

Schriftliche Kleine Anfrage

des Abgeordneten Dr. Anjes Tjarks (GRÜNE) vom 07.11.16

und Antwort des Senats

Betr.: Ökologische Anreize im Entgeltsystem der Hafенbahn

Der Schienengüterverkehr ist für den Hamburger Hafen von besonderer Relevanz: 2015 wurden über 45 Prozent des Hinterlandverkehrs per Bahn abgewickelt. Das Transportvolumen auf der Hafенbahn beträgt im Jahr über 40 Millionen Tonnen. Damit ist Hamburg der größte Eisenbahnhafen Europas.

SPD und GRÜNE haben in ihrem Koalitionsvertrag das Ziel vereinbart, die Luftqualität im Hafen zu verbessern. Zentrale Maßnahmen hat die Koalition zur Erreichung dieses Ziels bereits auf den Weg gebracht, wie zum Beispiel die Modernisierung der städtischen Schiffsflotte.

Um die Umweltverträglichkeit des Hamburger Hafens auch beim Hinterlandverkehr zu steigern, hat die Koalition bezüglich der Hafенbahn vereinbart, „eine noch stärkere Berücksichtigung der Komponenten „Rußpartikelfilter“ und „geräuscharme Bremsen“ beim Entgeltsystem der Hafенbahn“ zu erzielen.

Vor diesem Hintergrund frage ich den Senat:

Das Eisenbahnrecht ermöglicht den Eisenbahninfrastrukturunternehmen, Anreize zur Lärm- und Abgasreduzierung sowie zur Förderung umweltfreundlicher Technologien zu setzen. Folglich hat die Hafенbahn Hamburg ein anreizorientiertes Entgeltsystem eingerichtet.

Die ökologische Anreizkomponente wurde zum 1. Januar 2016 erhöht. Seit 1. Januar 2016 sind höhere Rabatte für abgas- und lärmsenkende Maßnahmen sowie geräuscharme Bremsen in Kraft. Als Maßnahme um Abgase und Lärm zu reduzieren wurde die Entgeltsenkung von 0,46 Euro auf 1,00 Euro pro umgerüsteten Wagen per 1. Januar 2016 gesteigert. Dies bedeutet eine Erhöhung des Rabatts um rund 117 Prozent. Der Entgeltsenkungsbetrag für geräuscharme Bremsen von Wagons ist in seiner Gesamtförderung seit dem 1. Januar 2016 durchschnittlich um rund 130 Prozent gestiegen. Ab 1. Januar 2017 wird der monetäre Anreiz erneut um 116 Prozent gesteigert und zusätzlich auf vergleichbare Technologien wie beispielsweise Hybridlokomotiven ausgeweitet.

Die Öko-Entgeltabsenkung bezieht sich auf Lokomotiven und einzelne Wagen, nicht auf sogenannte Vollzüge. Der Rabatt für Rußpartikelfilter wird zum Beispiel für das Rangieren zwischen den Bahnhofsteilen gewährt. Überquert dabei eine mit Rußfilter ausgerüstete Diesellok einen Ladestellenbezirk, so werden 4,40 Euro erlassen. Bei den Wagons erhält jeder registrierte Wagen mit geräuschreduzierenden Bremsen eine Entgeltsenkung.

Dies vorausgeschickt, beantwortet der Senat die Fragen auf der Grundlage von Auskünften der Hamburg Port Authority AöR (HPA) wie folgt:

1. *Welche Lokomotiven dürfen im Netz der Hafenbahn fahren?*

Es dürfen alle durch das Eisenbahnbundesamt für das deutsche Eisenbahnnetz zugelassenen Lokomotiven der Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) im Netz der Hafenbahn fahren, sofern das jeweilige EVU mit der Hafenbahn einen Nutzungsvertrag geschlossen hat.

2. *Wie viele Züge verlassen den Hafen pro Woche, in Richtung welcher Destination?*

Pro Woche verkehren derzeit circa 600 Zugfahrten vom Hamburger Hafen ins Hinterland und ebenso viele vom Hinterland zum Hafen.

Im ersten Halbjahr 2016 wurden über 300 verschiedene Destinationen vom Hamburger Hafen aus angefahren; 90 dieser Destinationen mindestens einmal wöchentlich. Die Hauptdestinationen mit mehr als 300 Zugfahrten im ersten Halbjahr 2016 befinden sich in Ländern Südosteuropas, vor allem Tschechien, der Slowakei, Polen, Österreich, Ungarn und Italien.

3. *Wie hat sich die Anzahl und Auslastung der Züge, welche den Hamburger Hafen verlassen, in den letzten fünf Jahren entwickelt?*

Die Anzahl der Zugfahrten zeigt nach einem durch die wirtschaftliche Entwicklung bedingten Rückgang im Jahr 2012 wieder eine positive Entwicklung. Zwischen den Jahren 2012 und 2015 hat sich die Zuganzahl um circa 5 Prozent erhöht. Gleichzeitig hat sich die per Bahn vom und zum Hafen transportierte Warenmenge deutlich gesteigert. Im Containerverkehr war ein Wachstum von knapp 17 Prozent und beim Transportaufkommen von ungefähr 16 Prozent zwischen den Jahren 2012 und 2015 zu verzeichnen. Die Auslastung der Züge hat sich demnach in den vergangenen drei vergleichbaren Jahren auf circa 75 Prozent erhöht. Der Trend der Vorjahre wurde damit fortgesetzt. Ein Vergleich für die letzten fünf Jahre liegt nicht vor, da Mitte des Jahres 2012 die Umstellung auf das Verkehrsmanagementsystem transPORT rail erfolgte.

4. *Was ist die Voraussetzung und was sind die Möglichkeiten zur Schaffung von Anreizen zur Lärm- und Abgasreduzierung und zur Förderung umweltfreundlicher Technologien?*

5. *Welche Maßnahmen wurden bei der Hafenbahn unternommen, um Abgase und Lärm zu reduzieren und den Einsatz von Rußpartikelfiltern bei Rangierloks und geräuscharmen Bremsen von Wagons im Netz der Hafenbahn attraktiver zu machen?*

6. *Wie viele Züge haben 2016 einen Öko-Rabatt beim Grundentgelt der Hafenbahn erhalten? Wie hat sich diese Zahl seit Einführung der Rabattsysteme entwickelt?*

7. *Wie hoch ist das durchschnittlich pro Zug gewährte Rabattvolumen am Grundentgelt für Rußpartikelfilter bei Rangierloks und geräuscharme Bremsen?*

Siehe Vorbemerkung.

8. *Wie hoch ist derzeit der Anteil der EVU im Netz der Hafenbahn, die Rußpartikelfilter bei Rangierloks einsetzen? Wie hat sich diese Zahl in den letzten fünf Jahren entwickelt?*

Derzeit bieten zwei Dienstleister Rangierfahren mit Rußpartikelfiltern an. In den letzten fünf Jahren hat sich diese Zahl marginal erhöht. Die Anzahl der Rangierlokomotiven mit Rußpartikelfilter als auch der Einsatz dieser hat sich im selben Zeitraum auf circa 15 Prozent erhöht.

9. *Wie hoch ist derzeit der Anteil der EVU im Netz der Hafenbahn, die geräuscharme Bremsen bei Wagons einsetzen? Wie hat sich diese Zahl in den letzten fünf Jahren entwickelt?*

Es sind circa 40 EVU-Wagen mit geräuscharmen Bremsen bei der Hafenbahn eingesetzt.

Im Laufe der letzten zwei Jahre ist die Anzahl der mit geräuschreduzierenden Bremsen registrierten Wagen um rund 20.000 Wagen auf rund 74.000 Wagen gestiegen. Damit stieg der Anteil der umgerüsteten Wagen an der – im Wesentlichen unveränderten – Gesamtanzahl der sich im Hafenbahnnetz befindlichen Wagen von rund 38 Prozent auf rund 52 Prozent.

10. *Welche Möglichkeiten bestehen, um eine weitere Reduzierung von Abgasen und Lärm zu erreichen?*

Seit dem 2. September 2016 gibt es ein neues Eisenbahnregulierungsgesetz. In diesem Rahmen wird derzeit geprüft, ob und inwieweit dies Möglichkeiten für die Reduzierung von Abgasen und Lärm bietet.

11. *Welche Anstrengungen wurden und werden unternommen, um eine noch effektivere Nutzung des Schienennetzes im Hafen zu erreichen?*

Das anreizorientierte Entgeltsystem wird kontinuierlich geschärft um eine möglichst effektive Nutzung sicherzustellen. Weiterhin werden betriebliche Optimierungsmaßnahmen initiiert, die zu einer bestmöglichen Auslastung der Infrastrukturkapazitäten führen. So hat die HPA zum Beispiel eine Initiative der EVU zur besseren Zusammenarbeit angestoßen. Durch die Kooperation der im Hinterland als Wettbewerber auftretenden EVU soll eine geringere Anzahl an Rangierfahrten die Schaffung größerer Kapazitäten, mehr Freiheitsgrade für die EVU und eine höherer Wirtschaftlichkeit herbeiführen.