

## **Schriftliche Kleine Anfrage**

des Abgeordneten Ralf Niedmers (CDU) vom 22.02.16

### **und Antwort des Senats**

**Betr.: „Port Feeder Barge“: Welche Fortschritte lassen sich hinsichtlich der Verlagerung hafeninterner Containerumfuhren auf das Wasser verzeichnen?**

*Im Koalitionsvertrag verpflichteten sich Rot-Grün unter der Maßgabe der sogenannten Luftreinhaltung im Hafen darauf, dass straßengestützte Umfuhren im Hafen durch die Förderung von Containerbargen auf dem Wasser verringert werden sollen. Wörtlich heißt es: „Der Senat wirkt über den Aufsichtsrat der HHLA und über die HPA darauf hin, dafür die nötigen tariflichen und organisatorischen Vorkehrungen zu schaffen.“ Ohne die „Port Feeder Barge“ (PFB) namentlich zu nennen, so ist es diese „klimafreundlichen Logistikinnovation“, die für die Verlagerung hafeninterner Containerumfuhren auf die Elbe zukünftig eingesetzt werden könnte. Die PFB wurde entwickelt, um die interne Containerlogistik des Hamburger Hafens effizienter und gleichzeitig deutlich klimafreundlicher zu gestalten. Ausgangspunkt des PFB-Vorhabens war die Überlegung, ein neues selbstfahrendes Hafenfahrzeug mit einem eigenen leistungsfähigen Containerkran zu entwerfen, um die sogenannte Containerumfuhr innerhalb des Hafens vermehrt auf dem Wasser abzuwickeln und dabei nicht von der Verfügbarkeit und den hohen Kosten der kaiseitigen Containerbrücken abhängig zu sein. Zuletzt sorgte das Konzept der PFB vor dem Hintergrund der auf der Elbe havarierten „CSCL INDIAN OCEAN“ als potenzielles Bergungsgerät für Schlagzeilen. Laut Einschätzung von Experten verfüge der Hamburger Hafen – ebenso wie viele andere Häfen – derzeit über keine geeigneten Schwimmkräne, um große Containerschiffe im Falle einer Havarie schnellstmöglich zu leichtern. Da sich die PFB auch für die Notfallversorgung eignet und im Falle von havarierten Containerschiffen zum Einsatz kommen könnte, stellt sich die Frage, welche Fortschritte sich hinsichtlich der Umsetzung des Konzepts im Hamburger Hafen zu vermelden sind.*

*Vor diesem Hintergrund frage ich den Senat:*

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

1. *Auf welchem Umsetzungsstand befindet sich der Koalitionsvertrag hinsichtlich der Verlagerung hafeninterner Containerumfuhren auf das Wasser?*

Schon heute werden viele Container mit Bargen im Hamburger Hafen umgefahren (siehe Drs. 21/1629). Die Maßnahme befindet sich in Bearbeitung.

2. *Welcher zeitliche Umsetzungsplan und welche Größenordnung liegen dem im Koalitionsvertrag begründeten Vorhaben zugrunde?*

Die HPA verfolgt das Ziel, die infrastrukturellen Voraussetzungen für eine stärkere Nutzung von Barges beziehungsweise Binnenschiffen bei hafeninternen Containerumfuhren zu schaffen. Die im Bau befindliche nautische Anpassung des Neuhöfer Kanals soll das wasserseitig bislang nur bei Hochwasser erreichbare Leercontainerdepot der Firma HCS Hamburger Container Service GmbH (HCS) durchgängig zugänglich machen und den Straßenverkehr über die Kohlbrandbrücke entlasten. Als weitere infrastrukturelle Maßnahme sind in diesem Zusammenhang Projekte der HPA mit Akteuren der Hafenwirtschaft zu nennen, die die wasser- und bahnseitige Zuwegung zu trimodalen Terminals ermöglichen sollen. Die HPA richtet sich damit nach der sogenannten Hafenordnung (Drs. 6/2800), die die Aufgaben auf hoheitliche Tätigkeiten sowie Bau und Finanzierung der Hafeninfrastruktur beschränkt. Der Bau und die Finanzierung der Suprastruktur – zu der auch schwimmende Umschlagseinrichtungen gehören – sowie alle wirtschaftlichen Tätigkeiten sind nach der Hafenordnung von den privatwirtschaftlich organisierten Hafenunternehmen wahrzunehmen.

3. *Hat der Senat seit Abschluss des Koalitionsvertrages über den Aufsichtsrat der HHLA und über die HPA darauf hinwirken können, dass die benötigten Vorkehrungen getroffen werden, sodass eine Port Feeder Barge im Hamburger Hafen zum Einsatz kommen könnte?*
4. *Sind dem Senat beziehungsweise der zuständigen Behörden durch den Aufsichtsrat der HHLA und über die HPA bereits Umsatzpläne zur Realisierung des Konzepts einer PFB zur Kenntnis gelangt?*

*Wenn ja, wie sehen diese aus?*

*Wenn nein, warum nicht?*

Nach Kenntnis der zuständigen Behörde findet zum Einsatz der PFB im Hafen ein Austausch zwischen dem Geschäftsführer der PFB und der HHLA statt.

Unter der Adresse <http://www.portfeederbarge.de/files/3163/upload/PFB%20Beschreibung%20dt.pdf> ist eine detailliertere Beschreibung des Projekts im Internet verfügbar. Die infrastrukturellen Voraussetzungen zum Betrieb der PFB sind gegeben. Eine Befassung des Aufsichtsrats der HHLA oder der HPA war hierzu bislang nicht erforderlich.

5. *Wo und für welche Anlagen würde sich aus Sicht des Senats und der zuständigen Behörden der Einsatz einer Port Feeder Barge im Hamburger Hafen eignen?*

Hierfür kämen sämtliche Anlagen infrage, an denen derzeit containerisierter Stückgutumschlag stattfindet.

6. *Über welche Schwimmkrane verfügt der Hamburger Hafen derzeit, aus welchem Baujahr stammen diese und eignen sie sich für einen massenhaften und zügigen Containerumschlag?*

Nach Kenntnis der zuständigen Behörde sind im Hamburger Hafen Schwimmkräne der HHLA, der Firmen Taucher Heros GmbH und Taucher Knoth (Nachf.) GmbH & Co. KG im Einsatz. Zu den Details wird auf die jeweilige Darstellung im Internet verwiesen:

- <https://hlla.de/de/container/schwimmkraene.html> und Drs. 20/10206
- <http://www.taucher-heros.de/Equipment/Schiffsbetrieb/index.php>
- <http://www.taucherknoth.com/flotte.html>

Darüber hinaus liegen der zuständigen Behörde keine Informationen vor.

7. *Ist dem Senat bekannt, mit welchem Bergungsgerät die Containerladung der „CSCL INDIAN OCEAN“ hätte geleichtert werden sollen, wenn die glücklicherweise erfolgreichen Bergungsbemühungen zunächst nicht zum Erfolg geführt hätten?*

Der Senat äußert sich nicht zu hypothetischen Fragen.

8. *Teilt der Senat die Ansicht, dass der Hamburger Hafen – ebenso wie ein Großteil anderer Häfen – derzeit über kein geeignetes Bergungsgerät verfügt, um große Containerschiffe im Falle einer Havarie schnellstmöglich leichtern zu können?*

*Wenn ja, welche handlungsbezogenen Vorhaben lassen sich daraus ableiten?*

*Wenn nein, aus welchen Gründen sieht der Senat hier keinen Handlungsbedarf?*

Nein, im Hamburger Hafen steht eine ausreichende Anzahl von Schleppern jederzeit zur Verfügung. Bei Bedarf können weitere Schlepper und Bergungsgeräte – wie im Falle der CSCL Indian Ocean – schnell hinzugezogen werden.