

Bericht

des Umweltausschusses

über die Drucksache

**20/9892: Hafen und Umwelt
 (Große Anfrage GRÜNE)**

Vorsitz: **Anne Krischok**

Schriftführung: **Martin Bill**

I. Vorbemerkung

Die Bürgerschaft hat die Drs. 20/9892 in ihrer Sitzung am 23. Januar 2014 auf Antrag der SPD-Fraktion zur weiteren Beratung an den Umweltausschuss überwiesen. Der Umweltausschuss befasste sich am 13. Mai 2014 abschließend mit der Drucksache.

II. Beratungsinhalt

Der Abgeordnete der GRÜNEN erklärte, der Hafen werde stets als der wichtigste Wirtschaftsfaktor der Stadt betrachtet. Die Tatsache, dass 14 Prozent der Wertschöpfung im Hafen erfolge und 38 Prozent der Stickoxide sowie 17 Prozent des Feinstaubes dort emittiert würden, zeige indes, dass es einer umweltpolitischen Debatte über den Hafen bedürfe. Diese werde zwar geführt, müsse aber intensiviert werden. Das Thema sei auch für den Ausschuss für Wirtschaft, Innovation und Medien von Interesse. Die Hamburg Port Authority AöR (HPA) erstelle einen Nachhaltigkeitsbericht. Der Abgeordnete der GRÜNEN meinte, es sei sinnvoll, einen solchen Bericht für den gesamten Hafen zu haben, um die Fakten kontinuierlich überprüfen und evaluieren zu können. Die verschiedenen Aspekte zum Thema Hafen und Umwelt seien in der Vergangenheit bereits diskutiert worden. Dazu gehöre der Landstromanschluss für Kreuzfahrtschiffe. Auch sei der Verkehr innerhalb des Hafens, einschließlich der Schienenanbindung, zu betrachten. Der Hafen habe allein aufgrund seiner Fläche ein enormes Potenzial für den Naturschutz. Der Abgeordnete der GRÜNEN nannte das Stichwort des „rotierenden Naturschutzes“. Damit seien Interimslösungen für den Naturschutz gemeint. Der Abgeordnete der GRÜNEN vertrat die Auffassung, bei den Pachtverträgen für Hafenflächen könnten auch ökologische Belange berücksichtigt werden.

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter wiesen darauf hin, dass die Landstromversorgung von Schiffen vorangetrieben werde. Während der Gesamtumschlag in der Zeit von 2009 bis 2012 um 29 Millionen TEU gestiegen sei, seien beispielweise die Emissionen von Schwefeldioxid und Stickstoffdioxid deutlich zurückgegangen. Dies zeige, dass der Hamburger Hafen auf einem guten Weg sei. Außerdem seien umfangreiche Investitionen getätigt worden, um die Lärmbelastung zu mindern. In den zurückliegenden Jahren sei eine positive Entwicklung angestoßen worden. Darum sei es nicht erforderlich, die Diskussion zum Hafen aus umweltpolitischer Sicht zu intensivieren.

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter berichteten, Ende des Jahres 2012 habe der Senat den neuen Hafenentwicklungsplan (HEP) verabschiedet. Eine der strategischen Leitlinien des HEP sei das Thema Umwelt. Der HEP sei im Ausschuss für Wirtschaft, Innovation und Medien ausführlich diskutiert worden. Die Senatsvertreterinnen und -vertreter erläuterten die Entwicklung des Verkehrs im Hafen. Der Anteil der Bahntransporte im Hinterlandverkehr sei von 37 Prozent im Jahr 2012 auf 39 Prozent im Jahr 2013 gestiegen, während der Anteil der Lkw-Transporte von 61 Prozent auf 59 Prozent zurückgegangen sei. Dies bestätige die Linie des Senats, die umweltfreundlichen Verkehrsträger Bahn und Binnenschiff zu fördern. Der Hamburger Hafen sei ein Eisenbahnhafen. Die HPA verfolge derzeit ein Projekt zur intelligenten Verkehrssteuerung.

Die SPD-Abgeordneten stellten fest, die Antwort des Senats auf die Große Anfrage sei sehr informativ. Allerdings gehe der Senat in seiner Antwort auf die Frage 20. nur sehr knapp auf den wichtigen Ausbau der Windenergie im Hafen ein. Die SPD-Abgeordneten baten die Senatsvertreterinnen und -vertreter, den aktuellen Sachstand zu erläutern.

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter antworteten, im Hamburger Hafen würden derzeit sieben Windkraftanlagen mit einer Gesamtleistung von rund 22 Megawatt betrieben. Für eine weitere Anlage mit einer geplanten Leistung von drei Megawatt am Standort Klärwerk Köhlbrandhöft laufe das emissionschutzrechtliche Genehmigungsverfahren. Für weitere Anlagen lägen keine Genehmigungsanträge vor. Ursprünglich habe die Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt (BSU) es nicht als schwierig erachtet, weitere Windkraftanlagen im Hafen unterzubringen. Es habe sich aber herausgestellt, dass eine Reihe unterschiedlicher Aspekte zu berücksichtigen sei. Es gebe eine enge Nachbarschaft von verschiedenen industriellen Nutzungen, die die Prüfung komplexer machten als die Genehmigung von Anlagen im Außenbereich. Unter anderem bestünden Arbeitsplätze in direkter Nachbarschaft zu geplanten Standorten von Windkraftanlagen. Die BSU überprüfe die erforderlichen Sicherheitsabstände. Sie treibe die Planungen weiter voran und gehe davon aus, dass künftig weitere Anträge gestellt würden. Die Genehmigung der Windkraftanlagen, die im Rahmen des Projekts smartPORT energy geplant seien, stelle sich, wie bereits dargestellt, schwieriger als erwartet dar.

Die SPD-Abgeordneten baten um Erläuterungen zum gemeinsamen Projekt von Hamburg und Schleswig-Holstein „Schaufenster Windkraft“ zu erneuerbaren Energien und Effizienz sowie zu dessen Zielsetzung.

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter führten aus, das Projekt beschäftige sich mit der Frage der Standorte der Windkraftindustrie. Es beziehe sich nicht explizit auf den Hafen.

Die SPD-Abgeordneten fragten, ob es Überlegungen gebe, eine Landstromversorgung nicht nur für Kreuzfahrtschiffe sondern auch für Containerschiffe aufzubauen.

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter berichteten, zur Landstromversorgung für Containerschiffe gebe es sehr konkrete Überlegungen, die gemeinsam mit einer Schifffahrtlinie aus China angestellt würden. Es sei beabsichtigt, sowohl am Standort in China als auch in Hamburg eine Landstromanlage zur Versorgung der Schiffe dieses Unternehmens bereitzustellen.

Die SPD-Abgeordneten fragten, um welche Schifffahrtlinie es sich handle.

Protokollerklärung der Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt und der Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation vom 5. Juni 2014:

„Eine konkrete Reedereianfrage liegt noch nicht vor. Im Rahmen des Pilotprojekts Green Shipping Line des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) wird das Ziel verfolgt, die Emissionen des Schiffsverkehrs im Hafen langfristig zu senken. Hamburg beteiligt sich an diesem Projekt des BMVBS und der VR China zur Durchführung einer „Green Shipping Line“, bei dem Schiffe, die zwischen Shanghai und Hamburg verkehren, während der Liegezeit in den beiden Häfen Landstrom beziehen sollen.“

Die SPD-Abgeordneten baten, über die aktuelle Situation der Eigenstromerzeugung der im Hafen ansässigen Unternehmen zu informieren.

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter erwiderten, ihnen lägen keine genauen Informationen der Betriebe über die Menge des von ihnen produzierten Stroms vor. Bisher versuchten sie vergebens, die Angaben zu erheben.

Die SPD-Abgeordneten wiesen darauf hin, dass es sich um große Strommengen handle. Sie wollten wissen, wer die Frage beantworten könne.

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter erklärten, sofern Informationen in der Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation vorlägen, würden sie zu Protokoll erklärt.

Die CDU-Abgeordneten bemerkten zunächst, dass die vorliegende Drucksache sehr viele und für sie auch zahlreiche neue Informationen enthalte, die eine Vielzahl von Fragen nach sich zögen. Den Nachhaltigkeitsbericht betreffend interessierte sie, wie sich die Weiterentwicklung gestalte. Er sei erstmalig von der HPA erstellt worden und andere Häfen hätten hingegen bereits die Ausweitung auf den ganzen Hafen vollzogen.

Bezüglich des Smart-Port-Konzeptes baten die CDU-Abgeordneten um nähere Ausführungen, da es nicht nur um ökologische, sondern auch um wirtschaftliche Themen gehe.

Ferner wollten die CDU-Abgeordneten zum Hafengeld wissen, wie der Stand dieser eingeführten Umweltkomponente sei und in welchem Maß auch dort eine Weiterentwicklung möglich sei.

Des Weiteren erkundigten sich die CDU-Abgeordneten, ob die LNG-Infrastruktur (LNG = Liquefied Natural Gas) weiter vorangetrieben werde. Ihr Antrag, ein Cluster aufzusetzen und aufleben zu lassen, damit die unterschiedlichen Akteure voneinander partizipieren könnten, sei abgelehnt worden. Aus diesem Grunde fragten sie, inwieweit die Akteure im Hamburger Hafen nicht einzeln an dieser LNG-Infrastruktur weiterarbeiteten, sondern bis zu welchem Grad sie sich vernetzen könnten.

Zudem sprachen die CDU-Abgeordneten das Thema Verkehr an, da in der vorliegenden Drucksache ausgeführt sei, dass es sowohl bei der Bahn als auch bei der Binnenschifffahrt ein Weiterentwicklungspotenzial geben solle. Die Binnenschifffahrt betreffend stelle sich die Frage, wie diese – über die in der Drucksache ausgeführten Maßnahmen zu Liegeplätzen und Wartezeiten hinaus – ansonsten weiterentwickelt werden könne. Bei der Bahn sei die Knotenuntersuchung aufgeführt worden. Sie wollten wissen, welche Lösungsmöglichkeiten es dort überhaupt gebe, da die Knotenuntersuchung ihrer Kenntnis nach lediglich die Schwierigkeiten aufgeführt habe.

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter führten zum Nachhaltigkeitsbericht aus, dass er sich zurzeit auf die HPA beschränke und es dabei um die Abgrenzung gehe. Als der Antrag eingebracht worden sei, habe man ihrer Erinnerung nach längere Diskussionen im Umweltausschuss darüber geführt, warum das nicht weiter ausgeweitet werden könne. Dabei sei es auch darum gegangen, dass es zahlreiche privatwirtschaftliche Unternehmen gebe, die nicht so einfach zur Teilnahme gezwungen werden könnten. Es sei schwierig, genau zu definieren, was den gesamten Hafen umfasse. Der Nachhaltigkeitsbericht der HPA sei nach dem internationalen Standard der Global Reporting Initiative (GRI) erstellt worden, der sehr genaue Systemgrenzen voraussetze, die auf die agierenden Firma fixiert seien und somit den Einfluss des Berichterstatters festlegten. Aus diesem Grunde sei dieser Standard gewählt worden. Für eine Berichterstattung über die Systemgrenzen hinweg gebe es derzeit keinen internationalen Standard. Der GRI-Standard habe dahingehend eine Änderung erfahren, dass er erneuert und etwas geöffnet worden sei. Für ihren neuen Nachhaltigkeitsbericht hätten sie nunmehr auch die Möglichkeit, über ihre Systemgrenzen in gewissem Maße berichten zu dürfen. Dies sei letztendlich auch gefordert. Demnach würden sie einen weiteren Ausblick wagen, jedoch keinen Nachhaltigkeitsbericht für den ganzen Hafen erstellen, so wie es Antwerpen tue, verdeutlichten die Senatsvertreterinnen und -vertreter. Darin liege aktuell ihr Auftrag. Ein darüber hinausgehender Auftrag müsste ohne Frage auch mit entsprechenden Ressourcen abgedeckt werden.

Bezüglich des smartPort-Konzeptes erklärten die Senatsvertreterinnen und -vertreter, dass es aus den zwei Säulen smartPORT energy und smartPORT logistics bestehe. smartPORT energy wiederum bestehe aus drei Säulen: Erneuerbare Energien, Energieeffizienz und alternative Antriebe. In allen drei Säulen gebe es unterschiedliche, einzelne Projekte, die relativ klar definiert seien. smartPORT logistics verfüge ebenfalls über drei Säulen: die Infrastruktur, die Warenströme sowie den Verkehrsfluss. Schwerpunkt sei die IT-Vernetzung, um den Warenfluss besser leiten zu können. Bei smartPORT energy stehe die IT nicht so sehr im Vordergrund. Hier gehe es vielmehr darum, die Akteure im Hafen zu aktivieren, sich für umweltfreundliche Energieerzeugung beziehungsweise alternative Antriebe zu engagieren.

Den Environmental Ship Index (ESI) betreffend legten die Senatsvertreterinnen und -vertreter anhand der ihnen vorliegenden Zahlen von ESI für das 1. Quartal 2014 dar, dass im Gegensatz zum vorherigen Quartal eine Steigerung verzeichnet werden könne. Mehr als 13 Prozent der Schiffsanläufe im Hamburger Hafen seien mit Schiffen erfolgt, die in ESI mehr als 20 ESI-Punkte hätten. Ende des vorherigen Quartals seien es knapp unter 13 Prozent gewesen. Insgesamt entwickle sich der ESI auch sehr gut, was bedeute, dass die im ESI angemeldeten Schiffe monatlich zunähmen. Derzeit belaufe sich die Zahl auf 2.600 bis 2.700 Schiffe. Beim ESI werde es auch eine Weiterentwicklung geben, sodass es möglich sei, die Reduktion an Emissionen aus den ESI-Zahlen berechnen zu können.

Zur LNG-Infrastruktur fuhren die Senatsvertreterinnen und -vertreter fort, nicht über den abgelehnten Antrag informiert zu sein. Es gebe jedoch diese LNG-Cluster. Ihrer Kenntnis nach sei eine Plattform gegründet worden, die sich dieses Themas in Hamburg und in Norddeutschland annehme. Von daher zeigten sie sich überrascht von der Ablehnung des Antrags.

Zum Thema Bahn und Binnenschifffahrt erklärten die Senatsvertreterinnen und -vertreter, die derzeit aufgrund großer Autobahnbaumaßnahmen schwierige Verkehrssituation im Hamburger Raum zum Anlass genommen zu haben, Möglichkeiten einer noch besseren Verlagerung des Verkehrs im Hamburger Hafen zu eruieren, unter anderem auch auf das Binnenschiff. Derzeit prüften sie verschiedene Maßnahmen, beispielsweise Leercontainer mit einem Binnenschiff umzufahren. Dabei gebe es jedoch immer das Problem, dass eine kritische Größe und eine kritische Menge vonnöten seien. In einer Arbeitsgruppe „Leercontainerlogistik“ unter der Leitung der HPA und mit Beteiligung der Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation (BWVI) sowie auch vielen privaten Akteuren der Hafenwirtschaft werde daran gearbeitet. Ebenso seien sie bestrebt, mehr Verkehr auf die Schiene zu bekommen. Die Hafentanzahlen zeigten hier auch einen Anstieg. Speziell für Verkehre im Hamburger Raum wünschten sie sich, dass Container mit der Bahn umgefahren würden, was derzeit noch nicht erfolge. Es könne jedoch durchaus sein, dass sich dies in Zukunft rentiere, wenn vor allem die weiteren Baumaßnahmen an der Köhlbrandbrücke vorangingen. Dies sei zurzeit in der Prüfung.

Die CDU-Abgeordneten fragten hinsichtlich des Nachhaltigkeitsberichtes, ob es aus Sicht des Senats einen Mehrwert für Hamburg gebe, wenn der gesamte Hafen eingebunden würde.

Hinsichtlich des sehr guten smartPort-Konzeptes bekundeten die CDU-Abgeordneten ihr Interesse an einer zusammenfassenden Darstellung von smartPORT logistics und smartPORT energy zu Protokoll.

Die LNG-Infrastruktur betreffend wollten die CDU-Abgeordneten wissen, ob in naher Zukunft mit einer entsprechenden Tankstelle oder Bebrückerungsstelle gerechnet werden könne und wie dieses Thema weiter vorangetrieben werde.

Ferner wiederholten die CDU-Abgeordneten ihre Frage zur Knotenuntersuchung.

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter erklärten, eine entsprechende Skizze zu smartPORT logistics und smartPORT energy zu Protokoll zu geben.

Protokollerklärung der Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt und der Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation vom 5. Juni 2014:

„Eine Übersicht zu beiden Projekten ist der Anlage zu entnehmen. Die HPA hat außerdem zwei Broschüren entwickelt, in denen die Projekte ausführlich beschrieben sind. Diese sind im Internet unter dem Link: <http://www.hamburg-port-authority.de/de/presse/broschueren-und-publikationen/Seiten/default.aspx> verfügbar.“

Bezüglich der Knotenuntersuchung entgegneten die Senatsvertreterinnen und -vertreter, ihnen sei nicht ersichtlich, worin die konkrete Frage bestehe. Sie könnten lediglich mitteilen, dass die wichtigen Maßnahmen für Hamburg beim Bundesverkehrswegeplan (BVWP) angemeldet worden seien und sich derzeit bekanntermaßen in der Prüfung befänden.

Die CDU-Abgeordneten verdeutlichten, der Knotenuntersuchung entnommen zu haben, vom Bahnhof Harburg her bestünden die Schwierigkeiten, dass dort die Güterverkehre in Richtung Süden nicht weiter abfließen könnten.

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter bestätigten die Aussage. Aus diesem Grunde sei auch in den Koalitionsverhandlungen sehr viel Wert darauf gelegt worden, dafür zu werben, dass dieser Knoten überwunden werde. Ihrer Kenntnis nach teile der Bundesverkehrsminister diese Position und insofern befände man sich hier auf einem guten Wege. Hamburg werde weiterhin dafür werben.

Bezüglich der LNG-Infrastruktur berichteten die Senatsvertreterinnen und -vertreter, mit mehreren Firmen in Gesprächen zu sein: Shell, Bomin Linde und Vopak. Vopak sei auf diesem Gebiet am weitesten und dort gebe es sehr konkrete Pläne. Der Geschäftsführer der HPA treffe sich in wenigen Wochen mit dem Geschäftsführer von Vopak, um die Situation zu besprechen und sie stünden kurz davor, den Genehmigungsantrag bei der Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt (BSU) einzureichen.

Zum Nachhaltigkeitsbericht verdeutlichten die Senatsvertreterinnen und -vertreter, dass er aus ihrer Sicht ohne Frage einen Mehrwert für den Hamburger Hafen biete. Das öffentliche Interesse sei mehr auf den gesamten Hafen gerichtet als auf die HPA, sodass sicherlich auch ein Interesse an einem Nachhaltigkeitsbericht über den gesamten Hafen bestehe.

Der FDP-Abgeordnete bat um Informationen über den Stand der Planungen zur Öffnung der Alten Süderelbe, die in der Antwort auf die Frage 37. erwähnt sei.

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter erläuterten, es würden Gespräche über die Öffnung der Alten Süderelbe geführt. Dazu seien auch die Stakeholder eingeladen. Die HPA habe eine Stellungnahme abgegeben. Bisher sei keine Entscheidung getroffen worden.

Der FDP-Abgeordnete fragte, ob geplant sei, die Alte Süderelbe tatsächlich wieder zu öffnen oder nur die Durchlässigkeit herzustellen.

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter sagten eine Protokollerklärung zu.

Protokollerklärung der Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt und der Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation vom 5. Juni 2014:

„Im Rahmen des Strombau- und Sedimentmanagementkonzepts für die Tideelbe vom 01.06.2008 wurde die Anbindung der Alten Süderelbe als potenziell geeignete Strombaumaßnahme benannt, um die Tideenergie zu absorbieren und zu dissipieren. Es wurde die Durchführung weiterer Untersuchungen hierzu empfohlen. In der Maßnahmenbeschreibung wurde für dieses Szenario die Wiederanbindung der Alten Süderelbe für normale Tideverhältnisse und ein großflächiger Abtrag von Flächen zur Reduzierung des Tidehubs und der Flutstromdominanz unterstellt.

Seither wurden durch die HPA verschiedene Szenarien der Anbindung betrachtet und durch die Bundesanstalt für Wasserbau mittels hydronumerischer Modelle auf ihre Auswirkungen auf das hydraulische und morphologische System untersucht. Die hierdurch gewonnenen Erkenntnisse werden im Rahmen des momen-

tan stattfindenden „Forums Strombau und Sedimentmanagement Tideelbe“ den verschiedenen Akteuren an der Tideelbe vorgestellt. Planerische Entscheidungen für oder wider die Umsetzung dieser Maßnahme oder ggf. Festlegungen auf eine bestimmte Anschlussvariante wurden bisher nicht getroffen.“

Der FDP-Abgeordnete fragte, ob die Tendenz bestehe, dass das Baggergut aus der Elbe weniger Schadstoffe enthalte, sodass die Lagerung an Land in Zukunft nicht mehr notwendig sein werde.

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter antworteten, tatsächlich sei eine Reduzierung der Schadstoffbelastung schon eingetreten. Der Schadstoffeintrag am Oberlauf sei über Jahrzehnte, insbesondere seit 1990, deutlich zurückgegangen.

Der FDP-Abgeordnete nahm Bezug auf die Antwort auf die Frage 50. und stellte fest, dass im Jahr 2011 eine ungewöhnlich geringe Menge an Hafenschlick ausgebaggert worden sei. Er bat um eine Begründung und fragte, ob für das Jahr 2013 Angaben gemacht werden könnten.

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter führten aus, im Jahr 2011 habe die Elbe sehr starkes Oberwasser gehabt, mit dem viel Sediment aus dem Hafen herausgespült worden sei.

Der FDP-Abgeordnete stellte fest, auf Neßsand sei Baggergut aus dem Hafen gelagert worden. Er erkundigte sich nach dem Verbleib des Materials.

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter erwiderten, wohin der Schlick getrieben werde, sei von den Strömungsverhältnissen abhängig. Er könne sowohl in den Hafen zurückfließen als auch mit dem Elbstrom in die Nordsee transportiert werden.

Die SPD-Abgeordneten gingen auf smartPORT logistics ein. Es sei bekannt geworden, dass sich die Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation für einen neuen Dienstleister interessiere. Die SPD-Abgeordneten erkundigten sich nach den Vorteilen, die Cisco im Hinblick auf die Ökologie biete.

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter legten dar, Cisco sei ein sehr erfahrener und weltweit führender Hersteller von Netzwerken. Bei smartPORT logistics seien IT und Vernetzung sehr wichtig. Cisco verfüge über erhebliche Erfahrungen darin, Daten vor Ort zu sammeln, zu zentralen Orten zu transportieren und dort weiterzuverarbeiten. Hamburg habe mit Cisco eine gute Wahl getroffen.

Die SPD-Abgeordneten nahmen Bezug auf die Antwort auf die Frage 28. und fragten, ob sich die Verpflichtung der Reeder, im Hafen schadstoffärmeren Treibstoff zu verwenden, messbar auf die Luftqualität ausgewirkt habe.

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter kündigten eine Protokollerklärung an.

Protokollerklärung der Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt vom 4. Juni 2014:

„Hinweise auf den Rückgang des Schwefeldioxidgehaltes im Bereich des Hafens geben die zwei Hafen-Messorte (bei der Wasserschutzpolizei am Waltershofer Hafen und beim Kreuzfahrtterminal in der HafenCity). Seit 2008/09 werden dort orientierende Schwefeldioxid -Messungen mit Passivsammlern durchgeführt. Die Belastung lag bereits zu Beginn der Messungen auf niedrigem Niveau, aber höher als an den Stationen des Luftmessnetzes. Bis 2013 ist sie deutlich zurückgegangen.

Die ersten Jahresmittel lagen bei 13 µg/m³ Schwefeldioxid in Waltershof und 9 µg/m³ Schwefeldioxid in der HafenCity. Zum Vergleich: Die am höchsten mit Schwefeldioxid belastete Luftmessstation Veddel zeigte 2008/09 Jahresmittel von 8 µg/m³, in Sternschanze waren es 5 µg/m³.

Mittlerweile ist die Belastung an beiden Stellen im Hafen auf 5 µg/m³ im Jahr 2013 zurückgegangen (in Veddel auf 6 µg/m³, Sternschanze auf 3 µg/m³). Der Rückgang im Hafen ist somit sehr viel stärker als an den städtischen Messstellen. Die ab 2010 niedrigeren Grenzwerte für den Schwefelgehalt in Schiffstreibstoffen

in SECA-Gebieten (nicht mehr als 1%) und während der Liegezeit im Hafen (max. 0,1%) sind als Ursache für den Rückgang plausibel und wahrscheinlich.“

Der FDP-Abgeordnete thematisierte das Sauerstoffloch und die Sauerstoffzehrung. Die Sauerstoffzehrung habe mehrere Ursachen. Dazu zählten die Temperatur, Nährstofffrachten aus dem Oberlauf sowie das Verhältnis von Tief- und Flachwasserzonen. Der FDP-Abgeordnete fragte, ob sich die Nährstofffracht reduziere. Er erkundigte sich, welche Bestrebungen es gebe, die Nährstofffracht zu vermindern. Der FDP-Abgeordnete erinnerte daran, dass die Flachwasserzonen auf hamburgischem Gebiet in den vergangenen Jahren reduziert worden seien. Als Beispiel nannte er das Mühlenberger Loch. Der FDP-Abgeordnete fragte, was unternommen werde, um die Flachwasserzonen auszuweiten. Er sprach den Wärmelastplan an. Danach dürfe kein weiteres erwärmtes Wasser in den Fluss geleitet werden, wenn eine bestimmte Temperatur erreicht sei. Das sei sinnvoll. Aber eigentlich bestehe ein Interesse daran, den Sauerstoffgehalt des Wassers zu kontrollieren und ein Unterschreiten des Grenzwerts zu verhindern. Neben der Temperatur gebe es weitere Faktoren, die sich auf den Sauerstoffgehalt auswirkten. Der FDP-Abgeordnete fragte, ob der Wärmelastplan noch zeitgemäß sei beziehungsweise ob es bessere Methoden gebe, den Sauerstoffgehalt zu kontrollieren.

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter kündigten eine Protokollerklärung an.

Protokollerklärung der Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt und der Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation vom 5. Juni 2014:

„Die Umsetzung des Wärmelastplans für die Tideelbe und der Kühlwassermengenplanung für die hamburgische Tideelbe stellt eine Maßnahme nach Artikel 11 EG-Wasserrahmenrichtlinie für den zweiten Bewirtschaftungsplan dar.

Der Wärmelastplan für die Tideelbe ist für die Kühlwassereinleitungen von Betrieben in seinem Regelungsinhalt beschränkt auf die Einhaltung Temperatur spezifischer Parameter (max. Einleittemperatur, max. Aufwärmspanne Kühlwasser/Gewässer, max. Gewässertemperatur). Die Sauerstoffzehrung wird nur insofern durch die Regelungen des Wärmelastplans gesteuert, als dass bei einer nicht ausgeglichenen Sauerstoffbilanz die Abwärme-Großemittenten bzw. Kühlwasser-Großentnehmer (d. h. ≥ 125 MW Abwärmeeintrag bzw. ≥ 5 m³/s Wasserentnahme) ihre Abwärmeeinleitungen unterhalb einer Sauerstoffkonzentration im Gewässer von 6 mg O₂/l linear drosseln müssen. Oberhalb einer Sauerstoffkonzentration im Gewässer von 6 mg O₂/l sowie für die Summe der sogenannten Abwärme-Kleinemittenten bzw. Kühlwasser-Kleinemittenten (d. h. < 125 MW Abwärmeeintrag bzw. < 5 m³/s Wasserentnahme), bestehen dagegen keinerlei Nutzungsbeschränkungen. Dies bedeutet aber trotzdem, dass auch hier negative Einflüsse durch die Kühlwassernutzung auf die Sauerstoffbilanz des Gewässers vorherrschen.

Entscheidend ist, dass die für die kühlwasserbedingte Beeinflussung der Sauerstoffbilanz maßgeblich zu betrachtende Abwärmefracht einzig über die kombinierten Regelungen des Wärmelastplans für die Tideelbe und die Kühlwassermengenplanung für die hamburgische Tideelbe gewässerschutzfachlich sowie wasserwirtschaftlich-planerisch gesteuert werden kann. Im eigentlichen Sinne stellt der Wärmelastplan für die Tideelbe daher keine Begrenzung dar, er regelt im Wesentlichen lediglich die Temperatur bezogenen Parameter (s.o.) nicht jedoch die Gesamt-Abwärmefracht, die in einen Oberflächenwasserkörper aufgrund der gültigen wasserrechtlichen Zulassungen eingeleitet werden kann. Letztere ist jedoch maßgebend für die Sauerstoffbilanz des Gewässers.“

Die CDU-Abgeordneten gingen auf die Antwort auf die Fragen 35. und 36. ein. Nachdem die Schadstoffbelastung der Elbe ab den 1990er Jahren zurückgegangen sei, stagniere sie nunmehr. Sie fragten, wie ein weiterer Rückgang der Schadstoffbelastung erreicht werden könne.

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter erklärten, die Schadstoffbelastung der Elbe stehe in Zusammenhang mit den Anrainerländern. Hamburg sei dort nicht zuständig. Es gebe aber eine Reihe von übergreifenden Projekten, beispielsweise das Projekt „Schadstoffsanierung Elbsedimente – ELSA“. Hamburg gehöre der Flussgebietsge-

meinschaft Elbe (FGG) an, in der Maßnahmen im Hinblick auf den zweiten Bewirtschaftungszeitraum der EU-Wasserrahmenrichtlinie abgestimmt würden. Der zweite Bewirtschaftungszeitraum laufe von 2015 bis 2021. Dort seien Maßnahmen zu benennen, die durch die Flussgebietsgemeinschaften durchgeführt würden. Derzeit gebe es konkrete Überlegungen seitens der Bundesländer Sachsen-Anhalt und Sachsen, die darauf abzielten, den Schadstoffeintrag, der über die dortigen Zuflüsse in die Elbe gelange, zu reduzieren. Anstoß dafür sei das Projekt ELSA.

Die CDU-Abgeordneten fragten, welche Umlagerungsgebiete es für ausgebaggerten Hafenschlick gebe.

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter nannten als Umlagerungsgebiet die Tonne E3 in der Nordsee.

Die SPD-Abgeordneten erinnerten an die Diskussionen, die in der Vergangenheit über die Ablagerung an der Tonne E3 geführt worden seien. Die Ablagerung sei nunmehr befristet zugelassen. Die SPD-Abgeordneten fragten, für welchen Zeitraum die Befristung gelte. Sie erkundigten sich nach dem Konzept zum Sedimentmanagement. Die SPD-Abgeordneten betonten, es sei wichtig, das Ausbaggern durch eine Umgestaltung des Stroms auch im Mündungsbereich zu vermeiden.

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter antworteten, es würden verschiedene Gespräche mit den Vertreterinnen und Vertretern von rund 40 Stakeholdern geführt. Dazu gehörten unter anderem Umweltverbände und politische Parteien. Der Prozess sei noch nicht abgeschlossen. Beim Ausbaggern im Hafen nehme die HPA auf Umweltbelange Rücksicht.

Protokollerklärung der Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt und der Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation vom 5. Juni 2014:

„Im Hamburger Hafen vermischen sich – bedingt durch das Tidegeschehen – stromaufwärts transportierte marine Sedimente mit schadstoffbelasteten Sedimenten aus dem Oberlauf der Elbe. Die Schadstoffbelastung hat ihren Ursprung im gesamten Flusseinzugsgebiet bis in die Tschechische Republik. Dies stellt eine große Herausforderung im Hinblick auf die Unterhaltung der Hafengewässer und Schifffahrtswege dar. Infolge der Schadstoffbelastung ist die Möglichkeit einer kostengünstigen Umlagerung der Sedimente – bei der diese im Gewässer verbleiben – eingeschränkt. Infolgedessen werden Sedimente, die wegen ihres Schadstoffgehalts aus Gewässerschutzgründen nicht umlagerungswürdig sind, aller Voraussicht nach auch in den kommenden Jahren kostenintensiv an Land behandelt und abgelagert werden müssen.

Eine Verringerung der Schadstoffbelastung der Elbesedimente könnte mittelfristig zu einer Reduzierung des Anteils, der aus dem Gewässer zu entnehmenden Sedimentmengen und damit zu einer überproportionalen Kosteneinsparung, führen. Darüber hinaus tragen Sanierungsmaßnahmen zur Akzeptanz der Umlagerung großer Sedimentmengen im Bereich der Tideelbe, die im Rahmen der Wassertiefenunterhaltung unverzichtbar sind, bei. Vor diesem Hintergrund ist es zweckmäßig, das Ziel der quellenahen Schadstoffsanierung mit besonderer Intensität zu befördern. Das Hamburger Projekt „Schadstoffsanierung Elbsedimente – ELSA“ stellt hierfür das bevorzugte Instrument dar.“

Die CDU-Abgeordneten nahmen Bezug auf die Antwort auf die Frage 8. d. und erkundigten sich nach den Erfahrungen mit den DIVA-Tafeln.

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter erklärten, ihnen seien keine konkreten Zahlen bekannt. Die Truckervereinigungen hätten sich sehr positiv geäußert, insbesondere nachdem die DIVA-Tafeln umgestaltet worden seien.

Die CDU-Abgeordneten vertraten die Auffassung, LNG müsse nicht ausschließlich für Schiffe verwendet werden. Es könne auch im Hafenverkehr eingesetzt werden. Die CDU-Abgeordneten fragten, welche Planungen es gebe.

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter teilten mit, LNG sei, im Gegensatz zu den Niederlanden, in Deutschland für Straßenfahrzeuge nicht zugelassen. Darum bestehe

derzeit keine Möglichkeit, es an Land einzusetzen. Der Logistikverband stehe dem Einsatz von LNG an Land positiv gegenüber.

Der FDP-Abgeordnete erkundigte sich nach der Umschlagsmenge der Binnenschiffahrt im Jahr 2013.

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter sagten eine Protokollerklärung zu.

Protokollerklärung der Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt und der Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation vom 5. Juni 2014:

„Der Binnenschiffumschlag betrug 2013 10,8 Mio. Tonnen (Vergleich zum Vorjahr: 10,4 Mio. Tonnen).“

III. Ausschussempfehlung

Der Umweltausschuss empfiehlt der Bürgerschaft, von der Drs. 20/9892 Kenntnis zu nehmen.

Martin Bill, Berichterstattung

Energiewende im Hafen

smartPORT energy

Erneuerbare Energien

Windenergieanlagen

Solar

Biomasse

Energieeffizienz und Smart Energy

Energieeffizienz

Kraft-Wärme-Kopplung und
Abwärmenutzung

Lastmanagement, virtuelles
Kraftwerk, Speicher

Mobilität

Alternative
Energieversorgung von
Schiffen

Alternative
Antriebssysteme

Alternative Kraftstoffe

Unternehmen des Hafens und Partner der Kooperation

Anlage

smartPORT logistics



Hamburg | Behörde für Wirtschaft,
Verkehr und Innovation

Themencenter

smartPORT Logistics

Infrastruktur



Verkehrsfluss



Warenfluss



Unternehmen des Hafens und Partner aus der Wirtschaft