

Schriftliche Kleine Anfrage

des Abgeordneten Norbert Hackbusch (DIE LINKE) vom 17.09.15

und Antwort des Senats

Betr.: Entlastung der Straßen durch wasserseitige Umfuhren von Containern

In den Drs. 20/12797 und 21/78 wurde bereits auf die auch vom Senat gewünschte Verminderung der Containerumfuhren innerhalb des Hafens auf der Straße und die Förderung der wasserseitigen Umfuhr Bezug genommen.

In der Koalitionsvereinbarung ist zum Thema Luftreinhalteprogramm im Hamburger Hafen festgelegt worden, dass „straßengestützte Umfuhren im Hafen durch die Förderung von Containerbargen auf dem Wasser verringert werden. Der Senat wirkt über den Aufsichtsrat der HHLA darauf hin, dafür die notwendigen organisatorischen Vorkehrungen zu schaffen.“

Vor diesem Hintergrund frage ich den Senat:

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

1) *Ist dem Senat bekannt, dass die HHLA die Nutzung von wasserseitiger Umfuhr zur Verlagerung der Containerumfuhren im Hamburger Hafen aktiv behindert?*

Nein.

2) *Ist dem Senat bekannt, dass der Vertrag des für Containerterminals zuständigen Vorstandsmitglieds der HHLA, Dr. Stefan Behn, gerade zur Verlängerung ansteht?*

Dem Senat sind die Vertragslaufzeiten der Mitglieder des Vorstands der Hamburger Hafen und Logistik AG (HHLA) bekannt.

3) *Sind dem Hamburger Senat praktikable Konzepte zur wassergebundenen Umfuhr bekannt?*

Wenn ja, welche sind das?

Ja. Im Hamburger Hafen werden mit Schuten in Schubverbänden Container umgefahren. Im Jahr 2014 wurden auf diese Weise circa 72.200 TEU im Hafen mit Schuten umgefahren, das waren 28 Prozent mehr als im Jahr 2013.

Im Übrigen siehe „Konzeptstudie zur Verkehrsverlagerung vom Lkw auf Binnenschiffe und zur Stärkung der Hinterlandverkehre“ (<http://www.hamburg.de/contentblob/1547242/data/studie-binnenschiffahrt.pdf>).

Aus Antwerpen ist der Premium Barge Service als regelmäßig verkehrendes Angebot mit Nutzung der Terminalanlagen bekannt. In Amsterdam werden von der Mercurius Group zwei sogenannte Kranships, also Binnenschiffe mit einem eigenen Kran im Aufbau für Hafenverkehre, eingesetzt. Aufgrund anderer geografischer Gegebenheiten in den Häfen liegen dort allerdings andere Wettbewerbsfaktoren für die wasserge-

bundenen Umfuhren gegenüber den Straßenverkehren vor. Die Praktikabilität eines derartigen Ansatzes im Hafen Hamburg ist daher nicht nachgewiesen.

- 4) *Kann dabei Selbstabfertigung vermieden werden?*

Ja.

- 5) *Falls die Fragen 1) – 3) mit nein beantwortet werden: Akzeptiert der Senat, dass ein Vorstandsmitglied eines Unternehmens, an dem die Freie und Hansestadt Hamburg mehrheitlich beteiligt ist, die Umsetzung der Koalitionsvereinbarung aktiv behindert?*

Entfällt.