

Bericht

des Ausschusses für Wirtschaft, Innovation und Medien

über die Drucksache

**20/8209: Einsatz von Port Feeder Barges im Hamburger Hafen
(Antrag FDP)**

Vorsitz: **Hansjörg Schmidt**

Schriftführung: **Karin Prien**

I. Vorbemerkung

Die Drs. 20/8209 war in der Plenarsitzung der Hamburgischen Bürgerschaft am 12. Juni 2013 auf Antrag der FDP-Fraktion an den Ausschuss für Wirtschaft, Innovation und Medien überwiesen worden. Der Ausschuss befasste sich in seiner Sitzung am 22. Oktober 2013 abschließend mit der Vorlage.

II. Beratungsinhalt

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter erläuterten eingangs, es bestehe Konsens darüber, dass die stärkere Nutzung der Wasserwege im Hinterland erstrebenswert sei. Das Binnenschiff sei dabei in besonderem Maße umweltverträglich und im Gegensatz zu manchen Straßen verfügten einige der Wasserwege durchaus noch über Kapazitäten. Um diese auszunutzen, sei allerdings an einigen Stellen die Ertüchtigung der Infrastruktur erforderlich.

Das Projekt Port Feeder Barge sei in Hamburg kein neues Thema, fuhren die Senatsvertreterinnen und -vertreter fort. Die Idee sei Anfang des Jahres 2000 oder 2002 bei dem Unternehmen Robert Eckelmann entstanden und sei im Jahr 2003 durch die Port Feeder Barge GmbH weitergeführt worden. Das Vorhaben sei seitens der damaligen Behörde für Wirtschaft und Arbeit (BWA) intensiv begleitet worden, weil die Idee, die Straßen im Hafen durch Umfuhren auf dem Wasser zu entlasten, zu befürworten sei. Im Laufe der Jahre habe es verschiedene Gespräche darüber gegeben, wie ein derartiges Projekt umzusetzen sei. Zudem seien bereits Förderzusagen der Stadt – durch die Kreditkommission bewilligt – sowie seitens des Bundes in Höhe von insgesamt über 2 Millionen Euro erteilt worden. Somit seien eigentlich die Voraussetzungen dafür vorhanden gewesen, das Projekt anzuschieben, indem durch die Inaussichtstellung der Fördermittel ein unternehmerisches Risiko abgedeckt gewesen sei. Es sei dann allerdings nicht gelungen, die Barge zu bauen. Schließlich habe das Bundesverkehrsministerium seine Fördermittel zurückgefordert und angeboten, aufgrund der zwischenzeitlich gestiegenen Kosten für das Projekt einen neuen Antrag zu stellen. Dieses Angebot sei mit der Auflage verbunden gewesen, eine ordnungsgemäße Geschäftsführung sicherzustellen. Der Bund habe gefordert, die ausgezahlten Mittel inklusive Zinsen zurückzuzahlen. Die Behörde habe seinerzeit nachgefragt, ob davon nicht Abstand genommen werden könne. Da es sich jedoch um einen Zuwendungsbescheid gehandelt habe, sei der Bund von dieser Forderung nicht abgewichen. In der Folge sei es nicht gelungen, das Unternehmen wirtschaftlich zu führen.

Letztendlich habe die Port Feeder Barge GmbH 2010 Insolvenz anmelden müssen, was die BWA sehr bedauert habe. Seit 2003 seien immer wieder auch Kontakte in die Hafenvirtschaft vermittelt worden, um Gespräche mit Nutzern zu ermöglichen, die von einer Port Feeder Barge profitieren könnten, da der Erfolg der Feeder Barges unmittelbar von der Akzeptanz durch potenzielle Nutzer im Hamburger Hafen abhänge. Obwohl das Projekt Port Feeder Barge in der Vergangenheit seitens der Stadt Hamburg und des Bundes unterstützt worden sei, sei zu konstatieren, dass es dafür im Hamburger Hafen keine Akzeptanz am Markt gegeben habe. Weder von den Terminals und den Verladern noch seitens der Binnenschifffahrt seien Forderungen artikuliert worden, eine Port Feeder Barge im Hamburger Hafen einzusetzen. Anlässlich der heutigen Sitzung hätten sie bei dem Unternehmensverband Hafen Hamburg vorgeprochen und um eine Einschätzung gebeten, ergänzten die Senatsvertreterinnen und -vertreter. Dieser habe mit folgender Erklärung reagiert: „Das Konzept der Port Feeder Barge geht auf Planungen von über zehn Jahren zurück. Seit dieser Zeit haben sich insbesondere auf der Terminalseite erhebliche Veränderungen eingestellt, die dieses Konzept nicht berücksichtigt. Die Umschlagsmengen sind seitdem teilweise mehr als verdoppelt, die Abläufe auf den Terminals sind entsprechend immer stärker industrialisiert und technisiert worden. Durch zunehmende Automatisierung sind zudem die Sicherheitsanforderungen gerade an der so genannten Wasserkante ständig erhöht worden. Der Einsatz von Van Carriern direkt an der Kaikante zwecks Aufnahme von Containern begegnet an mehreren Terminals im Hamburger Hafen großen Bedenken. Eine so genannte Port Feeder Barge ist wie jedes andere Schiff zu behandeln und wird selbstverständlich auch von den Terminals mit deren Equipment, welches in die Sicherheitsarchitektur auf den Terminals eingebunden ist, abgefertigt.“

Generell auf Umfuhren von Containern im Hamburger Hafen bezogen erläuterten die Senatsvertreterinnen und -vertreter, dass heute bereits rund 55.000 TEU mit dem Binnenschiff im Hamburger Hafen bewegt würden. Hierfür würden Leichter ohne Kran eingesetzt, die von den Containerbrücken an den Terminals bestückt, also be- und entladen würden. Dieses Konzept habe überzeugt und funktioniere. Daher werde weiterhin mit einem Anstieg der Zahlen der auf diesem Wege transportierten Container gerechnet. Die Binnenschiffe würden an den Terminals direkt beladen. Ein signifikanter Kostenvorteil dadurch, Container mit einem Kran zunächst auf eine Port Feeder Barge zu laden, um sie dann wiederum auf die Binnenschiffe zu laden, sei für die Hafenvirtschaft laut Aussagen der Beteiligten nicht erkennbar. Umfuhren auf dem Wasserweg im Hamburger Hafen gehörten zwischenzeitlich zum Alltagsgeschehen. Sie hätten sich nicht zuletzt deshalb bewährt, weil sie wirtschaftlich seien. Wenn ein Leichter mit einem Kran nicht angenommen werde, müsse dies akzeptiert werden.

Der FDP-Abgeordnete betonte, es als sehr positiv empfunden zu haben, dass es bereits in der Bürgerschaft eine ausgesprochen konstruktive Debatte zu der Fragestellung gegeben habe. Der vorliegende Antrag sei einvernehmlich in den Ausschuss für Wirtschaft, Innovation und Medien überwiesen worden, was ihn sehr gefreut habe. Innerhalb des Hamburger Hafens gebe es eine ganz erhebliche Anzahl von Containerumfuhren und die HPA habe im Jahr 2006 errechnet, dass täglich circa 4.500 Containerumfuhren per Lkw stattfänden. Diese Zahl sei seither sicherlich noch angestiegen. Die Stadt betreffe dies in doppelter Hinsicht: Einerseits werde die Verkehrsinfrastruktur im Hafen erheblich belastet, andererseits sei dies nicht der umweltfreundlichste Weg, um Container zu transportieren. Vor diesem Hintergrund sei der Gedanke grundsätzlich richtig, den Anteil der wasserseitig organisierten Containerumfuhren im Hamburger Hafen zu erhöhen, um die Kapazitäten zu steigern und um die Umwelt zu entlasten. Die FDP strebe nicht an, dass die Stadt Hamburg einen volkseigenen Betrieb Port Feeder Barges gründen solle. Dennoch sei es seines Erachtens politische Aufgabe der Stadt, für Rahmenbedingungen zu sorgen, die ein derart sinnvolles Konzept unterstützen. Das Projekt basiere auf der Akzeptanz der Terminalbetreiber, entsprechende Vereinbarungen zu schließen. Im ersten Schritt sei dies seinerzeit geschehen. Die Probleme, die zu diesem Zeitpunkt aufgetreten seien, hätten nicht bei der Betreibergesellschaft gelegen. Es sei vielmehr so gewesen, dass die Werft, die den Prototyp hätte bauen sollen, in die Insolvenz gegangen sei. Im zweiten Schritt hätten die Terminalbetreiber die Bereitschaft dafür signalisiert, Vereinbarungen einzugehen. Den FDP-Abgeordneten interessierte, wie die Senatsvertreterinnen und -ver-

treter die Möglichkeit dafür einschätzten, im Dialog mit den großen Umschlagsbetrieben, insbesondere mit der HHLA, für das Port-Feeder-Barge-Konzept zu werben.

Weiter wies der FDP-Abgeordnete darauf hin, dass seit dem Jahr 2012 der Hafenenwicklungsplan vorliege. Ein Teil dieses Planes beschäftige sich mit dem Aspekt Green Port, also der stärkeren ökologischen Verträglichkeit und Organisation des Hafens. Ein weiterer Teil beziehe sich auf eine Erhöhung des Binnenschiffverkehrsanteils, der zurzeit lediglich bei 2 Prozent liege. Es gebe das ambitionierte Ziel, diesen Anteil auf 5 Prozent zu steigern, und auch in diesem Kontext könnte die Port Feeder Barge eine Rolle spielen, weshalb er fragte, wie die Möglichkeiten aussähen, das Port-Feeder-Barge-Konzept an dieser Stelle einzubinden.

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter antworteten, dass es sich bei einer Port Feeder Barge im Grunde genommen um einen Leichter mit einem aufgesetzten Kran handle. Wesentlich sei, wie bereits ausgeführt, ob dieser von denjenigen, die damit arbeiten sollten, akzeptiert werde. Es habe in der Vergangenheit zwar diverse Gespräche gegeben, aber letztlich seien die Terminalbetreiber der Ansicht, dass das Port-Feeder-Barge-Projekt auf der Kaikante nicht darstellbar sei. Die Nutzung von Leichtern ohne Kran diene bereits dem Zweck, die Umfuhren über den Wasserweg durchzuführen, wodurch es zu einer Entlastung der Hafeninfrasturktur komme. In einer kürzlich erfolgten Mitteilung an die Bürgerschaft sei dargestellt worden, welche Möglichkeiten der Senat dafür sehe, die Binnenschiffahrt zu fördern. Letztlich könne der Senat den Unternehmen jedoch nicht vorschreiben, für welche Variante sie sich entscheiden sollten. Die Position des Senats sei jedoch eindeutig, möglichst viele Umfuhren auf dem Wasserweg durchzuführen.

Die CDU-Abgeordneten begrüßten die Umfuhr im Hamburger Hafen mit dem Port-Feeder-Barge-System. Sie bedauerten, dass diesem Projekt kein Erfolg beschieden gewesen sei. Partner aus der Wirtschaft, die dieses Projekt vorantrieben, seien derzeit jedoch leider nicht in Sicht. Der vorliegende Antrag der FDP weise in die richtige Richtung, aber offensichtlich verträten die Unternehmen im Hafen die Position, dass ein derartiges System nicht benötigt werde. Sie baten jedoch darum, für dieses Projekt zu werben.

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter erläuterten, in den jüngsten Gesprächen mit der HHLA und EUROGATE erfahren zu haben, dass es durch die Automatisierung der Terminals und die IT-Fähigkeit an den Schnittstellen immer schwieriger werde, ein Port-Feeder-Barge-System zu integrieren.

Der Abgeordnete der GRÜNEN befürwortete den vorliegenden Antrag und bedauerte den skizzierten Verlauf des Unternehmens. Der FDP-Antrag sei aber sicherlich in Kenntnis dieser Vorgeschichte formuliert worden. Betriebswirtschaftliche Schwierigkeiten bedeuteten nicht zwingend, dass das Produkt für den Hafen nicht interessant sei. Bezogen auf die Aussage der Senatsvertreterinnen und -vertreter, dass der Markt keine Akzeptanz für die Port Feeder Barge zeige, äußerte er, dass der Begriff Markt in diesem Kontext nicht ganz zutreffend sei, da mehr als die Hälfte der Unternehmensanteile im Hafen in städtischer Hand lägen. Ihn interessierte, ob seitens der HHLA ein Kostenvergleich zwischen dem bisherigen Konzept und dem einer Port Feeder Barge angestellt worden sei. Wenn CO₂-Grenzen in Verbindung mit der Umweltverträglichkeit des Hafens als Rahmenbedingung deklariert und einer genaueren Betrachtung unterzogen würden, ergebe sich unter Umständen ein völlig anderes Bild.

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter antworteten, sich sehr intensiv mit dem Vorhaben beschäftigt zu haben, weil es – auch vonseiten des Bundes – als tragfähig und unterstützenswert eingeschätzt worden sei. Daher sei das Port-Feeder-Barge-Konzept beispielsweise auch in der Kreditkommission vorgestellt worden. Die Bereitschaft habe also durchaus bestanden, das unternehmerische Risiko teilweise abzudecken. Letztlich sei für die Realisierung jedoch die Bereitschaft der entsprechenden Terminalbetreiber unabdingbar, sich für eine entsprechende Nutzung zu entscheiden. Aufgrund des Automatisierungsgrades und der Einhaltung von Sicherheitsvorschriften werde der Einsatz einer Port Feeder Barge jedoch von den Terminalbetreibern als problematisch eingeschätzt. Bezogen auf die Kosten erläuterten sie, dass für den Transport eines Containers im Hafen sogenannte Handling Charges berechnet würden. Es liege im unternehmerischen Interesse, diese möglichst nicht zu teilen, was mit

dem Einsatz eines Leichters ohne Kran funktioniere, über den ein Transport über den Wasserweg stattfinde. Das Geschäftsmodell der Port Feeder Barge hingegen ginge mit einer Kostenteilung einher. Vor diesem Hintergrund sahen die Senatsvertreterinnen und -vertreter derzeit keine Chance für die Realisierung des Projekts Port Feeder Barge im Hamburger Hafen.

Die SPD-Abgeordneten erinnerten daran, dass das Konzept einen eigenständigen Einsatz der Port Feeder Barge vorsehe, an dem kein Hafenarbeiter beteiligt sei. Die Container seien in den Terminals jedoch in eine Logistikkette eingebunden und könnten dort nicht ohne Weiteres von einer Fremdfirma abgeholt und weitertransportiert werden. Die Idee der Port Feeder Barge sei zu einem Zeitpunkt entstanden, als der Hafen und seine Verkehrswege überlastet gewesen seien, sodass die Container immer schwieriger über den Landweg transportiert werden konnten. Daher sei die Nutzung des Seeweges favorisiert worden. Die Feeder-Verkehre seien inzwischen auf dem Markt etabliert, sodass es nur noch wenige Möglichkeiten dafür gebe, hier einen Einstieg zu finden. Die Idee der Port Feeder Barge sei zu einem Zeitpunkt, als der Hafen Hochkonjunktur gehabt habe, reizvoll gewesen; angesichts der jetzigen Situation sei das Projekt jedoch nicht realisierbar. Die SPD-Abgeordneten wiesen darauf hin, dass seinerzeit im Übrigen auch die Gewerkschaften Kritik an dem Projekt geäußert und formuliert hätten, die Arbeit nicht aus den Händen der Hafenarbeiter nehmen zu lassen.

Der FDP-Abgeordnete stellte infrage, dass bei dem Containerumschlag von einem freien Markt gesprochen werden könne, wie ihn die Senatsvertreterinnen und -vertreter skizziert hätten. Es sei nicht richtig, wenn jetzt geäußert werde, dass es keine Abfertigungsvereinbarungen gegeben habe. Diese seien für den ersten Projektschritt durchaus ausgehandelt worden. Er verlangte von den Senatsvertreterinnen und -vertretern, sich nicht ausschließlich auf die Informationen von HHLA und EUROGATE zu stützen. Er forderte sie vielmehr auf, eine eigene Einschätzung und Beurteilung vorzunehmen, weil die HHLA und EUROGATE zweifelsohne eigene wirtschaftliche Interessen verfolgten. Die Umschlagsgebühren seien als Argument genannt worden, aber ein anderer Aspekt sei, dass auch die straßenseitigen Umfuhren zu einem großen Teil durch eine Tochtergesellschaft der HHLA übernommen würden. Mehr seeseitige Umfuhren führten demzufolge zu geringeren Umsätzen dieses Tochterunternehmens und insofern habe der vorliegende Antrag durchaus noch Aktualität.

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter entgegneten, dass sich die BWVI respektive die BWA durchaus eine eigene Meinung zu dem Projekt gebildet habe. Wenn eine Vorlage bei der Kreditkommission vorbereitet werde, setze dies die Existenz einer eigenen Stellungnahme voraus. Daraus habe die Entscheidung resultiert, die Port Feeder Barge zu unterstützen. Insofern habe die BWA seinerzeit durchaus ein eigenständiges Urteil gefällt. Wenn jedoch die Unternehmen im Hafen, die damit arbeiten sollten, zu der Einschätzung kämen, dass das Projekt mit den Abläufen im Hafen nicht kompatibel sei, könne vonseiten der Behörde kein Druck ausgeübt werden, um die Unternehmen zu einem Umdenken zu bewegen. Sie widersprachen der Darstellung, zum Ausdruck gebracht zu haben, dass es keine Abfertigungsvereinbarungen gegeben habe. Ihre Ausführungen hätten sich ausschließlich auf die aktuelle Situation bezogen. Bezogen auf die Container-Transport-Dienst-GmbH (CTD) ergänzten sie, dass dieses Unternehmen nicht nur auf der Straße agiere, sondern auch Umfuhren mit Leichtern durchführe. Die Senatsvertreterinnen und -vertreter betonten, den Verkehr auf den Wasserwegen zu fördern, um damit die Straßen zu entlasten. Ob dies jedoch unbedingt durch einen Leichter mit einem Kran geschehen müsse, sei zu hinterfragen.

Die CDU-Abgeordneten wollten wissen, wie sich die Situation vor dem Hintergrund der geplanten Sanierungsmaßnahmen der A 7, der Waltershofer Brücken und der Köhlbrandbrücke darstelle. Mit deutlichen Beeinträchtigungen des Lkw-Verkehrs sowohl aus dem Hafen heraus als auch innerhalb des Hafens sei zu rechnen, was die Frage aufwerfe, ob diese Entwicklung ausreichend Berücksichtigung gefunden habe.

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter betonten, die Bereitschaft dazu, Container über den Wasserweg von einem Terminal zum anderen zu fahren, sei vorhanden. Infrage stehe lediglich, ob dies zwingend mithilfe eines Krans geschehen müsse.

Der Abgeordnete der GRÜNEN äußerte, den Eindruck gewonnen zu haben, dass die Geschäfte im Hafen aufgeteilt seien und nun versucht werde, einem unliebsamen neuen Player den Zutritt dazu zu verwehren. Aus Sicht der betroffenen Unternehmen sei dies durchaus nachvollziehbar, aber die BWVI setze unter Umständen andere Prioritäten als die Hafentreiber. Der Umstand, dass das Projekt der Port Feeder Barge der Kreditkommission vorgestellt worden sei, könne als Indiz dafür gesehen werden, dass die BWVI dem Projekt nach Berechnungen durchaus Erfolgchancen eingeräumt habe. Vor diesem Hintergrund regte er an, die Kostensituation der Variante Leichter ohne Kran mit der eines Leichters mit Kran einem detaillierten wirtschaftlichen Vergleich zu unterziehen.

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter stellten klar, dass es nicht Aufgabe der BWVI sei, Marktplayer fernzuhalten. Der Markt verfolge seine eigenen Wege und auch wenn die BWVI die Meinung vertrete, dass ein Projekt hochgradig innovativ sei, bedeute dies nicht, dass es die Akzeptanz der Unternehmen finde. Damals habe ein Konzept vorgelegen, das unter Plausibilitätsbetrachtungen durchaus erfolversprechend zu sein schien. Derzeit liege kein neues Konzept vor, aber wenn ein solches vorgelegt werden würde, würde eine erneute Prüfung vorgenommen, erklärten die Senatsvertreterinnen und -vertreter. Dessen ungeachtet stelle sich jedoch in einem solchen Falle die Frage, welche Position die anderen aktiven Marktteilnehmer zu einem Konzept bezögen.

Die SPD-Abgeordneten wiesen darauf hin, dass das Konzept zu einer Zeit, in der der Hafen an der oberen Belastungsgrenze gearbeitet habe, durchaus seine Berechtigung gehabt habe. Die Hafentreiber hätten damals die Unternehmen aufgefordert, einen Barkassenstandort einzuföhren, um mehrstündige Fahrten nach Hause zu vermeiden. In diesem Kontext sei auch die Idee einer Tunnellösung für den Hafen geboren worden, die aufgrund der gesunkenen Umschlagszahlen aktuell ebenfalls nicht mehr diskutiert werde. Die Nachfrage sei nicht mehr vorhanden, weshalb das Konzept der Port Feeder Barge zum jetzigen Zeitpunkt nicht zu realisieren sei.

Die SPD-Abgeordneten ergänzten, dass es sich bei dem Port-Feeder-Barge-Konzept um ein Konzept handle, das es wert sei, einer eingehenden Betrachtung unterzogen zu werden. Sie unterstrichen jedoch, Anhängerinnen und Anhänger eines freien Marktes zu sein und es daher abzulehnen, dirigistisch vonseiten der Politik in wirtschaftliche Abläufe einzugreifen. Der Markt frage das nach, was benötigt werde; im Hamburger Hafen gebe es ein Duopol, das zweifelsohne über einen gewissen Einfluss verfüge. Die SPD-Abgeordneten fügten hinzu, dass die Politik lediglich die Rahmenbedingungen setze, während die wirtschaftlichen Akteure handelten. Aus ihrer Sicht habe sich der vorliegende Antrag erledigt, da der Senat eine umfangreiche Prüfung des Konzepts einer Port Feeder Barge vorgenommen habe. Ausgeschlossen sei jedoch keinesfalls die Auseinandersetzung mit einer erneuten Vorlage, die in die Bürgerschaft eingebracht werden müsste, ergänzten sie.

Der FDP-Abgeordnete zeigte sich damit einverstanden, den Antrag in der vorliegenden Form für erledigt zu erklären.

III. Ausschussempfehlung

Der Ausschuss für Wirtschaft, Innovation und Medien empfiehlt der Bürgerschaft einstimmig, den Antrag aus der Drs. 20/8209 für erledigt zu erklären.

Karin Prien, Berichterstattung