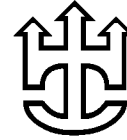


UNTERNEHMENSVERBAND HAFEN HAMBURG E.V.

Behörde für Umwelt und Energie
Neuenfelder Straße 19
21109 Hamburg



Mattentwiete 2
20457 Hamburg

Postfach 11 02 03
20402 Hamburg

Telefon (040) 37 89 09-0
Telefax (040) 37 89 0970
E-Mail: info@uvhh.de
<http://www.uvhh.de>

21.06.2017
He/H.II.4.1

Luftreinhalteplan

Sehr geehrte Damen und Herren,

im Unternehmensverband Hafen Hamburg e.V. (UVHH) sind mehr als 100 Hamburger Hafenumschlagunternehmen zusammengeschlossen sowie die Unternehmen, die hierzu vor- und nachgelagerte Tätigkeiten ausüben. Der UVHH setzt sich dafür ein, die Wettbewerbsfähigkeit des Hamburger Hafens zu stärken und seine Standortbedingungen zu sichern.

Zu dem Entwurf für eine zweite Fortschreibung des Hamburger Luftreinhalteplans nimmt der UVHH wie folgt Stellung.

Lokale NO₂-Grenzwertüberschreitungen

Die 2. Fortschreibung des Hamburger Luftreinhalteplans (LRP) wurde notwendig, weil an vier Messstationen des Hamburger Luftgütemessnetzes (Habichtstraße, Kieler Straße, Max-Brauer-Allee und Stresemannstraße) Überschreitungen des EU-Jahresmittelgrenzwertes für Stickstoffdioxid (NO₂) von 40 µg/m³ im jährlichen Durchschnitt festgestellt worden sind. Mit Urteil vom 05.11.2014 hat das Verwaltungsgericht Hamburg die Stadt verurteilt, den Luftreinhalteplan so zu ändern, dass dieser die erforderlichen Maßnahmen zur schnellstmöglichen Einhaltung des über ein Kalenderjahr gemittelten Immissionswertes für NO₂ in Höhe von 40 µg/m³ enthält (VG Hamburg, Urteil vom 05.11.2014, Az.: 9 K 1280/13).

Lokale Emissionen, städtische Zusatzbelastung, regionale Hintergrundbelastung

Die an den vier Messstationen ermittelten Grenzwertüberschreitungen werden ganz überwiegend durch den Kfz-, Nutzfahrzeug- und Bus-Verkehr in diesen Straßen lokal verursacht. Neben diesen lokalen Emissionen tragen die städtische Zusatzbelastung (Beitrag aller Hamburger Emittenten) und die regionale Hintergrundbelastung (großräumiger Beitrag von Emittenten aus anderen Regionen und Ländern) zu den in den vier Straßen gemessenen NO₂-Volumenmassenanteilen bei.

Die städtische Zusatzbelastung entsteht durch Emissionen in den Bereichen Verkehr (Straße, Schiff, Flugzeug, Schiene, mobile Maschinen und Geräte), Kleinf Feuerungsanlagen (Heizung, Wärmeerzeugung) und Industrie. Im Bereich Verkehr tragen hauptsächlich der Kfz-Verkehr und in der Reihenfolge danach der Schiffsverkehr zur städtischen Zusatzbelastung bei. Der Anteil des Schiffsverkehrs an den NO₂-Messwerten nimmt mit höherer Entfernung zum Hafen signifikant ab.

Zudem wurde an der direkt im Hamburger Hafen gelegenen Messstation (Hamburg Hafen, Stationscode DEHH081) keine Überschreitung des NO₂-Jahresmittelgrenzwertes festgestellt, so dass der Beitrag zur städtischen Zusatzbelastung zwar vorhanden ist, im Hamburger Hafen selbst jedoch keine NO₂-Grenzwertüberschreitung gemessen worden ist.

Rechtliche Vorgaben für den Inhalt des Luftreinhalteplans

Das Urteil des VG Hamburg enthält die Vorgabe, dass Maßnahmen zur „*schnellstmöglichen*“ Einhaltung der NO₂-Grenzwerte zu ergreifen sind. Solche schnellstmöglich wirkenden Maßnahmen zur Einhaltung der EU-Grenzwerte für NO₂ an den vier Messstation sind insbesondere Maßnahmen in Bezug auf die dortigen lokalen Hauptverursacher.

Die gesetzlichen Vorgaben für die zu ergreifenden Maßnahmen finden sich im Bundes-Immissionsschutzgesetz. Hinsichtlich des Inhalts des Luftreinhalteplans ergibt sich jedoch aus § 47 BImSchG nur, dass Maßnahmen festzulegen sind. Welche Maßnahmen genau zu treffen sind, bleibt einem weitreichenden planerischen Gestaltungsermessen der Aufstellungsbehörde überlassen. Als Maßnahme kommt daher grundsätzlich jede Handlungsform der Aufstellungsbehörde in Betracht.

Das planerische Gestaltungsermessen wird durch das verwaltungsrechtliche Verhältnismäßigkeitsprinzip begrenzt. Nach § 47 Absatz 4 Satz 1 BImSchG sind die Maßnahmen entsprechend des Verursacheranteils und unter Beachtung des Grundsatzes der Verhältnismäßigkeit gegen alle Emittenten zu richten, die zum Überschreiten der Immissionswerte beitragen. Die Verhältnismäßigkeit ist gegeben, wenn die Maßnahmen zur Zielerreichung geeignet, erforderlich und angemessen sind.

Für Maßnahmen in Bezug auf den Straßenverkehr sieht § 47 Absatz 4 Satz 2 BImSchG außerdem das Einvernehmen der für den Straßenverkehr zuständigen Behörde vor.

Und schließlich ergibt sich aus § 47 Absatz 5 Satz 1 in Verbindung mit § 45 Absatz 2 a) BImSchG, dass die Maßnahmen unter anderem auch dem integrierten Ansatz des Umweltschutzes Rechnung tragen müssen, d.h. dass keine schlichte Verlagerung der Belastung in andere Umweltmedien erfolgen darf.

Bedeutung des Hamburger Hafens

Der UVHH begrüßt zunächst, dass der Entwurf zur zweiten Fortschreibung des Luftreinhalteplans im Rahmen der Verhältnismäßigkeitsprüfung die Bedeutung des Hamburger Hafens für die regionale und nationale Volkswirtschaft sowie für die Versorgungssicherheit nicht nur der Metropolregion, sondern auch großer Teile Mittel- und Osteuropas erkennt (LRP, Seite 158).

Bundespolitische Vorgaben

Aufgrund dieser Bedeutung des Hamburger Hafens ist unter anderem sicherzustellen, dass sich die im Luftreinhalteplan für den Hafen enthaltenen Maßnahmen in dem Rahmen bewegen, der durch das von der Bundesregierung im Januar 2016 verabschiedete Nationale Hafenkonzept für die See- und Binnenhäfen 2015 vorgegeben wird. Zudem ist das strategische Konzept des Aktionsplans Güterverkehr und Logistik der Bundesregierung zu berücksichtigen und es sind die vom Bundeskabinett im Januar 2017 beschlossenen Vorgaben der Maritimen Agenda 2025 zu beachten.

Die Leitlinien aus den obigen Bundeskonzepten und -plänen sind bei allen hafen- und verkehrsrelevanten Maßnahmen des Luftreinhalteplans von Bedeutung. Insbesondere ist zu gewährleisten, dass hafenrelevante Maßnahmen den Grundsatz der Wettbewerbsneutralität beachten, mithin den Hamburger Hafen im Wettbewerb unter den Nordrange-Häfen nicht schlechter stellen als die Wettbewerbshäfen.

Hafenrelevante Maßnahmen

Der Entwurf für eine zweite Fortschreibung des Luftreinhalteplans für Hamburg enthält hafenrelevante Maßnahmen im Maßnahmenpaket 7 (Hafenverkehrslogistik) und im Maßnahmenpaket 8 (Schifffahrt).

Im Maßnahmenpaket 7 (Hafenverkehrslogistik) finden sich folgende Einzelmaßnahmen:

- Freiwillige Selbstbeschränkung im Hafen auf Euro-V/VI-LKW,
- Steuerung der Verkehrs- und Warenflüsse im Hafen („SmartPORT Logistics“),
- Hafenbahnmodernisierung
- sowie ein Nutzungsentgelt der Hafenbahn mit Umweltkomponente.

Das Maßnahmenpaket 8 (Schifffahrt) sieht folgende Einzelmaßnahmen vor:

- Landstromanschluss Altona und LNG Hybrid Barge,
- Externe Energieversorgung von Containerschiffen,
- Schaffung einer LNG-Infrastruktur,
- Moderne Antriebe für Fähren, Barkassen und Schlepper,
- Stärkung der hafeninternen Umfuhren von Containern auf dem Wasser,
- Stärkung der Binnenschifffahrt,
- Umweltkomponente beim Hafengeld,
- Emissionssenkung im kooperativen Verfahren.

Zu den obigen Einzelmaßnahmen nimmt der UVHH wie folgt Stellung.

Freiwillige Selbstbeschränkung im Hafen auf Euro-V/VI-LKW

Der UVHH weist darauf hin, dass eine freiwillige Selbstbeschränkung der Hafenunternehmen, nur noch solche LKW abzufertigen, die mindestens die EU-Abgasnorm Euro V einhalten, nicht umsetzbar sein dürfte. Die Umschlag- und Lagerunternehmen können mangels vertraglicher Beziehungen zu den Fuhrunternehmen, die die Güter im Auftrag Dritter anliefern bzw. abholen, keinen Einfluss darauf nehmen, mit welchem LKW die Güter abgeholt bzw. angeliefert werden. Vertragliche Beziehungen der Umschlagunternehmen bestehen ausschließlich zu den Reedereien, die ihrerseits im Regelfall aber nur für die Seestrecke verantwortlich sind und daher ebenfalls keinen Einfluss darauf nehmen können, mit welcher Art von LKW der Vor- bzw. Nachlauf der Güter auf der Straße durchgeführt wird.

Eine freiwillige Selbstbeschränkung privater Hafenunternehmen dürfte daher in der betrieblichen Praxis nicht umsetzbar sein. Gegen öffentlich-rechtliche Maßnahmen als Alternative bestehen rechtliche Bedenken. Ein staatliches Abfertigungsverbot für ältere LKW mit Abgasklasse bis Euro IV wäre aller Voraussicht nach wegen eines unverhältnismäßigen Eingriffes in den eingerichteten und ausgeübten Gewerbebetrieb der betroffenen Fuhrunternehmen rechtlich angreifbar. Das Gleiche dürfte für jedes Verwaltungshandeln gelten, durch das ein Umschlagunternehmen zur Aussprache eines solchen Abfertigungsverbotes verpflichtet wird.

Zudem würden durch ein Abfertigungsverbot von LKW der Abgasklassen bis Euro IV faktisch Hafen-Umweltzonen innerhalb der geographischen Grenzen der Hafenunternehmen errichtet, in denen der Betrieb bestimmter Kraftfahrzeuge verboten ist. Die Einführung von Umweltzonen gehörte jedoch bislang nicht zu den politischen Zielen Hamburgs.

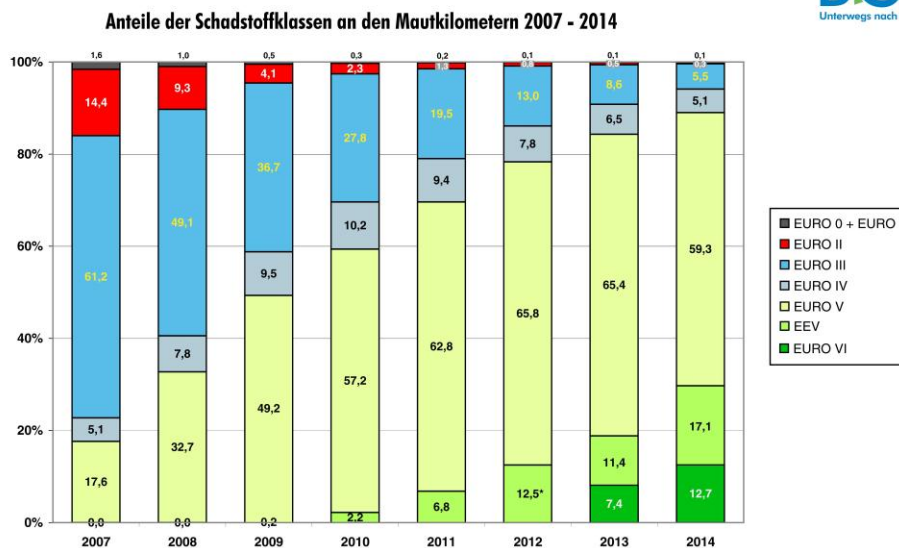
Neben der fehlenden praktischen Umsetzbarkeit, den rechtlichen Bedenken und dem politischen Aspekt bestehen schließlich auch Zweifel, ob mit der Maßnahme überhaupt erhebliche Immissionsminderungen erzielt werden können.

Zunächst ist darauf hinzuweisen, dass die im LRP enthaltene Maßnahme nur die Abgasklassen Euro V und Euro VI nennt. Konsequenterweise einzubeziehen wäre aber auch der für Busse und LKW geschaffene europäische Abgasstandard EEV (Enhanced Environmentally Friendly Vehicle), der in Bezug auf die Emissionsvorgaben zwischen Euro V und Euro VI anzusiedeln ist.

Wie sich aus der unten stehenden Statistik des Bundesverbandes Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung (BGL) ergibt, wurden bereits im Jahr 2014 insgesamt 89,1 % der Mautkilometer mit LKW der Abgasklassen Euro V (59,3 %), EEV (17,1 %) und Euro VI (12,7 %) gefahren.



Informationen zur LKW-Maut



Quellen: Bundesamt für Güterverkehr, Köln und Berechnungen des BGL; Darstellung BGL e.V.

* EEV + EURO VI

Erstellt: Januar 2015

© Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung (BGL) e.V. - Abteilung Öffentlichkeitsarbeit und Wirtschaftsbeobachtung - Breitenbachstraße 1, 60487 Frankfurt am Main - Telefon: (069) 7919-277 - Telefax: (069) 7919-227 - presse@bgl-ev.de - www.bgl-ev.de
Verwertung und Vervielfältigung - auch auszugsweise - nur mit Quellenangabe BGL gestattet.

Drei Jahre später im Jahr 2017 dürfte die LKW-Flottenmodernisierung entsprechend weiter vorangeschritten sein. Legt man die Entwicklung in den drei Jahren von 2011 bis 2014, also ein Abfallen des Anteils der Abgasklassen Euro 0 bis IV von 30,4 % in 2011 auf 10,9 % in 2014, mithin eine rund 64 %-ige Minderung des Anteils innerhalb von drei Jahren, auch für den Dreijahres-Zeitraum von 2014 bis 2017 zugrunde, so dürfte der Anteil der Mautkilometer mit LKW der Abgasklassen Euro V oder besser im Jahr 2017 auf rund 93 % gestiegen sein (64%-ige Minderung des Euro 0-IV-Anteils von 10,9 % = 7 %).

Die Statistik zeigt, dass allein durch die durch Zeitablauf voranschreitende Flottenmodernisierung erhebliche Emissionsfortschritte erzielt werden, und zwar innerhalb des dem LRP zugrunde liegenden zeitlichen Zielkorridors bis 2020/2025. Daher dürfte innerhalb der Verhältnismäßigkeitsprüfung das Merkmal der Erforderlichkeit der Maßnahme „Freiwillige Selbstbeschränkung im Hafen auf Euro-V/VI-LKW“ zweifelhaft sein.

Zusätzlich stellt sich die Frage, ob auch die Verhältnismäßigkeit im engeren Sinne, also die Zumutbarkeit der Maßnahme für die Hafenunternehmen, erfüllt ist, denn selbst wenn nur ein geringer prozentualer Anteil an LKW im Vor- und Nachlauf nicht abgefertigt würde bzw. werden könnte, wären erhebliche Störungen bei den Betriebsabläufen zu befürchten.

Insgesamt dürfte demnach eine Beschränkung der Abfertigung auf LKW, die mindestens die EU-Abgasnorm Euro V erfüllen, gleich, ob sie freiwillig-privat oder hoheitlich erfolgt,

kein Maßnahme darstellen, die betriebspraktisch durchführbar und in rechtlicher Hinsicht verhältnismäßig ist.

Steuerung der Verkehrs- und Warenflüsse im Hafen („SmartPORT Logistics“)

Der UVHH teilt die Auffassung, dass Effizienzsteigerungen auch durch den Einsatz moderner IT-Technologien erreicht werden können. Besondere Aufmerksamkeit sollten dabei Maßnahmen zur Verstetigung des Verkehrsflusses erfahren, da insbesondere durch Stauvermeidung und Vermeidung von Stop-and-go-Verkehren Emissionen vermieden werden können.

Der UVHH weist in diesem Zusammenhang darauf hin, dass die Hamburger Seehafenverkehrswirtschaft durch die DAKOSY AG bereits eine Vielzahl von intelligenten IT-Lösungen zur Effizienzsteigerung bei Umschlag- und Logistikprozessen umgesetzt hat.

Hafenbahnmodernisierung

Der UVHH unterstützt nachdrücklich die weitere Modernisierung der Hafenbahn-Infrastruktur. Insbesondere durch die Elektrifizierung weiterer Strecken können weitere Emissionsminderungen bei dem bereits heute sehr umweltfreundlich arbeitenden Verkehrsträger Bahn erzielt werden.

Der UVHH weist in diesem Zusammenhang darauf hin, dass bei den Hinterlandtransporten im Modal Split der Verkehrsträger Bahn, LKW und Binnenschiff der Anteil der Bahn im Jahr 2016 bereits bei 46,6% lag. Im Container-Hinterlandverkehr hatte die Bahn im Jahr 2016 einen Anteil von 42,3% (Quelle: HHM, Der Hamburger Hafen, Daten und Fakten 2017). Aus diesem Grund bitten wir um Überprüfung und ggf. Korrektur der Daten auf Seite 90 der LRP-Entwurfes, wo es heißt, der Anteil der Bahn werde *„bis 2030 voraussichtlich auf 40,1 % im Containertransport steigen (Quelle: ISL 2015)“*.

Nutzungsentgelt der Hafenbahn mit Umweltkomponente

Der UVHH begrüßt, dass der seit 2011 beim Hafenbahnnutzungsentgelt bestehende Umweltrabatt für die Installation von Rußpartikelfiltern in Rangierloks nun auch auf Hybridloks angewandt werden soll. Die Gleichstellung ist angezeigt, da Hybridloks bis zu 70% weniger NOx emittieren.

Landstromanschluss Altona und LNG Hybrid Barge sowie externe Energieversorgung von Containerschiffen

Der UVHH begrüßt die Förderung des vermehrten Einsatzes von Landstrom während der Liegezeiten von Seeschiffen. Die Schaffung einer möglichst umweltfreundlichen Strom-Infrastruktur ist dabei staatliche Aufgabe und daher die Errichtung und der Betrieb staatlich zu finanzieren.

Da kein Anschlusszwang für die Reedereien besteht, ist aus Sicht des UVHH sicherzustellen, dass die Nutzung von Landstrom für die Reedereien im Ergebnis keine höheren Gesamtkosten verursacht, sondern möglichst kostengünstiger ist als die fossile Stromproduktion per Hilfsdiesel an Bord. Hierzu sollte die Höhe des Umweltrabattes beim Hafengeld bei Verwendung von Landstrom und/oder der Strombezugspreis entsprechend eingestellt werden. Im Ergebnis müssen effektive Anreize für die Reedereien für einen Bezug von Landstrom geschaffen werden.

Der UVHH macht zusätzlich darauf aufmerksam, dass die Verwendung mobiler Stromversorgungslösungen gegenüber festen Landstromanlagen wegen niedrigerer Investitionskosten, eines flexibleren Einsatzes und eines geringeren Flächenbedarfs vorzugswürdig sein dürfte. Entscheidend ist dabei der flexiblere Einsatz. Bei 280 Liegeplätzen für Seeschiffe im Hamburger Hafen dürfte es finanziell nicht möglich sein, alle Liegeplätze

mit festen Landstromanlagen auszurüsten. Wenn daher also nur wenige Liegeplätze mit festen Landstromanlagen ausgestattet werden können, dürfte es wiederum praktisch nicht möglich sein, alle Schiffe, die über einen Landstromanschluss verfügen, stets nur an diesen wenigen Liegeplätzen abzufertigen. Mobile Stromversorgungseinheiten könnten dagegen je nach Bedarf an jedem Liegeplatz eingesetzt werden.

Schaffung einer LNG-Infrastruktur

Der UVHH begrüßt den Aufbau der LNG-Infrastruktur in Form eines bedarfsorientiert wachsenden LNG-Terminals im Hamburger Hafen.

Moderne Antriebe für Fähren, Barkassen und Schlepper

Der UVHH hat sich über den unter seinem Dach arbeitenden Hafenschiffahrtsverband Hamburg (HSVH) bereits aktiv an der Erprobung emissionsarmer alternativer Schiffskraftstoffe beteiligt. In einem Probetrieb an dem rund 20 Fahrzeuge von zehn Unternehmen teilgenommen haben, wurde der Einsatz eines synthetischen Dieselmotorkraftstoffes auf Erdgasbasis (Gas-to-Liquid, GtL-Diesel) getestet. Der Kraftstoff kann ohne Motorumbaumaßnahmen verwendet werden. Erste Messungen bestätigen einen bis zu 70 % reduzierten Ausstoß an Rußpartikeln und eine NOx-Minderung von bis zu 20 %.

Der UVHH regt an, dass die durch Verwendung emissionsarmer Kraftstoffe für die Unternehmen entstehenden Mehrkosten durch entsprechende Umweltrabatte bei den Hafentgelten aufgefangen werden, um den flächendeckenden Einsatz möglichst emissionsarmer Kraftstoffe effektiv zu fördern.

Stärkung der hafeninternen Umfuhren von Containern auf dem Wasser

Der UVHH begrüßt die Förderung der Containerumfuhren auf dem Wasserweg. Die Nutzung des Wasserweges kann nicht nur zur Emissionsminderung beitragen, sondern entlastet auch die Straßeninfrastruktur und trägt damit zur Verstetigung des LKW-Verkehrsflusses bei. Um eine gezielte Förderung zu ermöglichen, sollte zuvor geprüft werden, ob und in welchem Maße wasserseitige Containerumfuhren in der Gesamtschau Emissionsvorteile gegenüber Umfuhren mit Euro VI-LKW besitzen.

Stärkung der Binnenschifffahrt

Der UVHH begrüßt, dass bei den hafenrelevanten Maßnahmen zur Luftreinhaltung ein Schwerpunkt in der Förderung der Binnenschifftransporte liegt.

Der UVHH bittet in diesem Zusammenhang um Prüfung, ob die Einrichtung eines zentralen Binnenschiffs-Hubs im Bereich Steinwerder Süd die Transporte per Binnenschiff maßgeblich voranbringen könnte.

Zudem spricht sich der UVHH für den Abbau von Vorschriften aus, die Binnenschiffe gegenüber anderen Verkehrsträgern benachteiligen und bietet hierzu an, dass die zuständigen Behörden in Kontakt und Diskussion mit dem unter dem Dach des UVHH arbeitenden Hafenschiffahrtsverband Hamburg treten können.

Umweltkomponente beim Hafengeld

Ein Bonus-System beim Hafengeld wird vom UVHH befürwortet. Eine Gegenfinanzierung der durch Umweltrabatte ausgelösten Mindereinnahmen sollte jedoch aus dem Etat der Umweltbehörde erfolgen, um die HPA nur mit solchen Kosten zu belasten, die durch ihre gesetzlichen Aufgaben aus dem Gesetz über die Hamburg Port Authority (HPAG) entstehen.

Eine Malus-Komponente beim Hafengeld wird wegen ihres strafenden Charakters und der daraus folgenden wettbewerbsverzerrenden Wirkung vom UVHH abgelehnt.

Eine Malus-Komponente widerspräche auch dem Prinzip, dass Emissionsminderungen im Seeverkehr auf internationaler Ebene der IMO sowie auf europäischer Ebene reguliert werden, um wettbewerbsneutrale Lösungen zu schaffen, die gleichermaßen alle Reedereien betreffen und nicht nur Reedereien, die einen bestimmten Hafen anlaufen bzw. anlaufen wollen.

In diesem Zusammenhang verstieße eine Malus-Komponente beim Hafengeld auch gegen die bundespolitischen Vorgaben, nach denen wettbewerbsverzerrende Maßnahmen unterbleiben sollen. So heißt es z.B. in der „Maritimen Agenda 2025“ der Bundesregierung auf Seite 15 *„Bei der Entwicklung von Klima- und Umweltstandards legt die Bundesregierung großen Wert auf einen kohärenten Rahmen mit global gültigen Regeln, um einen effektiven Schutz unter Vermeidung von Wettbewerbsverzerrungen sicherzustellen.“*

Emissionssenkung im kooperativen Verfahren

Der Koalitionsvertrag sieht vor, dass die HPA ihren Nachhaltigkeitsbericht nach Möglichkeit zu einem Nachhaltigkeitsbericht für den gesamten Hamburger Hafen ausbauen soll und dass langfristig das Ziel eines emissionsarmen Hafens in einem kooperativen Verfahren mit der Hafenwirtschaft verfolgt werden soll.

Der UVHH steht einem kooperativen Verfahren offen gegenüber und weist darauf hin, dass nach aktuellen Umfrageergebnissen die UVHH-Mitgliedsunternehmen in den letzten Jahren Energieeffizienzmaßnahmen umgesetzt haben, durch die pro Jahr über 60 Millionen kWh Energie eingespart bzw. aus regenerativen Quellen oder mit emissionsarmen Technologien erzeugt werden und dass hierdurch jährlich über 76.000 Tonnen CO₂ und, je nach eingesparten fossilen Energieträger, auch ein entsprechender Anteil an NO₂ vermieden wird.

Wir würden uns freuen, wenn die oben erläuterten Aspekte im weiteren Rechtssetzungsverfahren zur 2. Fortschreibung des Luftreinhalteplans für Hamburg Berücksichtigung finden.

Mit freundlichen Grüßen

UNTERNEHMENSVERBAND HAFEN HAMBURG E.V.



Dr. Peter Hesse