

Schriftliche Kleine Anfrage

des Abgeordneten Dr. Anjes Tjarks (GRÜNE) vom 04.12.13

und Antwort des Senats

Betr.: Schwimmkräne

Die Verladung von Projektladung und Schwergut spielt in Häfen eine immer größere Rolle. Für Objekte, die aufgrund ihrer Größe oder ihres Gewichts nicht mit Containerbrücken oder anderen landseitigen Geräten verladen werden können, stehen im Hamburger Hafen Schwimmkräne zur Verfügung. Doch die Möglichkeiten der Kräne sind begrenzt.

Vor diesem Hintergrund frage ich den Senat:

Der Senat beantwortet die Fragen teilweise auf der Grundlage von Auskünften der Hamburg Port Authority (HPA), des Unternehmensverbands Hafen Hamburg (UVHH) und des Hafen Hamburg Marketing e.V. (HHM) wie folgt:

1. *Welche Rolle messen der Senat oder die zuständige Behörde der Verladung von Projektladung und Schwergut im Hinblick auf die Wertschöpfung bei?*

Im Jahr 2010 wurden im Hamburger Hafen rund 2.573.000 Tonnen konventionelles Stückgut umgeschlagen. Davon waren rund 756.000 Tonnen „restliches Stückgut“. Diese Ladungskategorie beinhaltet im Wesentlichen Projektladung und Schwergut. Projektladung und Schwergut bilden keine eigenständig statistisch erfasste Ladungskategorie.

Die von der Hafenwirtschaft im engeren und weiteren Sinne abhängige Bruttowertschöpfung auf dem Gebiet der Freien und Hansestadt Hamburg in der Ladungskategorie „konventionelles Stückgut“ betrug im Jahr 2010 rund 721 Millionen Euro. Unter den Annahmen, dass die Wertschöpfung von Projektladung und Schwergut je Tonne der Wertschöpfung des konventionellen Stückguts je Tonne entspricht und dass „restliches Stückgut“ so gut wie vollständig aus Projektladung und Schwergut besteht, ergibt sich eine Bruttowertschöpfung in Höhe von rund 212 Millionen Euro.

Angaben zur Wertschöpfung in den Jahren 2011 und 2012 liegen der zuständigen Behörde noch nicht vor.

Darüber hinaus ist hinsichtlich der wirtschaftlichen Bedeutung von Projektladung und Schwergutumschlag zu berücksichtigen, dass zum Umschlag dieser beiden Ladungsarten in der Regel noch der Umschlag weiterer, damit zusammenhängender Ausrüstungs- und Montageteile kommt, die in Containern umgeschlagen werden. Die wirtschaftliche Bedeutung bemisst sich daher aus dem gesamten Mix von Schwergutumschlag und damit zusammenhängendem Containerumschlag. Im Übrigen siehe Drs. 20/5550.

2. *Wie viele Schwimmkräne liegen im Hamburger Hafen für die Verladung von Projektladung und Schwergut?*
3. *Wem gehören die Kräne jeweils?*

4. *Was ist die maximale Last, die mehrere der Hamburger Kräne gemeinsam verladen können?*

Die HHLA verfügt über zwei Schwimmkräne mit einer Liftkapazität von 100 t beziehungsweise 200 t, die im Hamburger Hafen im Einsatz sind (siehe: www.hhla.de).

5. *Werden im Hamburger Hafen auch größere Lasten verladen?
Wenn ja, wie?*

Ja; Diese besonders schweren Lasten werden entweder durch Mobilkräne oder auch schiffseigene Bordkräne verladen.

6. *Werden dazu Kräne von außerhalb in den Hamburger Hafen geholt?
Wenn ja, woher? Welche zusätzlichen Kosten sind damit verbunden?*

Ja. Angaben zu Herkunft und Kosten liegen weder der zuständigen Behörde noch der HPA vor.

7. *Besteht im Hamburger Hafen der Bedarf für Schwimmkräne, die größere Lasten verladen können, und wie sieht dieser konkret aus?*

Die Feststellung eines solchen Bedarfs obliegt der Hafenvirtschaft, insbesondere den Umschlagsunternehmen. Nach Einschätzung von HHM besteht ein solcher Bedarf. Die benötigte Liftkapazität sollte bei 800 t liegen.

8. *Wie oft wurden in den vergangenen fünf Jahren jeweils Projektladungen im Hamburger Hafen verladen, die die Möglichkeiten der Hamburger Schwimmkräne überstiegen haben?*

Diese unternehmensinternen Daten der Verloader- und Umschlagbetriebe liegen weder der zuständigen Behörde, dem UVHH noch der HPA und der HHM vor.

9. *Gibt es Anfragen von Unternehmen, die gerne größere Lasten, die die Möglichkeiten der Hamburger Schwimmkräne übersteigen würden, im Hamburger Hafen verladen lassen würden?*

Wenn ja:

- a) *Welche Unternehmen haben angefragt?*
- b) *Um welche Ladungen (Turbinen, Bauteile für Windkraftanlagen, Flugzeugteile et cetera) handelt es sich jeweils?*
- c) *Welches Gewicht hatten die Projektladungen jeweils? und*
- d) *Wie können diese Ladungen nach Hamburg transportiert werden, um hier auf Seeschiffe verladen zu werden?*

Der zuständigen Behörde und der HPA sind solche Anfragen nicht bekannt.

10. *Gibt es Überlegungen oder Bemühungen seitens des Senats, der zuständigen Behörde, der Hamburg Port Authority oder Hamburger Hafendienstleistern, neue Schwimmkräne für Hamburg anzuschaffen, die größere Lasten verladen können?*

Wenn ja, wie sehen diese konkret aus, wer ist daran beteiligt und in welchem Stadium befinden sich diese Überlegungen?

Seitens der zuständigen Behörde und der HPA gibt es keine derartigen Überlegungen, da sich die Aufgaben der Stadt im Hamburger Hafen seit Einführung der sogenannten Hafenordnung im Jahr 1970 (Drs. 6/2800) im Grundsatz auf hoheitliche Tätigkeiten sowie Bau und Finanzierung der Hafeninfrastuktur beschränken, während Bau und Finanzierung der Suprastruktur – zu der auch schwimmende Umschlagseinrichtungen gehören – sowie alle wirtschaftlichen Tätigkeiten von den privatwirtschaftlich organisierten Hafenunternehmen wahrgenommen werden.