

## **Antrag**

**der Abgeordneten Dominik Lorenzen, Dr. Anjes Tjarks, Martin Bill,  
Phyliss Demirel, Mareike Engels, Anna Gallina, Ulrike Sparr, Dr. Carola Timm  
(GRÜNE) und Fraktion**

**und**

**der Abgeordneten Dr. Joachim Seeler, Hansjörg Schmidt, Arno Münster,  
Birte Gutzki-Heitmann, Dorothee Martin, Wolfgang Rose, Karl Schwinke,  
Hauke Wagner (SPD) und Fraktion**

**Betr.: Gemeinsame Resolution der Hamburgischen Bürgerschaft mit dem  
gemeenteraad von Rotterdam: Kooperation der Hafenstädte bei der  
Reduktion von Schiffsemissionen**

90 Prozent des weltweiten Handels erfolgt über die Seeschifffahrt. Im Vergleich zu anderen Transportmitteln sind Schiffe die energieeffizienteste Form des Warentransports. Zudem ist der Seehandel ein Rückgrat der Völkerverständigung. Die Verfügbarkeit von Waren ist ein erheblicher Faktor für den europäischen Wohlstand, deren Produktion und Verkauf bietet Entwicklungsmöglichkeiten für die Lieferanten.

Im nordeuropäischen Bereich trägt der Seehandel erheblich zur Wertschöpfung ganzer Regionen bei. In Frankreich, Irland, Großbritannien, Belgien, den Niederlanden, Deutschland, Dänemark, Norwegen, Schweden, Finnland, Estland, Lettland, Litauen und Polen bilden Seehäfen seit der Zeit der Hanse lokale, eng miteinander verknüpfte Ballungszentren. Diese stehen aber auch im Wettbewerb um Handelsvolumina, Liniendienste und Auslandsverbindungen.

Zugleich ist die Handelsseeschifffahrt allein für mehr als 3 Prozent der weltweiten CO<sub>2</sub>-Emissionen verantwortlich. Das in internationalen Gewässern überwiegend als Treibstoff verwendete Schweröl ist als Rückstand aus dem Raffinerieprozess eigentlich Sondermüll und enthält entsprechend viele Gift- und Problemstoffe. Die menschengemachte Erderwärmung bedroht gerade auch die Seehäfen durch steigende Meeresspiegel und Flutwellen. Zudem stoßen die Schiffe in den Häfen große Mengen Feinstaub und Stickoxide aus, die dazu beitragen, dass Schadstoffgrenzwerte überschritten werden, und sie erzeugen erhebliche Lärmbelastungen.

Gerade wo die Hafenemissionen mit den Verkehrs- und Industrieabgasen einer Großstadt zusammentreffen, entstehen schädliche Schadstoffkonzentrationen in der Luft und ein unverträglicher CO<sub>2</sub>-Fußabdruck der Region.

In den Hafenstädten gibt es zahlreiche Überlegungen zur Reduzierung der lokalen und globalen Schiffsemissionen. Allerdings weisen Seehandelsunternehmen häufig darauf hin, dass hohe ökologische Anforderungen eine Wettbewerbsverzerrung darstellen, wenn diese nur in einzelnen Häfen gelten. Solange sie nur in ihrem eigenen Zuständigkeitsbereich handeln, sehen Hafenbehörden und Politik daher häufig die Gefahr, den Handel im eigenen Hafen abzuwürgen.

Zugleich sind für viele ökologische Verbesserungen erhebliche Investitionen nötig – sei es schiffseitig für Scrubber, SCR<sup>1</sup>-Katalysatoren, LNG<sup>2</sup>-Motoren oder Landstromanschlüsse oder landseitig für Filterreinigungsanlagen, LNG-Terminals oder Landstromsysteme. Bleibt deren Nutzung freiwillig, rentieren sich diese Investitionen häufig nicht, werden sie mancherorts verpflichtend eingeführt, greift das Argument der Wettbewerbsverzerrung. Es ist also notwendig, ein *level playing field*, gleiche ökologische und ökonomische Wettbewerbsbedingungen, herzustellen.

Dazu gibt es bereits eine Vielzahl wichtiger Ansätze wie auf globaler Ebene das Pariser Abkommen mit Verpflichtungen zur CO<sub>2</sub>-Reduktion und auf global-maritimer Ebene das „Internationale Übereinkommen zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe“ MARPOL der International Maritime Organisation (IMO). Mit Blick auf die Schwefelkonzentration in Schiffstreibstoffen konnten mit der Schaffung der Schwefel-Emissionskontrollgebiete (SECA) im Nord- und Ostseeraum mit einer Obergrenze von 0,1 Prozent und der weltweiten Obergrenze von 0,5 Prozent ab 2020 bereits Fortschritte erreicht werden. Aber zum Vergleich: Im Straßenverkehr ist nur ein Fünfhundertstel von diesem Schwefelgehalt erlaubt. Bei den Stickoxiden sind die Nordamerikanischen Häfen und Gewässer hingegen schon sehr viel weiter, wo bereits Stickoxid-Emissionskontrollgebiete (NECA) eingerichtet wurden, die in Nord- und Ostsee erst ab 2021 gelten sollen. Das Tier III des MARPOL-Annex VI setzt jedoch bislang lediglich für neugebaute Schiffe strenge Stickoxid-Grenzwerte.

Neben diesen globalen Organisationen haben sich auch einzelne Häfen bereits mehrfach zu gemeinsamen Initiativen zusammengefunden. Neben der engen Zusammenarbeit zwischen den Hafenbehörden der Nordrange ist hier insbesondere die World Ports Climate Initiative (WPCI) und das World Ports Sustainability Program (WPSP) der International Association of Ports and Harbors (IAPH) zu nennen sowie der Zusammenschluss von sieben führenden Häfen zum World Ports Climate Action Program.

Diese gilt es nun zu konkretisieren. Dabei kommt den größten Häfen der Nordrange eine besondere Bedeutung zu, da sie zusammen eine Marktstellung innehaben, die eine Einhaltung gemeinsamer Umweltauflagen zwingend notwendig machen würde. Mit einzelnen Häfen der Nordrange wurden bereits weiterführende Gespräche über gemeinsame Anstrengungen zum Klimaschutz aufgenommen, die unterschiedlich weit gediehen sind. Diese Maßnahmen und Partnerschaften können beispielgebend für die gesamte Nordrange und für eine zu planende Nordrange-Konferenz sein. Mit dem Hafen von Rotterdam hat sich zum Beispiel die Chance ergeben, noch im laufenden Jahr eine Übereinkunft über weitergehende Klimaschutzmaßnahmen zu erzielen, weil sich die demokratisch gewählten Volksvertretungen von Rotterdam und Hamburg, der *gemeenteraad* und die Bürgerschaft, zusammengefunden haben, um mit gleichlautenden Beschlüssen gemeinschaftlich Bedingungen zu schaffen, die Schadstoffausstoß und Klimawandel zurückdrängen, ohne den auf kreativen Ideen und Innovation basierenden Wettbewerb der Häfen, Reeder und Terminals zu verzerren.

**Die Bürgerschaft möge, in Erwartung eines gleichlautenden Beschlusses des gemeenteraad von Rotterdam, beschließen:**

**I. Die Bürgerschaft stellt fest:**

1. Das im September 2018 unterzeichnete World Ports Climate Action Program der Port Authorities der Häfen Barcelona, Antwerpen, Los Angeles, Long Beach, Vancouver, Rotterdam und Hamburg wird begrüßt.
2. Es stellt einen ersten Schritt da, durch die Kooperation wesentlicher Häfen den Klimaschutz zu stärken.

---

<sup>1</sup> Selective Catalytic Reduction.

<sup>2</sup> Liquefied Natural Gas.

3. Es besteht Einigkeit darin, dass die Reduktion von Treibhausgasen und Luftschadstoffen, insbesondere CO<sub>2</sub>, NO<sub>X</sub>, SO<sub>2</sub> und Feinstaub, vorangetrieben werden muss.

**II. Der Senat wird ersucht,**

4. gemeinsam mit dem college van burgemeester en wethouders der Stadt Rotterdam eine Konferenz aller relevanten Häfen der Nordrange unter Einbeziehung der wesentlichen Hafenakteure in Hamburg zu organisieren. Konkrete Maßnahmen zum Klimaschutz in den Nordrangehäfen und bei den Hinterlandanbindungen sollen dabei im Mittelpunkt stehen.
5. sich im Rahmen der Konferenz für einen Katalog verbindlicher Maßnahmen zum Klimaschutz in den Nordrangehäfen im Sinne des World Ports Climate Action Programm einzusetzen.
6. sich gemeinsam mit dem college van burgemeester en wethouders von Rotterdam für die europaweite Verbindlichkeit dieser Maßnahmen bei der Europäischen Kommission einzusetzen.
7. die anderen Hafenstädte einzuladen, sich dieser Initiative anzuschließen.
8. die Hamburg Port Authority aufzufordern, mit der Port Authority von Rotterdam einen Katalog von gleichlautenden beziehungsweise gleichwirkenden Regelungen zu vereinbaren, der dafür sorgt, dass die Schiffsemissionen innerhalb eines level-playing-field in Hamburg und Rotterdam mittel- und langfristig deutlich reduziert werden. Diese Vereinbarung soll für die konkrete Reduktion von NO<sub>X</sub>, Schwefel, Feinstaub und CO<sub>2</sub> sorgen und in Bezug auf die Wege, Grenzwerte, Maßnahmen und Preise konkrete Eckpunkte beinhalten. Dabei sollen auch gemeinsam konkrete Zielmarken für die Umsetzung der Tier-III-Grenzwerte und Zero-Emission-at-Berth sowie eine wettbewerbsfähige, möglichst kostendeckende Landstromlösung festgelegt werden.
9. der Bürgerschaft bis Dezember 2019 zu berichten.