

Schriftliche Kleine Anfrage

des Abgeordneten Norbert Hackbusch (DIE LINKE) vom 25.08.14

und Antwort des Senats

Betr.: Entlastung der Straßen durch wasserseitige Umfuhren von Containern

Im Bericht des Ausschusses für Wirtschaft und Medien über die Drs. 20/8209 „Einsatz von Port Feeder Barges im Hamburger Hafen“ (Antrag FDP) vom 13.11.2013 stellen die Senatsvertreterinnen und -vertreter fest:

„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.“

Weiter heißt es in der Drucksache:

„Generell auf Umfuhren von Containern im Hamburger Hafen bezogen erläuterten die Senatsvertreterinnen und -vertreter, dass heute bereits 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.

Umfuhren auf dem Wasserweg im Hamburger Hafen gehörten zwischenzeitlich zum Alltagsgeschehen. Sie hätten sich nicht zuletzt deshalb bewährt, weil sie wirtschaftlich seien.

Innerhalb des Hamburger Hafens gebe es eine ganz erhebliche Anzahl von Containerumfuhren und die HPA habe im Jahr 2006 errechnet, dass täglich 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 Position des Senats sei jedoch eindeutig, möglichst viele Umfuhren auf dem Wasserweg durchzuführen.

Vor diesem Hintergrund frage ich den Senat:

Der Senat beantwortet die Fragen teilweise auf der Grundlage von Auskünften der Hamburg Port Authority (HPA) wie folgt:

1. *Welche Aktivitäten hat der Senat ergriffen, um die Containertransporte im Hamburger Hafen umweltverträglich auf dem Wasserwege durchzuführen und die Verkehrssituation zu entlasten?*

Der Senat setzt sich intensiv für die Stärkung der Binnenschifffahrt ein (siehe Drs. 20/9299). Die HPA schafft in diesem Kontext die Rahmenbedingungen für die Schiffbarkeit im Hafen und stellt damit die Grundvoraussetzung für Umfuhren bereit, wenn hierfür ein Bedarf besteht.

Die zuständige Behörde ist zudem im ständigen Austausch mit Vertretern der Terminals, von Reedereien und weiteren Hafenunternehmen, um die Umfuhren über die Wasserstraße zu steigern. Das Thema „wasserseitige Umfuhren“ wurde beispielsweise zuletzt am 8. April 2014 und am 16. Juni 2014 bei den Spitzengesprächen auf Einladung der zuständigen Behörde zur Verkehrssituation im Hafen erörtert.

2. *In welcher Form trägt die HHLA dazu bei, die Zielvorstellung des Senats umzusetzen?*
3. *Beabsichtigt die HHLA, die am CTB existierende Umfuhrstelle zur Umsetzung dieser Zielvorstellungen zu nutzen?*
4. *Was sind Inhalte und Ergebnis der Nachhaltigkeitsbetrachtung der HHLA zu Containerumfuhren?*
5. *Ist es richtig, dass die HHLA in einer Nachhaltigkeitsbetrachtung den Lkw als umweltfreundlichstes Verkehrsmittel für Containerumfuhren betrachtet?*
6. *Die Umfuhrenzentrale am CTB wickelt Containerumfuhren für große Feederreeder ab. Aus welchen Gründen sollen diese Umfuhren nur noch über die Tochtergesellschaft CTD per Lkw abgewickelt werden?*
7. *Aus welchen Gründen hat die HHLA angewiesen, alle durch die HHLA beauftragten Umfuhren nur noch per CTD und per Lkw abzuwickeln, es sei denn, dass ein Straßentransport nicht möglich ist?*

Die HHLA teilt mit, dass sie als börsennotierte Aktiengesellschaft aus aktienrechtlichen Gründen die Fragen aller ihrer Aktionäre einheitlich auf der jährlichen Hauptversammlung beantwortet.

8. *Sollten die Maßnahmen der HHLA den eingangs zitierten Zielvorstellungen des Senats nicht entsprechen: Welche Maßnahmen ergreift der Senat in direkten Gesprächen mit der HHLA und durch seine Vertreter im Aufsichtsrat, um dies zu korrigieren?*

Die Leitung der Gesellschaft und damit auch die operative Führung einzelner Geschäftsfelder liegt entsprechend dem Aktiengesetz in der Verantwortung des Vorstandes. Soweit der Senat es für notwendig erachtet, auf die Geschäftspolitik der HHLA einzuwirken, erfolgt dieses über seine Vertreter in den Sitzungen des Aufsichtsrates und dessen Ausschüssen.