

## **Schriftliche Kleine Anfrage**

des Abgeordneten Norbert Hackbusch (DIE LINKE) vom 13.10.14

### **und Antwort des Senats**

**Betr.: Umweltfreundlicher Betrieb der HADAG-Fähren**

*Die HADAG als stadteigenes Unternehmen, das im Bereich des Hamburger Hafens den ÖPNV betreibt, hat eine besondere Verantwortung für einen nachhaltigen, umweltfreundlichen Betrieb im Bereich des Hamburger Hafens.*

*Nach unseren Informationen werden gegenwärtig keine Maßnahmen zur Reduzierung von gesundheitsgefährdenden, umweltschädlichen Emissionen wie Feinstaub, Ruß, Stickoxyde oder Schwefeldioxyd durchgeführt. Wir gehen daher von einer sehr bedeutenden Belastung durch die Fähren aus, zumal die Abgase beim An- und Ablegen häufig direkt auf eine große Anzahl von wartenden Passagieren stoßen.*

*Ich frage den Senat:*

Die HADAG Seetouristik und Fährdienst AG (HADAG) verfolgt und bewertet kontinuierlich technische Entwicklungen auf ihre Umsetzbarkeit in ihrer Flotte, um die Ressourcen umweltverträglich und wirtschaftlich einzusetzen. In den vergangenen Jahren und Jahrzehnten wurde eine Reihe von Maßnahmen für einen umweltverträglichen Schiffsbetrieb umgesetzt, von denen hier beispielhaft folgende erwähnt werden:

- Die gesamte Flotte der HADAG wird mit schwefelarmem Binnenschiffahrts-Diesel betrieben. Dieser ist direkt vergleichbar mit Pkw-Diesel (handelsüblich nach EN 590). So liegt beispielsweise der Schwefelgehalt beider Kraftstoffe identisch bei maximal 0,001 Prozent, was der Euro-5-Norm entspricht.
- Die HADAG hat verschiedene Maßnahmen zur Reduzierung von Abgasemissionen realisiert. Hierzu gehören unter anderem die Ausrüstung mit Bugwulsten, die Reduzierung der Motorleistung sowie die Wiederverwendung von Motorölen.
- Die Schiffe werden bereits seit Jahrzehnten mit Landstrom versorgt.
- Die HADAG verzichtet auf die gesetzlich zulässige Aufarbeitung alter Motoren. Stattdessen werden moderne, emissionsarme Motoren eingebaut, welche zum Beispiel die geltenden Partikelgrenzwerte um über 60 Prozent unterschreiten und somit vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur als emissionsarm deklariert und gefördert werden.

Dies vorausgeschickt, beantwortet der Senat die Fragen auf der Grundlage von Auskünften der HADAG wie folgt:

1. *Welche Erkenntnisse hat der Senat über die Schadstoffbelastung durch die HADAG-Fähren?*

Die gesamte Flotte der HADAG hält alle geltenden rechtlichen Vorschriften bezüglich Abgasemissionen ein. Durch die in der Vorbemerkung dargestellten freiwilligen Maß-

nahmen der HADAG werden die Schadstoffemissionen darüber hinaus zum Teil deutlich verringert.

2. *Welcher Treibstoff wird auf den HADAG Fähren eingesetzt?*
3. *Fahren die Schiffe der HADAG mit dem gleichen Treibstoff wie die Fahrzeuge der HPA?*

Siehe Vorbemerkung und Drs. 20/10842. Die Hamburg Port Authority (HPA) verwendet ebenfalls schwefelarmen Diesel entsprechend der DIN-EN 590.

4. *Fahren die Schiffe der HADAG ohne Rußpartikelfilter und ohne Katalysator?*

*Wenn ja, welche Initiativen wird der Senat ergreifen, um eine Ausrüstung der HADAG-Fähren mit Rußpartikelfilter und Katalysatoren herbeizuführen?*

Aktuell rüstet die HADAG ein Schiff probeweise mit einem Abgasnachbehandlungssystem aus. Da sich diese Technologie in der Vergangenheit als störanfällig und extrem teuer erwiesen hat, werden die Ergebnisse aus dem Pilotprojekt mithilfe von Experten analysiert und bei der Ausrüstung weiterer Schiffe berücksichtigt. Ferner prüft das Unternehmen zurzeit auch für die bereits als emissionsarm geltenden Motoren Abgasnachbehandlungssysteme, um gegebenenfalls weitere Verbesserungen zu realisieren. Im Übrigen siehe Drs. 20/10842.

5. *Sind alternative Antriebe (Batterie) oder Kraftstoffe (LNG) mittelfristig geplant?*

Derzeit werden im Rahmen einer Konzeptstudie ergebnisoffen innovative Antriebs- und Abgasnachbehandlungstechnologien geprüft und im Hinblick auf die mittelfristige Ausrichtung des Unternehmens analysiert. In diesem Zusammenhang wird auch auf moderne Antriebssysteme, die Batterien nutzen, oder die Verwendung neuer Energieträger (zum Beispiel LNG) eingegangen. Im Hinblick auf den Einsatz von LNG in der Binnenschifffahrt beteiligt sich das Unternehmen aktiv an dem bundesweiten Forschungsprojekt „RiverCell“. Hierbei wird ein Flusskreuzfahrtschiff mit einer LNG-betriebenen Brennstoffzellen-Hybridanlage konzipiert, entwickelt und erprobt. Anschließend werden die gewonnenen Erkenntnisse analysiert und auf Hafen- und Küstengewässer übertragen.

Im Übrigen siehe Drs. 20/10248 sowie 20/10842.