherung der erforderlichen Wassertiefen müssen regelmäßig große Sedimentmengen gebaggert und verbracht werden. Die Schadstoffbelastung führt zu erheblichen Einschränkungen bei der Umlagerung im Gewässer und hat teilweise eine sehr aufwändige Landentsorgung der Sedimente zur Folge.

In Anbetracht der Notwendigkeit, auch zukünftig größere Sedimentmengen im Gewässer bis in den Küstenbereich umzulagern und zur Unterstützung der Ziele des Gewässer- und Meeresschutzes sind weitere Verbesserungen durch Maßnahmen im gesamten Elbegebiet erforderlich. In Bezug auf das bei Unterhaltungsarbeiten im Hafen anfallende Baggergut sind dies insbesondere Maßnahmen bei TBT-Einträgen (Altlasten), die ihren Ursprung in der Regel im Hafen haben, sowie Stoffen, die aus oberstromigen Abschnitten der Mittel- und Oberelbe und deren Nebenflüssen (bis in die Tschechische Republik hinein) stammen.

37. *Durch welche konkreten Maßnahmen wollen der Senat oder die zuständige Behörde die Wasserqualität im Hafen und in der Elbe verbessern?*

Die Verbesserung der Schadstoffbelastung liegt in erster Linie in der Verantwortung der Solidargemeinschaft der Elbeanliegerländer im Rahmen von Flussgebietsgemeinschaft Elbe (FGG) beziehungsweise Internationale Kommission zum Schutz der Elbe (IKSE). Konkrete Maßnahmen sind überwiegend im Bereich oberhalb Hamburgs erforderlich; hier hat der Senat keine Zuständigkeiten. Zur Unterstützung solcher Maßnahmen wurde im April 2010 das hamburgische Projekt „Schadstoffsanierung Elbsedimente – ELSA“ eingerichtet. Ziel ist es, Maßnahmen, die der Verbesserung der Schadstoffsituation der Elbe und insbesondere der Elbsedimente dienen, zu initiieren, fachlich zu begleiten und bei Bedarf finanziell zu unterstützen.

Darüber hinaus hat der Senat 2009 Maßnahmen beschlossen, die im Oberflächengewässerkörper Elbe/Hafen im Zeitraum 2009 bis 2015 umgesetzt werden sollen. Siehe hierzu nachfolgende Tabelle:

Maßnahmen gemäß LAWA-Katalog	Maßnahmenbeschreibung
Erstellung von Gutachten, Forschungs- und Entwicklungsvorhaben (G4.3)	Gutachterliche Prüfung der Anbindung/Öffnung Alte Süderelbe
Entnahme und Entsorgung an Land (DB4.1)	Landbehandlung von Baggergut
Anpassung wasserrechtlicher Erlaubnisse (P3.5)	Reduzierung der Wärmeeinleitung
Maßnahmen zur Verminderung diffuser Belastungen (DB0)	Sanierung belasteter Sedimente
Administrative Instrumente (G4.2)	Strombau- und Sedimentmanagementkonzept für die Tideelbe (WSV und HPA 2008)
Umweltübereinkommen (G4.1)	INTERREG IV B-Projekt „TIDE“
Vorsorgemaßnahmen gegen unfallbedingte Einträge: Löschzug-Gefahrgut (DB1.6)	Steuerung und Koordinierung von Unfallbekämpfungsmaßnahmen
Personalfortbildung (P2.3)	Regelmäßige Informationsveranstaltungen
Maßnahmen zur Verminderung diffuser Belastungen (DB0)	Systemkonzept Schadstoffunfallbekämpfung
Betriebsoptimierung (P3.2)	Umsetzung des Wärmelastplanes für die Tideelbe
Reduktion von Kühlwassereinleitungen (P 3.1.)	Bewirtschaftung der Kühlwasserentnahmemenge
Konzeptionelle Maßnahmen (U2)	Konzept Regenwassereinleitungen
Personalfortbildung (P3.3)	Schulungen zur Gewässerunterhaltung

Auch für den zweiten Bewirtschaftungszeitraum 2015 bis 2021 wird der Senat über weitere Maßnahmen beschließen, um die Umweltziele für die Elbe zu erreichen.

38. Wie hat sich in den vergangenen fünf Jahren das Sauerstoffloch im Hamburger Hafen entwickelt?

Die Variation der sommerlichen Sauerstoffwerte ergibt sich aus den beeinflussenden Randbedingungen wie Wassertemperatur, Oberwassermenge, Menge sauerstoffzehrender Stoffe, Wind und Sonneneinstrahlung. Für den Sauerstoffgehalt der Elbe gilt ein Zielwert von 6 mg/l. In den Jahren 2008 bis 2012 wurde dieser Zielwert in den Monaten Mai bis Oktober regelmäßig unterschritten (Messstation Seemannshöft). An 24 bis 81 Tagen pro Jahr wurde zudem der Mindestgehalt von 4 mg/l O₂ unterschritten. In den Jahren 2008 bis 2012 wurde kein Trend in den Sauerstoffwerten der Elbe bei Hamburg beobachtet.

39. Welche Maßnahmen unternimmt die HPA, um dieses Loch zu verkleinern?

In der Übergangsregelung zum Handlungskonzept Umlagern von Baggergut aus dem Hamburger Hafen in der Stromelbe wurde unter anderem mit Rücksicht auf den Sauerstoffhaushalt in der Tideelbe zwischen der HPA und der Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt (BSU) vereinbart, dass im Zeitraum vom 1. April bis zum 6. November keine Umlagerungen nach Neßsand erfolgen (Ausnahmen sind zwischen dem 1. Oktober und 6. November unter bestimmten Bedingungen möglich).

Einsätze mit dem Wasserinjektions- oder Planiergerät sind in der grobkörnigen Riffelstrecke der Bundeswasserstraße Elbe unterhalb des Köhlbrands ganzjährig möglich, in den übrigen Bereichen erfolgen Einsätze im Zeitraum 1. April bis 6. November nur in unvermeidbarem Umfang und nicht bei Sauerstoffgehalten unterhalb 4 mg O₂/l (Ausnahmen sind unter bestimmten Bedingungen nach Einzelfallabstimmung mit der BSU möglich).

Seit 1989 werden alle Spülfeldablaufwässer, die Prozesswässer der METHA sowie die Drainagewässer der Baggergut-Deponien in Kläranlagen behandelt, bevor sie in die Elbe eingeleitet werden. Ziel dieser Behandlung ist die weitestgehende Entnahme der Schwebstoffe und die Umwandlung von Ammonium in Nitrat. Hierdurch wird das Sauerstoffzehrungspotenzial der Abwässer aus der Baggergutbehandlung deutlich gesenkt.

Im Jahr 2008 wurde von der WSV und der HPA gemeinsam das Strombau- und Sedimentmanagementkonzept für die Tideelbe verabschiedet. Die hierin beschriebenen Maßnahmen, wie Schaffung von Flachwassergebieten und Optimierung des Sedimentmanagements unter Berücksichtigung des Gesamtsystems, führen auch zu einer Entlastung des Sauerstoffhaushalts.

Emissionen durch begaste Container

40. Wie hoch ist der Anteil der importierten Container im Hamburger Hafen, die mit gesundheits- und/oder umweltgefährdenden Stoffen begast wurden?

Die Gesamtzahl begaster Importcontainer wird durch die zuständige Behörde nicht erhoben und ist dem Senat daher nicht bekannt. Der Wasserschutzpolizei liegen nur Daten über die im Gefahrgut-Informationssystem (GEGIS) angemeldeten Importcontainer der UN 3359 (begaste Güterbeförderungseinheit) vor, welche in den letzten drei Monaten (Zeitraum 15. August 2013 – 15. November 2013) per Schiff in den Hamburger Hafen eingebracht und gelöscht wurden. Danach wurden 77 entsprechende Importcontainer angemeldet. Aus der Bezeichnung „Import“ im GEGIS ist nicht ersichtlich, ob der Zielort Hamburg beziehungsweise Deutschland ist beziehungsweise war oder die Container mit einem anderen Schiff, Bahn oder Lkw zu einem anderen Ziel außerhalb Deutschlands weiter befördert werden beziehungsweise wurden.

Bei einer Untersuchung des Zentralinstituts für Arbeitsmedizin und Maritime Medizin (ZfAM) im Hamburger Hafen an mehr als 2.000 Importcontainern wurde festgestellt, dass circa 15 Prozent der Importcontainer mit potenziell schädlichen Konzentrationen toxischer Stoffe belastet waren (Quelle: L. T. Budnik, S. Fahrenholtz, S. Kloth, X. Baur, J Environ Monit 2010; 12: 936 – 942).

41. Welche konkreten Stoffe wurden dabei vorwiegend zur Begasung genutzt?

Bei den Untersuchungen des ZfAM wurden insbesondere identifiziert: 1,2-Dichloroethan, Dichlormethan, Phosphorwasserstoff (Phosphin), Brommethan (Methylbromid), Toluol und Benzol. Die Technische Regel für Gefahrstoffe (TRGS) 512 „Begasungen“ hat in ihrer Anlage 4 eine Tabelle „Häufig auftretenden gasförmige Gefahrstoffe in Import-Containern“, in der Ammoniak, Benzol, Chlorkiprin, Chlormethan, Kohlendioxid, Kohlenmonoxid, Styrol, Toluol sowie Xylol genannt sind.

Gemäß den Anmeldungen im Gefahrgut-Informationssystem GEGIS wurden in den letzten drei Monaten für die in Frage 40. genannten begasten Container Phosphorwasserstoff und Brommethan (Methylbromid) zur Containerbegasung eingesetzt.

42. Welche Gefahren für Gesundheit und Umwelt gehen von diesen Stoffen aus?

Bei den vom ZfAM identifizierten Stoffen handelt es sich um gefährliche Stoffe im Sinne von § 3a Chemikaliengesetz, die überwiegend mehrere Gefahrenmerkmale aufweisen.

Die Untersuchungen des ZfAM zeigten, dass folgende akut und subakut auftretende Gesundheitsgefahren, die auf die in der Antwort zu 41. genannten identifizierten Begasungsmittelrückstände zurückgeführt werden, auftreten können: Haut- und Schleimhautreizungen, Kopfschmerzen, Schwindel, Beeinträchtigungen der Atmung, Konzentrationsstörungen und andere neurologische Ausfallerscheinungen, Muskelkrämpfe. Durch geeignete Arbeitsschutzmaßnahmen beim Umgang mit Importcontainern können Gesundheitsgefahren verhindert werden. Maßnahmen im Zusammenhang mit potenziell begasten Importcontainern beschreibt die Technische Regel für Gefahrstof-

fe (TRGS) 512. Das Amt für Arbeitsschutz Hamburg hat hierzu ein Merkblatt „Öffnen und Freigabe begasteter Transporteinheiten“ (M59) herausgegeben.

43. *Ist im Hamburger Hafen sichergestellt, dass diese Stoffe nicht in die Umwelt geraten?*

Wenn nein, bei welchen Stoffen ist das nicht sichergestellt und warum nicht?

Eine wesentliche Maßnahme zum Schutz von Beschäftigten vor gefährlichen Stoffen in Importcontainern ist die Senkung der Konzentrationen dieser Stoffe in der Containerluft durch Belüften (beschrieben in der TRGS 512). Dabei gelangen diese Stoffe in die Umwelt, es sei denn, die Belüftung erfolgt über eine Entgasungsanlage mit geeigneter Abluftreinigung. Eine rechtliche Verpflichtung des Betreibers, Vorsorge gegen schädliche Umwelteinwirkungen zu betreiben, besteht nur bei nach dem Bundes-Immissionsschutzgesetz genehmigungsbedürftigen Entgasungsanlagen, bei denen 40 oder mehr Container im Jahr entgast werden. Bewährte technische Möglichkeiten bei Containern gibt es vor allem zur Entfernung der Schadstoffe Methylbromid und Phosphorwasserstoff. Bei Sulfuryldifluorid hingegen gibt es keine praxiserprobten Techniken.

44. *Wie viele Entgasungsanlagen bestehen im Hamburger Hafen? Wie funktionieren sie? Decken sie den Bedarf vollständig ab?*

Der zuständigen Behörde ist nur die Zahl der nach dem Bundes-Immissionsschutzgesetz genehmigungsbedürftigen Anlagen bekannt. Es sind gegenwärtig sieben Bestandsanlagen zur Entgasung von Importcontainern im Hafengebiet vorhanden. Sie bestehen im Wesentlichen aus den festgelegten Flächen, auf denen das Entgasen der Container durch Belüften gemäß TRGS 512 vollzogen wird.

Die zuständige Behörde hat keine Hinweise, dass die Anlagen den Bedarf nicht abdecken.

Bodenqualität

45. *Wie hat sich die Bodenqualität im Hamburger Hafen in den vergangenen zehn Jahren entwickelt?*

46. *Sehen der Senat oder die zuständige Behörde hier Verbesserungsbedarf?*

Wenn ja, welchen?

47. *Durch welche konkreten Maßnahmen wollen der Senat oder die zuständige Behörde die Bodenqualität im Hafen verbessern?*

Seit dem Inkrafttreten des Bundesbodenschutzgesetzes im Jahr 1998 steht der Boden unter besonderem gesetzlichem Schutz. Im Rahmen von privaten Bauvorhaben und von Maßnahmen der HPA werden mit Schadstoffen belastete Aushubböden kontinuierlich entsorgt. Dadurch entsteht eine stetige Verbesserung der Bodenqualität. Darüber hinaus sieht die zuständige Behörde keinen Verbesserungsbedarf.

48. *Wie hoch ist der Anteil der Brachflächen an*

a) den gesamten Hafenumflächen und an

b) den nicht genutzten Hafenumflächen?

Im Hafennutzungsgebiet wird nach genutzten und nicht genutzten Flächen unterschieden. Das Hafennutzungsgebiet nach HafenEG (ohne Hafenerweiterungsgebiet) umfasst rund 3.416 ha. Davon sind etwa 118 ha, zu denen auch Planungsgebiete und umzustrukturierende Bereiche gezählt werden, nicht in Nutzung. Bezogen auf das gesamte Hafengebiet liegt ihr Anteil bei 3,45 Prozent.

49. *Besteht im Hafen ein Biotopverbundsystem?*

Die Lebensräume im Hafen stehen in unterschiedlich intensiven räumlichen und funktionalen Bezügen zueinander. In welchem Umfang einzelne Flächen oder Bereiche in

das Landschaftsprogramm für die Freie und Hansestadt Hamburg aufgenommen werden, wird im diesbezüglichen Änderungsverfahren für das Landschaftsprogramm entschieden werden.

50. *Wie hoch war die Menge (absolut/prozentual zur Baggerungsmenge) des Hafenschlicks, der in den vergangenen fünf Jahren an Land entsorgt worden ist?*

	Landbehandlung* (m³)	Gesamtbaggermenge gerundet (m³)	Anteil Landbehandlung (%)
2008	855.000	6.067.000	14,1 %
2009	985.300	5.347.700	18,4 %
2010	646.400	4.745.100	13,6 %
2011	729.300	2.450.600	29,8 %
2012	651.200	4.991.700	13,1 %

* Mischboden zur Behandlung und Verwertung/Deponierung

Lärmemissionen

51. *Wie hat sich die Lärmbelastung im Hamburger Hafen in den vergangenen zehn Jahren entwickelt?*

52. *Sehen der Senat oder die zuständige Behörde hier Verbesserungsbedarf?*

Wenn ja welchen?

53. *Durch welche konkreten Maßnahmen wollen der Senat oder die zuständige Behörde die Lärmbelastung im Hafen verringern?*

In den letzten zehn Jahren wurden verschiedene Erweiterungsvorhaben im Zusammenhang mit Container-Umschlaganlagen durchgeführt. Hierzu gehören beispielsweise die Anlagen am Burchardkai, am Container Terminal Waltershof, am Container Terminal Altenwerder und am Container Terminal Tollerort. Dazu kommen die Kreuzfahrtterminals, die zwar formal nicht im Hafengebiet liegen, dennoch aber mit ihm im mittelbaren Zusammenhang stehen. Auch gab es Änderungen an Industrieanlagen innerhalb des Hafens. Durch das Hinzukommen von Geräuschquellen ist davon auszugehen, dass lokal Pegelsteigerungen festzustellen sind. Die Genehmigungen beziehungsweise Zulassungen der Errichtung und des Betriebs der Anlagen wurden im immissionsschutzrechtlich zulässigen Rahmen erteilt. Gleichzeitig wurden auch Maßnahmen ergriffen und zum Teil auch durch die Freie und Hansestadt Hamburg gefördert, die Geräuschmissionen reduzieren. Hierzu gehören bei den Containerterminals beispielsweise:

- Lärmreduzierte Van-Carrier mit Motorkapselung, Wet-Disc-Bremsen, dieselektrischem Antrieb und anderen Maßnahmen.
- Absetzautomatik an den Containerbrücken zur automatischen Geschwindigkeitsreduzierung kurz vor dem Absetzen der Container (Vermeidet besonders störende Impulsgeräusche).
- Laschkörbe mit Gummiauskleidungen (Vermeiden Schlaggeräusche beim Ablegen von Laschelementen).
- Ersatz von Lautsprecherdurchsagen durch Betriebsfunk.
- Versuchsweiser Einsatz eines Containertransportfahrzeugs mit Elektroantrieb.
- Weitgehender Ersatz von Rückwärtsfahrwarnsignalen der Van-Carrier durch Blinkleuchten, entsprechende Maßnahmen für das Bewegen der Containerbrücken auf den Kais.
- Beschickung der Containerlagerbereiche mit Krananlagen anstatt mit Van-Carriern.
- Fahrwegoptimierung zur Vermeidung unnötig langer Fahrten der Containertransportfahrzeuge.

- Schulung der Containerbrücken- und Van-Carrier-Fahrer im lärmarmen Arbeiten.
- In Abhängigkeit von der Terminalauslastung und -konfiguration: Liegeplatzzuweisung von lauten Schiffen in Bereiche, die nicht direkt gegenüber von Wohngebieten liegen.
- Einrichtung von Lärmtelefonen zur sofortigen Kontaktaufnahme mit den Terminals bei Beschwerdesituationen mit dem Ziel, die Beschwerdeursache möglichst sofort abzustellen.
- Regelmäßiger Informations- und Erfahrungsaustausch im Beirat Hafenzentrum mit einer Anwohnerinitiative, der HHLA und den zuständigen Dienststellen.

Maßnahmen zur Verbesserung der Lärmsituation im Einwirkungsbereich der Anlagen werden kontinuierlich weiterentwickelt.

Im Zusammenhang mit den Kreuzfahrtterminals werden Maßnahmen wie zum Beispiel die Einrichtung einer Landstromversorgung vorangetrieben. Hierdurch kann neben der Verbesserung der Luftqualität auch eine Verringerung der Geräuschmissionen erreicht werden.

Binnenschifffahrt

54. *Wie hoch war der Anteil der Binnenschifffahrt in Bezug auf die Ladungsklassen*
- a) *Stückgut,*
 - b) *Massengut und*
 - c) *Container?*

Die Anteile der Binnenschifffahrt nach Ladungsklassen für das Jahr 2012 sind der nachfolgenden Tabelle zu entnehmen:

Anteile der Binnenschifffahrt an den Ladungsklassen 2012			
	Umschlag in t	Anteil in %	
Stückgut	188.700	1,8	
Massengut	9.377.900	90,1	
Container *)	846.700	8,1	
Gesamt	10.413.300	100	
*) entsprechen 91.620 TEU			

Im Übrigen siehe Drs. 20/9299.

55. *Was sind aus Sicht des Senates oder der zuständigen Behörde die Haupthinderungsgründe dafür, dass das Binnenschiff keinen größeren Verkehrsanteil an den Hinterlandverkehren hat?*
56. *Welche Maßnahmen ergreifen der Senat oder die zuständige Behörde, um hier Abhilfe zu schaffen?*

Siehe Drs. 20/9299.

57. *An wie vielen Tagen konnte die Wassertiefe von 1,60 m auf der Elbe im Jahr 2012 gehalten werden?*

Auf Basis von Daten aus dem Elektronischer Wasserstraßen-Informationsservice (ELWIS) der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes ergibt sich folgende Übersicht:

Anzahl der Tage, an denen eine Fahrrinntiefe von minimal 160 cm auf der Elbe erreicht wurde, im Jahr 2012:

	Elbstrecke		Anzahl der Tage mit Fahrrinne ≥ 160 cm		
	von	bis	schiffbar	Sperre wg. HW	Gesamt
Strecke 01	Schöna	Dresden	253	7	260
Strecke 02	Dresden	Riesa	316	7	323

	Elbstrecke		Anzahl der Tage mit Fahrrinne ≥160 cm		
	von	bis	schiffbar	Sperre wg. HW	Gesamt
Strecke 03	Riesa	Elstermündung	306	9	315
Strecke 04	Elstermündung	Saalemündung	218	9	227
Strecke 05	Saalemündung	RVK*	284	14	298
Strecke 06	RVK*	Niegripp	340	15	355
Strecke 07	Niegripp	Mühlenholz	340	15	355
Strecke 08	Mühlenholz	Dömitz	273	15	288
Strecke 09	Dömitz	Lauenburg	236	19	255

* Rothenseer Verbindungskanal

Quelle: Daten: www.elwis.de/NfB, Berechnung: Hafen Hamburg Marketing e.V., Repräsentanz Dresden