

Antrag

**der Abgeordneten Norbert Hackbusch, Stephan Jersch, Sabine Boeddinghaus,
Deniz Celik, Martin Dolzer, Dr. Carola Ensslen, Christiane Schneider,
Heike Sudmann, Cansu Özdemir, Mehmet Yildiz (DIE LINKE)**

Betr.: Das muss drin sein: Maßnahmen zur Luftreinhaltung im Hafen

Zum Thema Luftreinhaltung ist Hamburg reich an Papier. Zumeist in Form von Aktions- oder Masterplänen haben die diversen Senate sich immer wieder neue Ziele gesetzt. Angefangen mit dem Luftreinhalteplan in 2004, dem folgenden Klimaschutzkonzept aus 2007, dessen Fortschreibung 2011 und dem darauf folgenden Masterplan Klima in 2013 (Drs. 20/8493). Pünktlich zur Weltklimakonferenz in Paris dann der neue Klimaplan für Hamburg im Dezember 2015 (Drs. 21/2571).

Aber in der Realität werden weiterhin Grenzwerte überschritten. Die Menschen in der Stadt leiden unter Lärm und Abgasen. Seit 2010 werden die gültigen EU-Stickoxid-Grenzwerte überschritten. Der gerichtlich zur Vorlage eines erneuerten Luftreinhalteplans für Hamburg verpflichtete Senat hat diesen Anfang Juli 2017 beschlossen und veröffentlicht.

Die Zahlen des Luftreinhalteplanes machen deutlich und der weithin sicht- und fühlbare Schadstoffausstoß des Containerschiffs YANG MING UTMOST im Oktober 2014 führte den Hamburgern/-innen buchstäblich vor Augen, dass der Hafenverkehr einen beträchtlichen Teil zur Luftverschmutzung beiträgt.

HPA gibt laut der 2. Fortschreibung des Luftreinhalteplanes die NO_x-Emissionen aus dem Schiffsverkehr für 2013 mit circa 8.000 t an. Dem Kfz-Verkehr wurden rund 1.000 t weniger zugerechnet, er steht bisher aber stärker im Mittelpunkt des öffentlichen Interesses. Während Rußpartikelfilter und Katalysatoren auf europäischen Straßen längst Standard sind, stoßen Schiffe ihre giftigen Abgase ungefiltert in die Luft. Aber anders als beim Straßenverkehr (rund 40 Prozent) sollen laut Senatsprognose Schiffsemissionen bis 2020 lediglich um 0,5 Prozent zurückgehen. Soll sich das ändern, muss die Freie und Hansestadt Hamburg ihren regulatorischen Spielraum nutzen, den sie jenseits gesetzlicher Vorgaben hat.

Zu wenig über die Belastung durch den Hafen bekannt

Es gibt bisher zu wenig Messstellen im Hafen und diese untersuchen bisher zu wenig differenziert. Es fehlen vor allem die ultrafeinen Partikel (UFP), die eine große Gefahr für die Gesundheit darstellen.

Die Hintergrund- und Ozonmessstationen Veddel, Hafen/Kleiner Grasbrook am Worthdamm (beide circa 2 – 3 km entfernt von den Containerterminals) sowie die am Altonaer Elbhof liefern erste Hinweise. Obwohl sie häufig weit von den Emissionsstellen entfernt sind, hatten sie 2016 die höchsten Jahresmittelwerte aller Messstellen bei sogenannten Hintergrundwerten (>30 µg/m³, andere um die 10 µg/m³). Damit liegen sie höher als der niedrigste Wert einer der vier Straßenverkehrsmessstellen (Stresemannstraße).

Der Stundengrenzwert NO nach 39. Bundes-Immissionsschutzverordnung ist 200 µg/m³. Er darf an 18 Tagen/a überschritten werden. Schaut man sich nur diesen Feb-

ruar und März für die Messstellen Kleiner Grasbrook und Veddel an, kann man zum Beispiel für den Zeitraum 15. – 17.02.2017 zwischen 114 und 588 µg/m³ /h feststellen.

Auch bei „großen“ Feinstaubpartikeln (PM10) zeigen im Februar Veddel (21 µg/m³), Altona Elbhang (19 µg/m³) und Grasbrook (19 µg/m³) die höchsten Werte und liegen damit auch beim Partikelniederschlag etwa wie die Straßenmessstellen. Es sind zwar die gesetzlichen Auflagen (Tagesmittelwert für PM10: 50 µg/m³ Jahresmittelwert 40 µg/m³) eingehalten, unbestritten ist aber neben Stickoxiden und Schwefeloxiden insbesondere die Belastung mit Feinstaub und ultrafeinen Rußpartikeln aus Motoren eine große Gefahr für die Gesundheit der Bewohner/-innen. Laut Weltgesundheitsorganisation (WHO), deren Richtwerte deutlich unter den rechtswirksamen Grenzwerten der EU liegen, sind diese Rußpartikel ebenso krebserregend wie Asbest. Angesichts ihrer winzigen Größe werden sie nicht von Nasenhaaren, Bronchen oder Lungenbläschen gefiltert. So geraten sie über die Blutbahn in Herz und Hirn und können unter anderem für Herz-Kreislaufkrankungen, Herzinfarkte und Alzheimer verantwortlich gemacht werden.

Eine Provokation stellen die Hapag-Fähren mit ihren ungefilterten Auspuffgasen direkt bei den auf den Anlegern wartenden Passagiere/-innen dar. Mit mobilen Messgeräten wurden dramatische Werte gemessen.

Die Bilanz des Senats

Wichtige Hebel zu weniger Luftbelastung sind die externe Stromversorgung von sowie auf den Seeschiffen die Verwendung anderer Kraftstoffe, bessere Motorisierung und Abgasreinigung.

Momentan gibt es nur einen einzigen Landstromanschluss im Hamburger Hafen, am Kreuzfahrtterminal Altona, und laut NDR erst seit Ende April problemlos funktionierend. Landstrom ist derzeit signifikant teurer als mit Bordmitteln erzeugte Energie. Aktuell laufen laut Zeitungsmeldungen 40 Kreuzfahrtschiffe den Hamburger Hafen an. Mit der AIDA Sol nutzt laut Senat aber nur ein einziges Schiff tatsächlich das Landstromangebot unserer Stadt. Um die LNG Barge ist es still geworden.

„Den Einstieg in die externe Energieversorgung von Containerschiffen“ schaffen zu wollen, hatten die Koalitionäre/-innen schon 2015 postuliert. Die nun vorgeschlagenen zwei neuen Landstromanschlüsse an zwei Containerterminals und das Gewährleisten weiterer „alternativer Energieversorgungskonzepte“ (unter anderem sogenannter PowerPacs) für weitere Terminals sind wenig mehr als die Präzisierung des damals vorgeschlagenen. Landstrom für Containerschiffe wird aber erst seine Wirkung erzielen, wenn es auch genügend Schiffe gibt, die diesen nutzen können. „Im Jahr 2015 waren mehr als 7 Prozent aller Seeschiffe, die den Hamburger Hafen angelaufen haben, landstromfähig.“, so der Senat zu den damaligen Möglichkeiten (Drs. 21/3413, März 2016).

Schon im Koalitionsvertrag strebten SPD und GRÜNE „die Reduzierung der Emissionen der Binnenhafenverkehre von Fähren, Barkassen und Schleppern durch die Förderung von modernen Antrieben wie LNG, Elektro, Wasserstoff etc. oder den Einbau von Rußpartikelfiltern an.“ Hier bringt auch die vorgelegte Fortschreibung des LRP nichts Neues gegenüber schon laufenden Bemühungen der Unternehmen in diese Richtung.

In die LRP-Fortschreibung mit aufgenommen worden sind Emissionen durch Loks, Lkws und auf den Terminals selbst. Sie spielen bei der Luftbelastung durch den Hafen laut NABU aber eine geringe Rolle. Maßnahmen wie die weitere Elektrifizierung der Hafentram, Programme zur Nachrüstung von Loks (mit Filtern oder abgasärmeren Motoren sowie Hybridantrieben), das Anreizsystem für EURO-6-Lkws, die Förderung von Containerbargen auf dem Wasser sind an sich richtige Vorgehensweisen. Auch die Ideen dazu bestehen aber größtenteils schon länger und ihre Umsetzung beruht zudem auf Freiwilligkeit.

Der Ausbau der Hafentram bringe selbst laut Senatsplanung nur 2 Prozent mehr Bahnanteil im schon recht guten Modal Split im Hafen bis Mitte des nächsten Jahrzehnts; ihr Transportanteil soll 2030 bei rund 40 Prozent liegen. Zu dem Anreizsystem für mit Rußpartikelfiltern ausgestatteten Rangierloks im Hafen schreibt der Senat aber

selbst, dass Betreiberwechsel bei den durch EVU erbrachten Leistungen dort gar den erreichten Zustand verschlechterten.

Die gegenüber der Vorläuferplanung vorgesehene Steigerung der Prozentzahlen für die Euro-Abgasnormerfüllung von Lkws auf Terminals sind ungedeckte Schecks, da sie nur als freiwillige Maßnahmen vorgesehen sind. Auch der angenommene positive Ausfluss der Verkehrsmanagementmaßnahmen im Zuge des Programms „smart-PORT logistics“ von HPA fällt bei angenommener Zunahme von Ziel- und Quellverkehr im Hafen per Lkw wohl nicht sonderlich ins Gewicht. Und ob bei angenommener ansteigender Verkehrsleistung die Qualität des Verkehrsablaufes auf dem Niveau 2014 bleiben und so negative Wirkungen auf Emissionen reduziert werden, kann bezweifelt werden.

Eine konsequente Luftreinhaltestrategie für den Hafen sieht anders aus, darum macht die Fraktion DIE LINKE folgende Vorschläge:

Die Bürgerschaft möge beschließen:

Der Senat wird aufgefordert,

I. Mehr Informationen über die Belastungen

1. als Grundvoraussetzung das Wissen über Emissionen und Immissionen im Hafen zu verbessern und transparent darzustellen. Hier reicht die Datenlage der Freien und Hansestadt Hamburg nicht aus. Statistische Daten werden den weitreichenden Nachhaltigkeitszielen nicht gerecht und müssen granularer als valide Datenbasis vorliegen und auch nach den unterschiedlichen Feinstäuben differenziert werden. Dazu sind weitere Messstellen im Hafen und im Osten der Stadt nötig. Dabei sollte sich im Sinne einer Best Practice auch daran orientiert werden, was in anderen Häfen gemessen und berechnet wird (zum Beispiel Antwerpen, Le Havre und US-Westküste).
2. ein groß angelegtes Messprogramm, auch an neuen Stellen im Hamburger Hafen, zur vorhandenen Belastung zu starten. In diesem Zusammenhang sind auch mobile Messstationen einzubeziehen.
3. die derzeit in der Freien und Hansestadt Hamburg vorhandene Datenbasis, die zur Umsetzung der geforderten Richtgrößen notwendig ist, auf Basis der international verabredeten Kriterien gegebenenfalls neu zu erstellen und dabei die WHO-Grenzwerte mit einzubeziehen;
4. daraus unter anderem ein Schadstoffkataster Hafen zu erstellen und öffentlich zugänglich zu machen.
5. das für den Hafen völlig unterschätzte Thema Rußpartikelbelastung anzugehen, auch wenn auf EU-Ebene noch Grenzwerte fehlen.
6. Den Umstand, dass laut Umweltbundesamt die Belastungsgrenzen für Arbeitsplätze prozentual teils erheblich höher als bei Wohngebieten sind, kritisch zu beleuchten und dazu die Untersuchungen zu Belastungen der im Hafen Arbeitenden mit Luftschadstoffen öffentlich zugänglich zu machen – um mehr Informationen über die Emissionen zu erhalten und gegebenenfalls das Amt für Arbeitsschutz der Freien und Hansestadt Hamburg anzuweisen, mit weiteren Untersuchungen zu Belastungen an den Kaikanten tätig zu werden und Aktivitäten zu ergreifen, um die an den Kais und im Hafen Arbeitenden besser zu schützen.
7. die Lärmbelastung durch und im Hafen zu reduzieren und Transparenz zum Beispiel in Bezug auf die Messungen von Ö1, Ö2, F1, F2 herzustellen,

II. Internationale Absprachen vorantreiben

8. im Vorgriff auf das bis 2021 kommende Stickstoffoxid-Emissionskontrollgebiet (NECA) Nord- und Ostsee innerhalb der sogenannten Nordrange beziehungsweise mit den deutschen Nordseehäfen Absprachen zu forcieren, damit nicht nur alle ab 2021 auf Kiel gelegten Schiffe im Fahrtgebiet dann verminderte Grenzwerte

einhalten, sondern, wie in den Ostseeanrainer-Verkehren, schon vorher Schiffe – wie die Scandlines-Fähren Rostock-Gedser – verminderte Richtwerte einhalten.

9. in Verhandlungen mit den Anrainern/-innen dafür zu sorgen, das im oben bezeichneten NECA-Gebiet, dessen Verkehre oft genug über den NOK auch Hamburg anlaufen, nicht vorrangig die in der derzeitigen Übergangszeit gebauten Schiffe mit schlechteren Werten fahren.

III. Kontrollen durchführen

10. das Personal der Wasserschutzpolizei aufzustocken, um im Hafen und der Unterelbe häufiger Schiffsemissionen kontrollieren zu können.
11. die rechtlichen Bedingungen für markant höhere Bestrafungen und Kontrollen – wie in Dänemark – zu schaffen. Die zu zahlenden Bußgelder bei festgestellten und zugeschriebenen Schadstoffemissionen sind grotesk gering.

IV. Containerschifffahrt reinigen

12. vor dem Hintergrund als Hafenstadt eine aktive Rolle in der Reduzierung der Schiffsemission weltweit zu suchen. Die ungefilterte Verbrennung von Sondermüll (schwerem Heizöl) auf den Ozeanen belastet die gesamte Welt dramatisch mit Schadstoffen. Hier müssen internationale Standards zur Verwendung besserer Brennstoffe, besserer Motorisierung und Abgasfilterung erreicht werden.
13. vor dem Hintergrund, das die Containerschifffahrt im Hafen die Hauptverursacherin von Emissionen ist, externe Stromanlagen für Containerterminals/-schiffe mit hoher Priorität anzustreben und ihre Nutzung zu forcieren.
14. dafür zu sorgen, die Nutzung der Landstromanlagen zu verbessern, deren Nutzung zu gering ist. Es sind die rechtlichen Voraussetzungen zu schaffen, dass dafür ausgestattete Schiffe dazu gezwungen werden können, diese zu nutzen. Wenn sie nicht Landstrom nutzen, sollen Kreuzfahrtschiffe nach einer Übergangszeit nicht mehr den nördlichen Bereich des Hafens anlaufen dürfen.
15. zu überlegen, ob und wie die finanzielle Abrechnung der Landstromanlagen mit sehr reduzierter Stromsteuer beziehungsweise einem Verzicht auf die EEG-Umlage möglich wäre, um den Strom günstiger zu machen.
16. dafür zu sorgen, das nur aus erneuerbaren Quellen erzeugter Strom für die sogenannte Landstromversorgung genutzt wird.
17. auch wenn LNG noch einige Probleme macht –wie Schlupf et cetera –, die LNG-Infrastruktur beschleunigt auszubauen und dazu einen detaillierten Zeitplan vorzulegen.
18. die Forschung zu schadstoffarmen Schiffsantrieben in Hamburg zu initiieren/intensivieren.
19. zu prüfen, wie mit einer kurzen Übergangszeit zum Beispiel in den Ausschreibungen oder mittels Verordnung vorzuschreiben ist, dass im Hafen tätige Unternehmen wie Schlepperdienste oder Fahrgastschiffanbieter nur noch mit Lkw-Diesel betrieben werden beziehungsweise den bestmöglichen Kraftstoff verwenden oder Abgasnachbehandlungssysteme nachrüsten müssen.
20. dafür zu sorgen, dass so schnell wie möglich alle Hafenschiffe von HADAG und HPA mit saubereren Kraftstoffen betrieben werden als Schiffsdiesel, zum Beispiel mit Lkw-Diesel und den dementsprechenden Katalysatoren und Rußpartikelfiltern. Probleme der Schiffsemissionen müssen vor allem an den Maschinen selbst gelöst werden.
21. mit den betroffenen Unternehmen einen Zeitplan für die schnelle Um- beziehungsweise Nachrüstung von HADAG-Fähren und HPA-Schiffen zu vereinbaren.

V. Lkw-Verkehre auch im Hafen vermeiden und Emissionen verringern

22. dem Beispiel Rotterdams zu folgen und nur Euro-VI-Norm-Lkws ins Hafengebiet einfahren zu lassen.

23. um die Lkw-Verkehre, insbesondere auch bei den hafeneninternen Transporten, zu ersetzen, die Rahmenbedingungen für den verstärkten Wassertransport zu verbessern und einen Zeitplan dafür vorzulegen.
24. weitestgehend emissionsarmen Schutenttransport zur Müllverbrennung Rugenberger Damm anzuwenden und dazu unter anderem mit der SRH zu verbindlichen Regelungen zu kommen.
25. darzustellen, wie die Spreizung der Hafengebühren bisher gehandhabt wurde. Dazu sind der Bürgerschaft eine Bilanz unterschiedlicher Hafengebühren je Schadstoffbelastungsgruppe sowie konkrete Pläne im 1. Quartal 2018 vorzulegen.
26. der Bürgerschaft bis zum 2. Quartal 2018 über die Sachstände zu berichten.