

Mitteilung des Senats an die Bürgerschaft

Stellungnahme des Senats zu dem Ersuchen der Bürgerschaft vom 14. Juni 2012 „Wachstum des Hamburger Hafens sichern – Binnenschifffahrt stärken“ (Drucksache 20/1972)

Inhalt:

- | | | | |
|------|---|-------|--|
| I. | Anlass | II.10 | Auswirkungen der Infrastrukturbeschränkungen im Hinterland |
| II. | Entwicklung der Binnenschifffahrt im Hafen Hamburg und im Hinterlandverkehr | III. | Fortschritte im Bereich der Binnenschifffahrt |
| II.1 | Umschlagentwicklung | III.1 | Arbeitskreis Binnenschifffahrt |
| II.2 | Entwicklung der Binnenschifffahrt im Hafen Hamburg | III.2 | Hafenentwicklungsplan |
| II.3 | regionaler und hafenbezogener Güterverkehr | III.3 | Umsetzung von Maßnahmen |
| II.4 | Containerumfuhren | III.4 | Wegfall der Freizone |
| II.5 | Container-Hinterlandverkehre | III.5 | Schiffbarkeit der Mittel- und Oberelbe |
| II.6 | Ladungspotenzial im Hinterlandverkehr des Hamburger Hafens | III.6 | Gesamtkonzept Elbe |
| II.7 | externe Effekte | III.7 | Schiffshebewerk Scharnebeck |
| II.8 | Ladekapazitäten eines Binnenschiffes | III.8 | Klassifizierung der Bundeswasserstraßen |
| II.9 | Entscheidungsfaktoren | III.9 | Fördermaßnahmen |
| | | IV. | Fazit und Ausblick |
| | | V. | Petition |

I.

Anlass

Die Bürgerschaft hat den Senat mit der Drucksache 20/1972 „Wachstum des Hamburger Hafens sichern – Binnenschifffahrt stärken“ ersucht, über die Fortschritte bezüglich der Handlungsempfehlungen zu berichten, die 2009 im Rahmen der „Konzeptstudie zur Verkehrsverlagerung von LKW auf Binnenschiffe und zur Stärkung der Hinterlandverkehre“ formuliert wurden:

Der Senat wird aufgefordert,

1. die Bürgerschaft bis zum 31. Dezember 2012 darüber zu unterrichten, welche Fortschritte in den letzten zwei Jahren bei den Handlungsempfehlungen erzielt wurden, die 2009 im Rahmen der „Konzeptstudie zur Verkehrsverlagerung von LKW auf Binnenschiffe und zur Stärkung der Hinterlandverkehre“ formuliert wurden.
2. die Bürgerschaft bis zum 31. Dezember 2012 darüber zu unterrichten, welche Fortschritte in den letzten zwei Jahren erzielt wurden bei der „verstärkten politischen Lobbyarbeit durch Hamburger Akteure oder gemeinsame Initiativen mit anderen Behörden und Verbänden“, die in der unter 1. genannten Konzeptstudie empfohlen werden.

II.

Entwicklung der Binnenschifffahrt im Hafen Hamburg und im Hinterlandverkehr

II.1

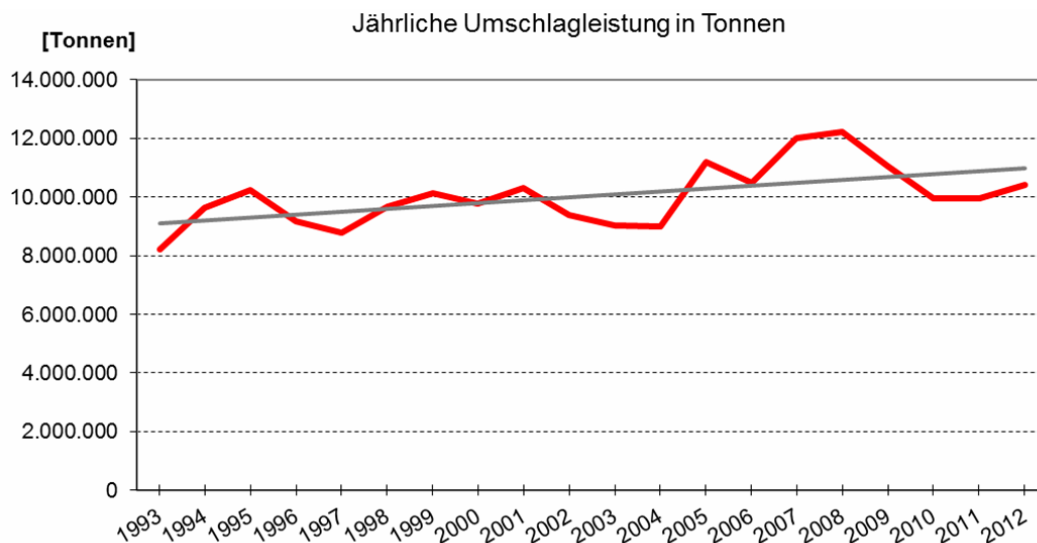
Umschlagentwicklung

Hamburg ist nach Duisburg und Köln der drittgrößte Binnenhafen Deutschlands. Jährlich laufen ca.

10.000 Seeschiffe und ca. 9.600 Binnenschiffe den Hamburger Hafen an. Insgesamt ist festzustellen, dass mit dem Binnenschiff schon heute ein Anteil von 10 % an den Hinterlandtransporten zum und aus dem Hamburger Hafen abgewickelt werden. Dabei werden fast 10 Mio. t mit dem Binnenschiff befördert. Maßgeblicher Treiber hierfür sind flüssiges und trockenes Massengut, Projektladungen und konventionelles Stückgut.

Tonnagemäßig hat für den Binnenhafen das feste Massengut die größte Bedeutung, gefolgt von flüssigem Massengut, Containern und Stückgut. Bei den Wachstumsraten zeigt sich, dass in 2011 gerade Stückgut und Container eine dynamische Entwicklung gezeigt haben. Im Hinblick auf das konventionelle Stückgut, das insb. die sogenannte Projektladung umfasst, ist zu beachten, dass diese Transporte teilweise mit dem Transport einer erheblichen Menge Container verbunden sind.

In einer längerfristigen Betrachtung zeigt sich, dass die Umschlagmenge im Hamburger Hafen steigt. Sie unterliegt dabei aber Schwankungen. Dies ist durch die wirtschaftliche Lage wie auch durch die Nutzbarkeit der Wasserstraßen im Hinterland bedingt. Die positiven Erwartungen an die Binnenschifffahrt im Elbstromgebiet und im Hafen Hamburg zeigen sich auch daran, dass zwei bedeutende Unternehmen aus dem Rheingebiet Büros in Hamburg eröffnet haben. Seit dem 1. November 2011 ist die Imperial Baris GmbH in Hamburg vertreten. Seit dem 1. Januar 2012 verfügt auch die HTAG Häfen und Transport AG über ein Büro in Hamburg. Der Schwerpunkt der Aktivitäten liegt derzeit auf Massenguttransporten. Bedient werden Ziele am Mittellandkanal, Berlin, Ems und das Rhein-Ruhr-Gebiet.

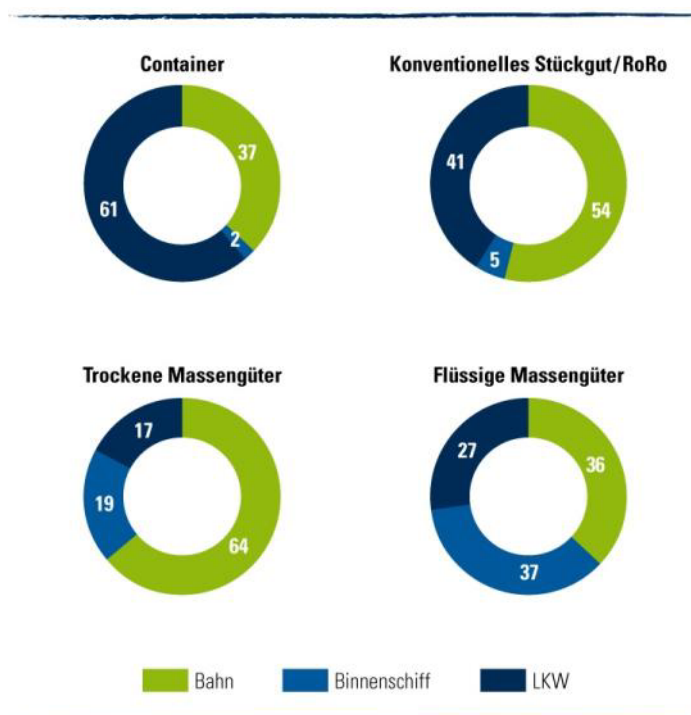


Quelle: Hafen Hamburg Marketing e.V.

Der Anteil des Binnenschiffs am Modal Split im Hinterlandverkehr des Hafens Hamburg ist der folgenden Grafik zu entnehmen:

Quelle: Hafen Hamburg Marketing e.V.

Dabei variiert der Anteil am Modal Split für einzelne Güterarten:



Quelle: ISL (2011)

Regional gesehen zeigt sich die in der folgenden Tabelle dargestellte Verteilung. Dominierend sind die Verkehre nach Niedersachsen über den Elbe-Seiten-Kanal sowie nach Schleswig-Holstein und Sachsen-Anhalt vorwiegend über die Elbe.

II.2

Regionaler und hafenbezogener Güterverkehr

Güterbeförderung und Güterumschlag in regionaler Gliederung (gerundet)

Wasserstraßengebiet	2010		2011		2012			
	1 000 t	1 000 t	Veränderung zum Vorjahreszeitraum		1 000 t	Veränderung zum Vorjahreszeitraum		
			absolut	in %		absolut	in %	
Elbegebiet	17.499	18.757	1.258	7,2	19.203	446	2,4	
Wesergebiet	12.932	13.996	1.064	8,2	13.490	-506	-3,6	
Mittellandkanalgebiet	14.781	15.996	1.216	8,2	14.960	-1.036	-6,5	
Westdeutsches Kanalgebiet	33.422	32.841	-582	-1,7	31.816	-1.024	-3,1	
Rheingebiet, Lahn, Main, Mosel, Neckar, Saar	170.307	165.548	-4.759	-2,8	167.213	1.664	1,0	
Donaugebiet	4.704	4.293	-411	-8,7	4.257	-36	-0,8	
Gebiet Berlin	3.765	3.702	-63	-1,7	3.611	-92	-2,5	
Gebiet Brandenburg	2.824	2.855	31	1,1	2.849	-6	-0,2	
Mecklenburg-Vorpommern	16,2	46,9	31	189	27	-20	-43,5	

Quelle: Statistisches Bundesamt

Güterumschlag nach umschlagstärksten Häfen								
	2010		2011		2012			
	1 000 t	1 000 t	Veränderung zum Vorjahreszeitraum		1 000 t	Veränderung zum Vorjahreszeitraum		
			absolut	in %		absolut	in %	Pos.
Hamburg	9.232,0	9.718,8	486,8	5,3	9.940,0	221,1	2,3	3
Duisburg	50.834,5	51.999,4	1.164,9	2,3	48.824,7	-3.174,8	-6,1	1
Köln	11.946,7	11.095,3	-851,4	-7,1	11.693,3	598,0	5,4	2
Mannheim	7.585,0	6.577,7	-1.007,3	-13,3	7.931,6	1.353,9	20,6	5
Ludwigshafen	7.964,6	7.137,0	-827,6	-10,4	7.447,9	311,0	4,4	4
Neuss	6.998,6	7.084,3	85,7	1,2	6.844,9	-239,4	-3,4	6

Quelle: Statistisches Bundesamt

Dominierende Gütergruppen gemäß der amtlichen Statistik sind

- Kokerei- und Mineralölerzeugnisse,
- Erze, Steine und Erden, sonst. Bergbauerzeugnisse,
- Kohle, rohes Erdöl und Erdgas,
- Nahrungs- und Genussmittel sowie
- Erzeugnisse der Land- u. Forstwirtschaft.

Die Entwicklung des Umschlags im Hafen Hamburg für die einzelnen Segmente wurde im Übrigen im Hafentwicklungsplan (Drucksache 20/5550) eingehend dargestellt.

II.3

Containerumfuhren im Hamburger Hafen

Die Anzahl der im Hamburger Hafen umgefahrenen Container in TEU ist auf Grund fehlender Statistiken nur schwer quantifizierbar (s. Drucksache 20/5951). Aktuelle Studien liegen nicht vor. Die „Konzeptstudie zur Verkehrsverlagerung vom LKW auf Bin-

nenschiffe und zur Stärkung der Hinterlandverkehre“ (Uniconsult, Juni 2009) geht davon aus, dass das Umfuhrvolumen über alle Verkehrsträger im Hamburger Hafen 4% des Gesamtumschlages entspricht. Es lässt sich derzeit auf circa 360.000 TEU schätzen.

Auf der Basis von Auskünften wichtiger Marktteilnehmer bewegt sich die Umfuhr auf der Wasserstraße in einer Größenordnung von circa 55.000 TEU. Die Uniconsult-Studie^{*)} geht davon aus, dass etwa 15% des Umfuhrvolumens mit dem Binnenschiff abgewickelt werden. Dies würde 54.000 TEU entsprechen, was die Schätzungen der Marktteilnehmer bestätigt.

II.4

Container-Hinterlandverkehre

Die Zahl der von Binnenschiffen umgeschlagenen Container im Hinterlandverkehr stieg in 2011 um 12,9 Prozent auf 107 000 TEU. Diese werden überwiegend mit Liniendiensten transportiert. Folgende Binnenschiff-Liniendienste bedienen heute den Hamburger Hafen:

<u>Service</u>	<u>Partner</u>	<u>Frequenz</u>	<u>Ladung</u>	<u>Häfen</u>
DBR Containerverkehr Fahrgebiet Mittellandkanal	Deutsche Binnenreederei AG	5 mal pro Woche	Container, Schwergut	Braunschweig
DBR Containerverkehr Fahrgebiet Mittellandkanal	Deutsche Binnenreederei AG	3 mal pro Woche	Container, Schwergut	Hannover, Minden
DBR Containerverkehr Fahrgebiet Elbe	Deutsche Binnenreederei AG	3 mal pro Woche	Container, Schwergut	Magdeburg, Aken, Riesa, Dresden, Decin, Lovosice
Börde Container Feeder	Börde Container Feeder GmbH	3 mal pro Woche	Container, Schwergut	Haldensleben, Magdeburg, Braunschweig

Quelle: <http://www.hafen-hamburg.de/content/binnenschiff-liniendienste>

^{*)} „Konzeptstudie zur Verkehrsverlagerung vom LKW auf Binnenschiffe und zur Stärkung der Hinterlandverkehre“. UNICONSULT Universal Transport Consulting GmbH 2009; <http://www.hamburg.de/contentblob/1547242/data/studie-binenschiff-fahrt.pdf>, <http://www.hamburg.de/contentblob/1548298/data/kurzfassung-binnenschiffahrt.pdf>

II.5

**Ladungspotenzial im Hinterland
des Hamburger Hafens**

Zum Ladungspotenzial im Hinterland des Hamburger Hafens bzw. im Elbstromgebiet liegen verschiedene Erhebungen vor.

Studie Uniconsult 2009^{*)}

Die Studie von Uniconsult unterstellt für den binnenschiffsseitigen Hinterlandverkehr des Hamburger Hafens bis 2015 ein mögliches organisches Wachstum von jährlich durchschnittlich 7%. Unter Annahme dieser Wachstumsrate und des zum Zeitpunkt der Veröffentlichung aktuellen Jahresumschlags von 92.121 TEU (2007) wurde für 2015 ein Potenzial von 158.121 TEU bestimmt. Darüber hinaus schätzte Uniconsult, dass durch die Etablierung von Hinterland Gateways, die als „Satelliten-Standorte“ des Hamburger Hafens in Logistikprozesse rund um Containerumschlag und -lagerung integriert werden, ein zusätzliches Transportpotenzial für die Binnenschifffahrt generiert werden könnte. In der Summe addierten sich das organische und das zusätzliche Wachstum auf ein mögliches Gesamtvolumen von rund 500.000 TEU.

Potenzialanalyse HHM/HPA 2012

Hafen Hamburg Marketing und HPA haben vor diesem Hintergrund erneut analysiert, wie groß das Marktpotenzial für die Binnenschifffahrt im Bereich Container ist. Neben Befragungen der Wirtschaftsverbände im Hinterland des Hafens Hamburg wurde ein besonderer Schwerpunkt auf direkte Gespräche mit den wichtigen Marktteilnehmern gelegt.

Die Einschätzungen der verschiedenen Industrie- und Handelskammern (IHK) wurden für die Potenzialanalyse anhand von Quartals- und Konjunkturberichten analysiert. Sowohl die Industrie- und Handelskammern entlang der Elbe als auch diejenigen entlang des

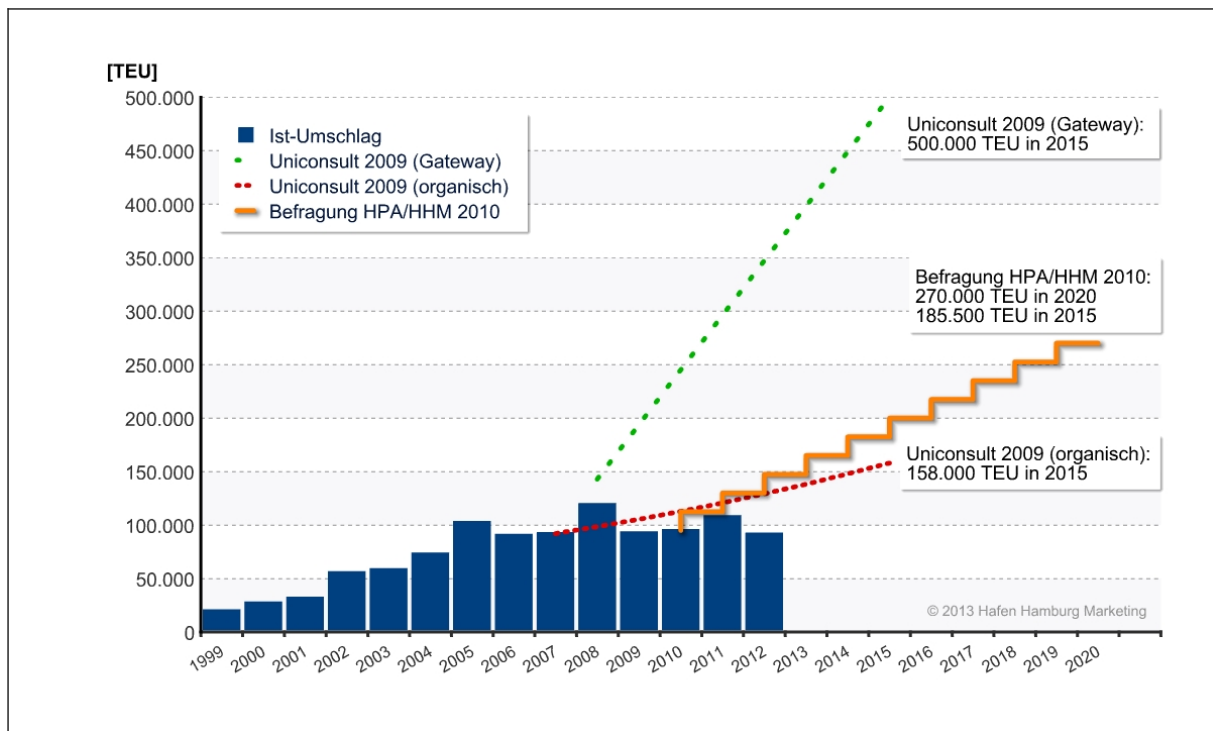
Mittellandkanals gehen von einer positiven Entwicklung der Wirtschaft aus. Um ein Gespür für spezifische Markttendenzen zu bekommen, wurden Interviews mit ansässigen Unternehmen von den Industrie- und Handelskammern durchgeführt. Rund die Hälfte der Unternehmen sehen eine gleichbleibende und rund ein Viertel eine verbesserte zukünftige Entwicklung.

Mitarbeiter von HPA und HHM haben mit insgesamt 48 Transportunternehmen, Großverladern und Binnenhäfen Gespräche geführt, um deren Einschätzung zum Ladungspotenzial für die Binnenschifffahrt im Hinterlandverkehr des Hamburger Hafens zu erfassen. Den Gesprächen lagen folgende Annahmen für die betrachteten Regionen zugrunde:

Die infrastrukturellen Rahmenbedingungen der Binnenschifffahrt ändern sich bis 2020 nicht grundlegend. Das zu identifizierende Ladungspotenzial soll durch die vorhandenen Nachfrager abgebildet werden. Die Binnenhäfen übernehmen bis 2020 keine zusätzliche Gateway-Funktion.

Die Entwicklung im Bereich des Mittellandkanals wird insgesamt positiver eingeschätzt als diejenige im Elbgebiet. Dies liegt u.a. an der nicht verlässlichen Fahrwassertiefe der Elbe. Das Gebiet des Mittellandkanals hat zudem den Vorteil, dass sich große Industriefirmen entlang des Kanals angesiedelt haben. Eine positive Entwicklung des Aufkommens im Elbegebiet wäre wahrscheinlicher, wenn die infrastrukturellen Schwachstellen beseitigt würden.

^{*)} „Konzeptstudie zur Verkehrsverlagerung vom LKW auf Binnenschiffe und zur Stärkung der Hinterlandverkehre“. UNICONSULT Universal Transport Consulting GmbH 2009; <http://www.hamburg.de/contentblob/1547242/data/studie-binenschifffahrt.pdf>, <http://www.hamburg.de/contentblob/1548298/data/kurzfassung-binenschifffahrt.pdf>



Quelle: Hafan Hamburg Marketing e.V.

Die tatsächliche Entwicklung der mit dem Binnenschiff transportierten Container spiegelt die Wettbewerbsposition des Binnenschiffs und in gleichem Maß die Umschlagentwicklung im Hamburger Hafen wider. Es sind weiterhin Trends erkennbar, die zu einer signifikanten Steigerung der mit dem Binnenschiff transportierten Güter führen können.

Die Binnenschifffahrt könnte von einer steigenden Nachfrage profitieren. Diese ist u.a. dadurch bedingt, dass bei der Entscheidung über Logistikketten Umweltaspekte einen höheren Stellenwert erhalten.

Beispielsweise prüft der Volkswagen-Konzern eine stärkere Berücksichtigung des Binnenschiffs. Bei dieser Entscheidung spielen Transportkosten, Qualität des Transports, Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit sowie Nachhaltigkeit die entscheidenden Rollen. Derzeit transportiert Volkswagen etwa zwei Prozent des Materials für das Volkswagenwerk in Wolfsburg per Binnenschiff. Zukünftig will Volkswagen auch Fahrzeugtransporte über die Wasserstraße realisieren. Hierfür soll das Multimodale Logistikzentrum Wolfsburg genutzt werden, das im Oktober 2012 eröffnet wurde. Neben diesem Zentrum wird ein Güterverkehrszentrum realisiert, wo auch zwei Liegeplätze für Binnenschiffe entstehen sollen, um eine Transportalternative zu Lkw und Bahn zu bieten.

Auch andere Unternehmen denken, wie insb. im Rahmen der Potenzialanalyse von HHM und HPA dargestellt, über die Nutzung des Binnenschiffs für Containertransporte nach. Hierfür sind verschiedene Faktoren relevant – wie bereits das Beispiel Volkswagen gezeigt hatte – auf die in den folgenden Abschnitten näher eingegangen wird.

II.6

Externe Effekte

Das Binnenschiff weist im Vergleich zum Straßen- und Schienenverkehr verschiedene Vorteile auf. Dies gilt in besonderem Maß für die sogenannten externen Kosten. Als externe Kosten werden unkompenzierte Auswirkungen von Verkehrsteilnehmern auf unbeteiligte Dritte bezeichnet. Extern heißt dabei, dass ein Geschädigter keine Entschädigung erhält. Im Verkehrsbereich treten insbesondere die folgenden externen Effekte auf:

- Verkehrssicherheit,
- Verkehrslärm,
- Klimagase,
- Luftschadstoffe,
- Landschaftszerschneidung und Flächenverbrauch.

Die Binnenschifffahrt ist gerade im Hinblick auf Verkehrssicherheit, Verkehrslärm, Landschaftszerstörung und Flächenverbrauch den anderen Verkehrsträgern wesentlich überlegen. Im Hinblick auf die Emission von Klimagasen und Luftschadstoffen variieren die Meinungen in der Fachwelt. Grundsätzlich ist das Binnenschiff im Hinblick auf den Energieverbrauch und damit die Emissionen ein günstiger Verkehrsträger. Wenn jedoch bei Transporten mangels verfügbarer Wasserstraßen wesentlich längere Transportstrecken bzw. lange Nachläufe z.B. per Lkw not-

wendig sind, werden die Vorteile des Binnenschiffs dadurch gerade im Vergleich zur Schiene kompensiert. Ebenso hat das Binnenschiff noch wesentliches Potenzial, die Emissionen durch den Einsatz moderner Motoren und Abgasreinigungstechnologien sowie größerer Schiffseinheiten wesentlich zu senken, soweit die Infrastruktur dies zulässt.

II.7

Ladekapazitäten eines Binnenschiffes

Fahrzeuglänge/	Mindesttragfähigkeit in Tonnen bei Tiefgang von Laderaumgröße [m]-breite [m]					
	1,50 m	2,00 m	2,50 m	2,80 m	3,50 m	
135 x 11,45	750	1.475	2.225	2.600	3.700	100 x 10,00
110 x 11,40	600	1.200	1.800	2.100	3.000	75 x 10,00
85 x 9,50*	570	930	1.350	-	-	59 x 7,45
80 x 9,50	600	940	1.280	-	-	54 x 7,45
80 x 8,20	500	800	1.100	-	-	54 x 6,20
67 x 8,20	420	670	1.000	-	-	47,5 x 6,20

Quelle: Verkehrsbericht der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Mitte 2011

* Bezogen auf ein Binnenschiff mit den Abmessungen 85 m x 9,50 m bedeuten 10 cm mehr Tiefgang 80–100 t mehr Ladung.

Anm.: Ein Binnenschiff mit einer Ladung von 2.600 t (Abmessungen 135 x 11,45, Tiefgang 2,80 m) ersetzt 130 LKW (20-Tonner).

II.8

Entscheidungsfaktoren

Neben Umweltfaktoren sind für die Entscheidung „pro Binnenschiff“ Kosten- und Qualitäts-Faktoren maßgeblich. Zusätzlich zu den Transportkosten im engeren Sinn, also den Entgelten für Umschlag und Transport, gibt es weitere Aspekte, die die Wirtschaftlichkeit des Binnenschiffs im Vergleich zu den anderen Verkehrsträgern beeinflussen.

- Die Schnelligkeit des Transports ist durch die Kosten für das gebundene Kapital von hoher Relevanz. Unternehmen müssen den Kaufpreis der Waren während der Transporte finanzieren. Abhängig vom Warenwert kann dies beträchtliche Kosten verursachen. Die Transportgeschwindigkeit ist zudem wichtig, wenn Lieferfristen einzuhalten sind. Gerade im Handel kommt es überwiegend darauf an, Waren schnell lieferbar zu haben, um Kundenanforderungen zu erfüllen.
- Die Häufigkeit von Transporten bietet den Nutzern Flexibilität, wenn z.B. Seeschiffe verspätet sein sollten.
- Die Einbindung in IT-Prozesse ist von hoher Bedeutung für die Managementkosten wie auch für

eine gesteigerte Planungsqualität bei den Kunden. Bislang ist die Binnenschifffahrt im Vergleich zu anderen Verkehrsträgern in geringerem Maß in die IT-Prozesse besonders im Hafen eingebunden.

- Wichtig sind auch Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit. Moderne Logistiksysteme sind so strukturiert, dass die Lagerhaltung auf ein notwendiges Maß reduziert wird. Je mehr Bestände zum gegebenenfalls notwendigen Ausgleich unpünktlicher Lieferungen aufgebaut werden müssen, desto höher sind die Kosten.
- Wichtig ist letztlich auch, dass die Transporte verlässlich durchgeführt werden. Gelingt dies nicht, muss seitens der Auftraggeber erheblicher Aufwand betrieben werden, um Alternativen zu schaffen.

Das Binnenschiff setzt sich im Ergebnis heute am Markt dort stark durch, wo die Kosten- und qualitativen Vorteile groß sind. Dies gilt insbesondere für den Transport von Massengut und von Schwergut.

Im Bereich der Containerschifffahrt sind die Vorteile des Binnenschiffs weniger ausgeprägt.

Die im Vergleich zum süddeutschen Fluss- und Kanalgebiet (insb. Rhein, Main) und zum westdeut-

schen Kanalgebiet geringen Transportmengen (s.a. II.2) bringen ein weiteres Problem mit sich. Angesichts der geringen Stückzahlen sind die Abläufe der Verloader, der Speditionen, der Reedereien und der Hafenunternehmen nicht auf das Binnenschiff zugeschnitten. Dies gilt für das Management der Transporte wie auch z.B. für Umschlagvorgänge. Hier stehen Fixkosten und umgeschlagene Menge teils in einem ungünstigen Verhältnis, was zu höheren Kosten je Container führt. Diese Kosten werden automatisch sinken, wenn die Nachfrage steigt.

Die Planco Consulting GmbH hat 2007 das Gutachten „Verkehrswirtschaftlicher und ökologischer Vergleich der Verkehrsträger Straße, Bahn und Wasserstraße“¹⁾ erstellt. Darin wurde u.a. herausgearbeitet, dass die Schiffsgröße erhebliche Auswirkungen auf die Transportkosten hat. Je nach Schiffsgröße und möglicher Abladentiefe scheint eine Kostenreduktion von 10–30 % möglich. Uniconsult schätzt die Transportkosten je TEU beispielsweise auf der Relation Hamburg – Magdeburg auf 225 Euro. Würden die erzielbaren Kostenvorteile an die Kunden weitergegeben, könnte somit der Transportpreis zwischen 22,50 Euro und 67,50 Euro gesenkt werden, eine adäquate Infrastruktur vorausgesetzt.

II.9

Auswirkungen der Infrastrukturbeschränkungen im Hinterland

Die Gewinnung von substanzieller zusätzlicher Nachfrage seitens der großen Verloader aus Industrie und Handel, seitens der Spediteure und seitens der Reedereien, die den Vor- bzw. Nachlauf ihrer (Leer-) Container selbst organisieren, ist nur möglich, wenn die Qualität der Transporte zumindest im Hinblick auf Schnelligkeit, Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit verbessert wird. Zusätzlich muss erreicht werden, dass im Elbstromgebiet große Transportverbände eingesetzt werden können, um die Transportkosten weiter zu senken.

Hierzu bestehen im Elbstromgebiet derzeit zwei Engpässe, deren sich die Kunden deutlich bewusst sind:

- entlang der Elbe kann die notwendige Mindesttiefe derzeit nicht zuverlässig garantiert werden,
- entlang des Elbe-Seiten-Kanals besteht ein gravierendes Problem am Schiffshebewerk Scharnebeck (s.a. III.7). Dieses befindet sich derzeit in einem Instandsetzungsprozess, ist aber auch unabhängig davon auf Grund der Bauart einerseits störungsanfällig, andererseits für große Schiffe und Koppelverbände zu klein.

Der Senat hält es für unverzichtbar, hier die Schiffs-fahrtsbedingungen zu verbessern, um die Binnen-

schifffahrt langfristig zu stärken (s.a. Drucksache 20/7047 Neuaufstellung des Bundesverkehrswegeplans (BVWP 2015) – Anmeldung von Maßnahmen durch die Freie und Hansestadt Hamburg).

III.

Fortschritte im Bereich der Binnenschifffahrt

Der Senat hat die Notwendigkeit und Potenziale einer Stärkung der Binnenschifffahrt auch für Containerhinterlandverkehre erkannt und daher die Studie „Konzeptstudie zur Verkehrsverlagerung von LKW auf Binnenschiffe und zur Stärkung der Hinterlandverkehre“ in Auftrag gegeben.

III.1

Arbeitskreis Binnenschifffahrt

Die Uniconsult-Studie hat 25 Vorschläge erbracht.

Der Senat hat im Rahmen der Logistik-Initiative Hamburg den Arbeitskreis Binnenschifffahrt unter Leitung von Karl-Heinz Ehrhardt (Hafen Magdeburg) und seinen Stellvertretern Gunther Bonz (Eurogate) und Sascha Faber (Deutsche Binnenreederei) etabliert, um unter Mitwirkung von vielen namhaften Experten die Vorschläge von Uniconsult zu bewerten. Die Ergebnisse wurden der Öffentlichkeit am 5. September 2012 im Rahmen eines Pressegespräches präsentiert.

Der Arbeitskreis kam zum Ergebnis, dass nachfolgende Maßnahmen prioritär umzusetzen sind:

- Einrichtung von Liege- und Warteplätzen (durch HPA),
- Senkung der Umschlagkosten Terminals (durch Terminals, Seereeder),
- Politische Willensbildung pro Binnenschiff (durch Senat, Bund, andere Bundesländer, Marktteilnehmer),
- verbesserte Abfertigungsstrukturen (durch Terminals und z.B. Veterinäramt),
- weitestgehende Nutzbarkeit des tideabhängigen Elbkorridors incl. Kanäle durch bedarfsgerechte Entwicklung des Systems Wasserstraße (durch Bund mit Unterstützung der Bundesländer),
- Ablaufoptimierung, auch durch IT und verstärkte Einbindung in die Feeder-Logistikzentrale (durch Terminals, Feeder Logistik Zentrale, Binnenschiffs-, Feeder- und Seereeder),
- Entwicklung innovativer Transporteinheiten, moderner Antriebssysteme und technischer Verbes-

¹⁾ Quelle PLANCO Consulting GmbH, 2007 „Verkehrswirtschaftlicher und ökologischer Vergleich der Verkehrsträger Straße, Bahn und Wasserstraße“ – http://www.binnenhafen.info/download/Verkehrstragervergleich_Kurzfassung.pdf

- serungen (durch Förderung seitens des Bundes und PPP-Projekte),
- Vermarktung des Binnenschiffs als leistungsstarkes und umweltfreundliches Transportmittel, Imageförderung sowie Lobbying (durch Bund, Bundesländer, Logistik-Initiative, sowie relevante Vereine und Verbände),
 - Beibehaltung der Aus- und Weiterbildungsförderung (durch den Bund),
 - Etablierung von Hinterlandhubs (durch Binnenhäfen, Terminals, Unternehmen).

III.2

Hafenentwicklungsplan (HEP)

Im HEP ist eingehend die zukünftige Rolle der Binnenschifffahrt erörtert worden. Zur Abstimmung der Überlegungen fand ein Dialog zum Thema Binnenschifffahrt statt. Dort wurden als Kernthemen die Notwendigkeit einer verlässlichen Schiffbarkeit an Mittel- und Oberelbe, die Verbesserung der Anbindung an den Elbe-Seiten-Kanal durch Ausbau bzw. Ertüchtigung des Schiffshebewerkes Scharnebeck, der Neubau der Schleuse Lüneburg sowie die Realisierung der durchgängigen dreilagigen Nutzung von Containerbinnenschiffen erkannt. Im Bereich des Hafens sind die Verbesserung der Abfertigung der Binnenschiffe an den Containerterminals und die Förderung der Binnenschifffahrt, etwa durch Anpassung der Terminal Handling Charges und der weiteren Umschlagsentgelte primäre Ziele.

III.3

Umsetzung von Maßnahmen

Der Senat hat die Anliegen der Binnenschifffahrt aufgegriffen.

Im Hamburger Hafen waren bis 2011 104 öffentliche Liegeplätze vorhanden. Daneben bestanden Liegeplätze an allen Umschlagsterminals. Am 1. Juni 2011 konnten im Petroleumhafen 6 Warteplätze für Containerbinnenschiffe in Betrieb genommen werden, die nach Auskunft von Marktteilnehmern wegen ihrer zentralen Lage zu den Containerterminals gut angenommen werden. Diese stehen bis zur Realisierung der Westerweiterung von Eurogate zur Verfügung. Seit 15. November 2012 sind bis zu 20 weitere Warteplätze im Kaiser-Wilhelm-Hafen betriebsbereit, die sich auf Grund ihrer Lage im mittleren Hafenbereich ebenfalls sehr nah bei den Containerterminals befinden. Mit diesen Maßnahmen wurden für die Containerschifffahrt die von ihr geforderten Warteplätze geschaffen. Wartezeiten können nun in unmittelbarer Nähe zu den Containerterminals verbracht werden. Weit entfernt liegende Plätze müssen i.d.R. nicht mehr aufgesucht werden.

Auch die Vermarktung der Binnenschifffahrt wurde weiter intensiviert. Wichtige Akteure sind hier insbesondere Hafen Hamburg Marketing, das Short Sea Shipping Inland Waterway Promotion Center (SPC), der Verein zur Förderung des Elbstromgebiets (jetzt: Elbe Allianz) und die Kammerunion Elbe/Oder.

- Hafen Hamburg Marketing e.V. hat im Rahmen einer Vielzahl von Veranstaltungen im Elbstromgebiet für das Binnenschiff geworben, verschiedene Presseerklärungen zum Thema abgegeben und auch seine eigenen Veröffentlichungen zur Präsentation des Themas genutzt. HHM war auch maßgeblich am Forschungsprojekt „Binnen_Land“ der TU Hamburg-Harburg und des Bundesverbandes öffentlicher Binnenhäfen beteiligt (www.vsl.tu-harburg.de/Binnen_Land).
- Das von Hamburg wie auch vom Bund und anderen Bundesländern mitgetragene SPC beschäftigt sich intensiv mit der Förderung von Kurzstreckensee-, Feeder- und Binnenschiffsverkehr. Allein im Jahre 2012 wurden von dort 20 konkrete Anfragen und ein Projekt abgearbeitet und auf nationaler Ebene verstärkt Verlagerer kontaktiert. Erste Termine zur konkreten Verlagerung von Transporten auf die Wasserstraße haben stattgefunden, weitere wurde vereinbart. Das SPC hat zudem ebenfalls in diversen Vorträgen und Presseveröffentlichungen für das Binnenschiff geworben.
- Die Elbe Allianz (ehem. Elbstromverein) führt alle zwei Jahre den Elbschiffahrtstag durch. Zudem unterstützt sie andere Akteure entlang der Elbe und erarbeitet eigene Positionspapiere.
- Eine wichtige Rolle bei der Förderung der Binnenschifffahrt im Elbstromgebiet hat auch die Kammerunion Elbe/Oder (KEO). Diese umfasst über 30 polnische, tschechische und deutsche Industrie- und Handelskammern, die sich zur Förderung dieses Wirtschaftsraums zusammengeschlossen haben. Das Generalsekretariat wird seit 1. Januar 2011 von der Handelskammer Hamburg gestellt. Auch die Kammerunion wirkt durch ihre Organisationen, Resolutionen und Presseerklärungen auf eine Stärkung der Binnenschifffahrt im Elbstromgebiet hin.

Details zu den Aktivitäten der Organisationen können ihren Internetseiten entnommen werden (www.hafen-hamburg.de, www.shortseashipping.de, www.elbstromverein.de, www.hk24.de).

III.4

Wegfall der Freizone – deregulierungsbedingte Kapazitätserhöhung

Eine große Chance für die Binnenschifffahrt ergibt sich durch den Wegfall der Freizone im Hafen Hamburg seit 1. Januar 2013. Bis 2013 war die maximale

Kapazität durch Anforderungen des Zolls zusätzlich begrenzt. Nach Braunschweig betrug sie mit Zollgängen (auf Grund von Sicherheitsbestimmungen mussten beim Stauen Gänge für Kontrollen durch Zöllner freigehalten werden) und zwei Lagen Containern 96 TEU. Mehr Lagen sind auf Grund der Brückenbauwerke entlang des Elbe-Seiten-Kanals nicht machbar. Die maximale Kapazität nach Magdeburg mit Zollgängen und zwei Lagen betrug bis 31. Dezember 2012 144 TEU. Nach Auflösung der Freizone beträgt die maximale Transportkapazität von Binnenschiffen nach Braunschweig ohne Zollgänge 108 TEU, auf der Elbe Richtung Magdeburg beläuft sich die maximale Kapazität ohne Zollgänge und bei drei Lagen auf 243 TEU.

Im Übrigen ermöglicht die Überwachung des Warenverkehrs durch den Zoll mittels EDV und die Einbindung der einzelnen Akteure in bestehende Systeme schnelle und reibungslose logistische Abläufe.

III.5

Schiffbarkeit von Mittel- und Oberelbe – wasserstraßenbedingte Kapazitätserhöhung

Zentrale Herausforderung im Hinterlandverkehr auf der Elbe oberhalb des Hafens Hamburg bleibt die Schiffbarkeit der Mittel- und Oberelbe. Die Elbe ist ein unverzichtbarer Weg für Großraum- und Schwertransporte. Wegen Kapazitätsengpässen auf der Straße durch beengte Straßenverhältnisse und komplizierte Genehmigungsverfahren, aber auch auf Grund der Größe der transportierten Güter hat die Elbe eine einzigartige Position. Dabei kommt es auch für diese Güter auf zuverlässige Transporte an. Verschiebungen können zu erheblichen Mehrkosten führen. Kommt es sogar zu einer verspäteten Lieferung, können dramatische Strafzahlungen die Folge sein. Eine im Sinne des Unterhaltungsziels Elbe weitgehend störungsfreie Nutzbarkeit der Elbe hat daher eine zentrale Bedeutung.

Grundsätzlich gilt: funktionieren Logistikketten nicht, führt dies kurzfristig zu suboptimalen Behelfslösungen der Beteiligten. Langfristig werden Produktions- und Logistikstandorte hinterfragt. Umgekehrt ziehen die Produzenten von Schwergütern Produktions- bzw. Endmontagestandorte an Wasserstraßen besonders in Betracht. Dies ist eine wirtschaftspolitische Chance für die strukturschwachen Regionen entlang der Elbe. Zwar ist die fast durchgehende Instandsetzung der Bühnen und Deckwerke in Abstimmung mit dem Biosphärenreservat Elbe seit 2005 nahezu abgeschlossen. Ebenso hat sich der Talweg seit 2005 bis heute durch die Unterhaltungsmaßnahmen stabili-

siert und die Untiefen sind dadurch weitestgehend beseitigt. Noch offen sind jedoch die Verbesserungen in den Reststrecken bei Dömitz und Coswig. Daher ist die Schifffahrt auf Grund von Niedrigwasser entlang der Elbe regelmäßig stärker als notwendig eingeschränkt.

III.6

Gesamtkonzept Elbe

Vor diesem Hintergrund beteiligt sich Hamburg an der Erarbeitung eines „Gesamtkonzeptes Elbe“ auf Initiative der Bundesministerien für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung sowie für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit. Am 4. und 5. März wurden die hierzu diskutierten Eckpunkte im Rahmen der Flussgebietskonferenz Elbe weiter erörtert. Das weitgehend konsensuale Ziel soll eine gleichberechtigte Berücksichtigung der Interessen von Wasserwirtschaft, Umwelt- und Naturschutz sowie Verkehr entlang der Mittel- und Oberelbe sein. Die Eckpunkte zu diesem Konzept wurden in diversen Gesprächen von Bund, Bundesländern und Vereinen und Verbänden intensiv erörtert.

III.7

Schiffshebewerk Scharnebeck

Die zweite infrastrukturelle Herausforderung im Hinterlandverkehr des Hafens Hamburg ist das Schiffshebewerk Scharnebeck. Der Elbe-Seiten-Kanal (ESK) ist mit seinen derzeit ca. 90 % Anteil am Transportaufkommen im Binnenschiffs-Hinterlandverkehr als Verbindung in die Region Braunschweig/Wolfsburg/Hannover von herausragender Bedeutung. Dies ist maßgeblich dadurch begründet, dass der ESK für die in Hamburg besonders wichtigen Massengutverkehre prioritär ist, da entlang des Kanals eine Wassertiefe von vier bis viereinhalb Metern garantiert ist. Die Länge des ESK beträgt ca. 115 km, der Höhenunterschied auf die Länge bezogen von 61 m muss durch Schleusen/Aufstiegsbauwerke überwunden werden.

Das Schiffshebewerk Scharnebeck stellt hierbei einen gravierenden Engpass dar. Das Schiffshebewerk ist auf Grund seiner Bauart besonders stör anfällig. Zudem hat es ein Alter erreicht, das in den vergangenen Jahren eine Grundinstandsetzung erforderlich machte. Obwohl Scharnebeck auf einen 24/7-Betrieb mit 8.700 Betriebsstunden p.a. ausgelegt war, haben anlagenbedingte Ausfallzeiten und Sperrzeiten wegen der Grundinstandsetzung zu folgenden Nutzungsausfällen geführt:

	Vollsperrung beider Tröge (Osttrog + Westtrog) Std. p.a.	Anteil der Sperrung
2007	175 von 8.700	2,0 %
2008	25 von 8.700	0,3 %
2009	580 von 8.700	6,7 %
2010	252 von 8.700	2,9 %
2011	999 von 8.700	11,5 %
2012	252 von 8.700	2,9 %

Quelle: Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt/Außenstelle Mitte 2013/Wasser- und Schifffahrtsdirektion Mitte 2012

Anm.: die hohen Stillstandzeiten beider Tröge sind auf anlagebedingte Instandsetzungsarbeiten am Hebewerk zurückzuführen. Einzelne Sperrungen bzw. wetterbedingte Sperrungen (Eis) sind nicht erfasst.

In der Übersicht werden nur die Vollsperrungen wiedergegeben (s.a. Anmerkung). Die tatsächlichen Beschränkungen für die Wirtschaft durch Teilsperren und Wartezeiten durch hohes Verkehrsaufkommen dürften weitaus größer gewesen sein. In 2011 haben nach Angabe der WSD Mitte knapp 13.000 Schiffe das Schiffshebewerk passiert und dabei gute 8,5 Mio. Tonnen transportiert. Knappe 8 Mio. Tonnen wurden von (ca. 5,7 Mio. t) und zum (ca. 2,3 Mio. t) Hafen Hamburg transportiert. Etwa 75.000 TEU wurden am Schiffshebewerk geschleust.

Auch nach der Grundinstandsetzung ist Scharnebeck jedoch wegen der Längenbegrenzung auf 100 m nicht geeignet für die Schiffstypen Großmotorgüterschiff (GMS; 110 m Länge) und übergroße Motorgüterschiffe (ÜGMS, 135 m Länge) sowie gekoppelte Schubverbände (bis 185 m Länge); Kapazitäten: Europaschiff (85 m Länge) pro Lage 24 TEU/üblicherweise 2 bis 3 Lagen = 48 bis 72 TEU, ÜGM 68 TEU pro Lage/machbar 2 bis 5 Lagen = 136 bis 340 TEU^{*)}.

Um einen verlässlichen und wirtschaftlichen Transport mit den heutigen Schiffstypen zu gewährleisten, ist daher der Bau einer neuen Schleuse Lüneburg zwingend erforderlich. Hamburg und Niedersachsen haben hieran gleichermaßen ein vitales Interesse.

Die Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation hat auch gegenüber dem Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung immer wieder deutlich gemacht, dass es angesichts der Bedeutung des Elbe-Seiten-Kanals für den Hamburger Hafen keine Alternative gibt und dass mit dem Wasserstraßensystem ESK – Mittellandkanal – Elbe für die gesamte Region ein leistungsfähiges und durchgängiges Gesamtsystem zu Verfügung stehen muss, welches die Kapazitätsgrenzen nachhaltig ausdehnen kann.

Der Bund hat nunmehr die Planungskosten für die Schleuse Lüneburg in den Haushalt eingestellt. Im Übrigen wird Hamburg Niedersachsen bei der Anmeldung der Schleuse Lüneburg für den Bundesverkehrswegeplan unterstützen.

Um die Binnenschifffahrt in der Region Wolfsburg – Salzgitter – Braunschweig und mit Hamburg zu stärken, wurde zudem ein „Runder Tisch“ zum Themenkomplex ESK, Schiffshebewerk Scharnebeck, Stichtkanal Salzgitter installiert. Beteiligt sind hieran Vertreter der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Mitte, des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, des Niedersächsischen Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr, der Hamburger Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation, des Hafens Hamburg Marketing e.V. und seitens der betroffenen Wirtschaft u.a. Vertreter der Volkswagen AG und der Salzgitter AG.

III.8

Klassifizierung der Bundeswasserstraßen

Die infrastrukturelle Zukunft der Binnenschifffahrt im Hinterland des Hafens Hamburg ist stark davon abhängig, wie in Zukunft die Wasserstraßen des Bundes verwaltet werden. Dies umfasst einerseits die Fragen der Unterhaltung der bestehenden Wasserstraßen und Bauwerke, andererseits die Priorisierung des Mitteleinsatzes für Aus- und Neubauten. Die Grundlage für Unterhaltung und Priorisierung des Mitteleinsatzes soll eine Klassifizierung der Bundeswasserstraßen sein.

Vorgesehen waren nach ersten Vorstellungen des BMVBS

^{*)} Quelle: VBW-Broschüre „Eignung der Binnenwasserstraßen für den Containertransport“.

- ein Vorrangnetz mit einem Verkehrsaufkommen ≥ 10 Mio. t pro Jahr, – Ausbau und Unterhaltung dieser Wasserstraßen auf höchstem Niveau und entsprechender Priorität –
- ein Hauptnetz mit einem Verkehrsaufkommen ≥ 5 Mio. t pro Jahr – Bestandserhaltung im Vordergrund (Ausbau kann im Rahmen ohnehin erforderlicher Ersatzinvestitionen erfolgen, soweit dies gesamtwirtschaftlich vorteilhaft und finanzierbar ist) – und
- ein Ergänzungsnetz mit einem Verkehrsaufkommen ≥ 3 Mio. t pro Jahr – Bestandserhaltung im Vordergrund, Ausbau kann im Rahmen ohnehin erforderlicher Ersatzinvestitionen erfolgen, soweit dies gesamtwirtschaftlich vorteilhaft und finanzierbar ist. Der Betrieb erfolgt bedarfsgerecht.

Da diese Einordnung der Wasserstraßen auf der reinen transportierten Tonnage basierte, haben der Bund, der Bundesverband Öffentlicher Binnenhäfen und alle Bundesländer bis auf Rheinland-Pfalz ein Gutachten erstellt. Dieses Gutachten^{*)} der Firma railistics wurde am 30. Mai 2012 veröffentlicht. Zugrunde gelegt wurden bewertete Gütermengen. In der darin entwickelten optimierten Methodik werden insbesondere auch der Netzcharakter der Wasserstraßen, die Wertschöpfung und die regionalen Potenziale berücksichtigt. Die Kategorisierung auf Basis dieser Methodik führt zu einer realistischeren Bewertung und gibt den vor allem für Nord- und Ostdeutschland wichtigen Wasserstraßen – Elbe-Seiten-Kanal, Mittellandkanal und Nord-Ostsee-Kanal – einen entsprechenden Stellenwert. Unter welche Kategorie die Mittel- und Oberelbe fallen werden, ist noch offen und wird voraussichtlich nach Fertigstellung des Gesamtkonzepts Elbe entschieden.

Nach den Plänen des BMVBS zur WSV-Reform soll die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung organisatorisch optimiert werden. Insbesondere ist beabsichtigt, auf der Entscheidungsebene sehr stark zu zentralisieren. Mit einem Organisationserlass des BMVBS ist zum 1. Mai 2013 eine Generaldirektion in Bonn errichtet worden, die für die zentrale Steuerung zuständig ist. Die bisherigen Wasser- und Schifffahrtsdirektionen sind nunmehr Außenstellen der Generaldirektion.

Die Wasser- und Schifffahrtsämter übernehmen örtliche Aufgaben der Wasserstraßenunterhaltung; für die Schifffahrtsbelange und die verkehrlichen Aufgaben werden Revierämter zuständig. Im Neubaubereich soll es 4 Schwerpunktdienststellen geben, die für spezielle Aufgabenprofile bundesweit zuständig sind: Schleusen, Wehre, Ufer und Sonderaufgaben.

- Die Vorbereitungen zur Einrichtung der Generaldirektion haben sich auf Grund von notwendigen fachlichen Abstimmungen und in einem umfassenden

politischen Prozess verzögert. Auf Grund divergierender Struktur- und Rechtsauffassungen ist die Etablierung der Generaldirektion jetzt über den genannten Organisationserlass erfolgt.

Die konkreten Vorhaben für die nächsten Jahre werden in der laufenden Erarbeitung des Bundesverkehrswegeplans (BVWP 2015) ermittelt und priorisiert. Der BVWP ist die Grundlage für Verkehrsinvestitionen.

Für den BVWP wurden wichtige Vorhaben angemeldet, so die Schleuse Lüneburg durch Niedersachsen und der Nord-Ostsee-Kanal durch Schleswig-Holstein. Beide Projekte werden durch Hamburg unterstützt.

III.9

Fördermaßnahmen

Das letzte wichtige Aktionsfeld auf politischer Ebene ist die Bereitstellung von Fördermitteln für die Binnenschifffahrt. Bund und EU stellen für die politisch gewollte Verlagerung von Verkehren Fördermittel zur Verfügung. Hamburg setzt sich dafür ein, dass hinreichend Mittel in sachgerecht gestalteten Programmen bereitgestellt werden.

Beispielhaft seien folgende Programme skizziert, um das Spektrum der Fördermöglichkeiten zu verdeutlichen:

- Förderung von Umschlaganlagen; gefördert werden Terminalneu- und –ausbauten für kombinierte Verkehre in den Bereichen Wasserstraße-Straße, Schiene-Wasserstraße, Schiene-Schiene und Wasserstraße-Wasserstraße, allerdings nicht in der Kombination mit Seeverkehr.
- Innovationsförderung im Schiffbau auch für Binnenschiffe; die Bundesregierung fördert nicht nur den Schiffbau für seegängige, sondern für alle Binnenschiffe.
- Richtlinie über Zuwendungen für die Beschaffung von emissionsärmeren Motoren von Binnenschiffen Flottenmodernisierung, Emissionsminderung; Motorenförderprogramm, bestehend seit 2007, verlängert mit der gen. Richtlinie von 2013 bis zunächst 2016. Gefördert werden z.B. emissionsarme Schiffsdieselmotoren und Abgasnachbehandlungssysteme.
- Richtlinien für die Gewährung von Beihilfen zur Ausbildungsförderung in der deutschen Binnenschifffahrt; für die Ausbildung im Beruf „Binnenschiffer/Binnenschifferin“ stellt das BMVBS seit 1999 Fördermittel zur Verfügung. Deutsche Binnenschifffahrtsunternehmen, die auf ihren Schif-

*) www.mw.niedersachsen.de/download/68981/Management_Summary.pdf

fen entsprechende Ausbildungsplätze anbieten, können aus diesem Programm einen Ausbildungskostenzuschuss bis zu 50 % (bis 25.500 Euro) erhalten.

- NAJADES Integriertes Europäisches Aktionsprogramm für die Förderung der Binnenschifffahrt 2006–2013.
- Marco Polo II – Verbesserung der Umweltfreundlichkeit des Güterverkehrssystems. Mitfinanziert werden u.a. Maßnahmen zur Verkehrsverlagerung und zur Straßenverkehrsvermeidung, die Vorhaben müssen das Gebiet von 2 Mitgliedstaaten oder einem Mitgliedstaat und einem nahe gelegenen Drittland berühren.

Im Rahmen des Projektes PLATINA wurde die Europäische Förderdatenbank für Forschung, technologische Entwicklung und Demonstration für den Binnenschifffahrtssektor ins Leben gerufen. In dieser Förderdatenbank werden aktuelle Informationen zu nationalen und regionalen Fördertöpfen aus ganz Europa, leicht verständliche Datenblätter für europäische und nationale Förderprogramme sowie Kontaktpersonen und Informationen von Stellen und Organisationen, die für die Antragstellung zuständig sind veröffentlicht.

IV.

Fazit und Ausblick

Die Binnenschifffahrt hat für den Hamburger Hafen eine sehr hohe strategische Bedeutung. Schon heute ist sie für viele Ladungsarten unverzichtbar. Dies gilt im Besonderen für Massengut und Projektladungen. Die Möglichkeit, diese Güter verlässlich per Binnenschifffahrt zu transportieren, ist für viele Unternehmen im Hinterland des Hamburger Hafens ein teils

entscheidender Standortfaktor. Zudem hat die Binnenschifffahrt Leistungsreserven, die bei einem weiteren Anstieg der Transporte zum und vom Hamburger Hafen in sinnvoller Arbeitsteilung mit bestehenden Straßen- und Schienenverbindungen genutzt werden müssen.

Daher strebt der Senat weiter eine Steigerung des Anteils der im Hinterlandverkehr per Binnenschiff transportierten Container an. Ob dies gelingt, hängt vorrangig von einer leistungsstarken und zuverlässigen Wasserstraßeninfrastruktur ab. Gerade die Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplans, die Entwicklung des Gesamtkonzepts Elbe und die Reform der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes sind hierfür von großer Relevanz.

Zusätzlich setzt sich der Senat für weitere Verbesserungen ein, die die Wettbewerbsposition des Binnenschiffs stärken. Er hat diese mit der Uniconsult-Studie aufbereiten und durch einen Arbeitskreis im Rahmen der Logistik-Initiative Hamburg bewerten lassen. Maßnahmen im Einflussbereichs des Senats wurden realisiert. Zudem wurde die Stärkung der Binnenschifffahrt im Hafentwicklungsplan 2025 verankert.

Der Senat wird sich auch in Zukunft intensiv für die Stärkung der Binnenschifffahrt einsetzen und damit wichtige Wachstumsimpulse für den Hamburger Hafen und die verladende Wirtschaft im Binnenland einsetzen.

V.

Petition

Die Bürgerschaft wird gebeten, von dieser Mitteilung Kenntnis zu nehmen.