

## **Schriftliche Kleine Anfrage**

des Abgeordneten Michael Kruse (FDP) vom 13.04.18

### **und Antwort des Senats**

**Betr.: Verlagerung von Containerumfuhren aufs Wasser: Wie geht's voran?**

*Im aktuellen Hamburger Luftreinhalteplan<sup>1</sup> heißt es: „Straßengestützte Umfuhren im Hafen sollen durch die Förderung von Containerbargen auf dem Wasser verringert und die landseitige Infrastruktur entlastet werden. (...) Die HPA und die BWVI prüfen derzeit mit Fuhrunternehmen und Terminals, wie hoch das Potenzial von Containerumfuhren ist, das mit weiteren Maßnahmen auf die Wasserstraße verlagert werden könnte. (...) Nach Abschluss des Evaluationsprozesses können dann konkrete Maßnahmen definiert werden, um tatsächlich Umfuhren auf das Wasser zu verlagern.“ Eine ähnliche Passage dazu findet sich auch im Koalitionsvertrag aus dem Jahr 2015. Öffentlich zugängliche Untersuchungen und Ergebnisse gab es bisher zu dem Thema nicht.*

*Vor diesem Hintergrund frage ich den Senat:*

Wasserseitige Umfuhren von Containern werden von spezialisierten Unternehmen realisiert. Zum Einsatz kommen vor allem Schubleichter und Schubverbände. Dabei werden nahezu alle Umschlaganlagen im Hamburger Hafen mit einem wasserseitigen Zugang angesteuert. Die Menge der wasserseitig hafenintern umgefahrenen Container bewegt sich seit Jahren auf einem hohen Niveau. Im Jahr 2017 wurden ungefähr 97.000 TEU hafenintern per Binnenschiff umgefahren.

Die zuständige Behörde hat in Zusammenarbeit mit der Hamburg Port Authority AöR (HPA) sowie der EUROGATE Container Terminal Hamburg GmbH (Eurogate) und der Hamburger Hafen und Logistik AG (HHLA) eine Voruntersuchung zur Ermittlung weiterer Verlagerungspotenziale auf das Binnenschiff durchgeführt. Diese kommt im Wesentlichen zu dem Ergebnis, dass zusätzliches Aufkommen durch punktuelle Maßnahmen wie zum Beispiel die Erweiterung des bestehenden Angebotes um zusätzliche Anlaufpunkte oder die Optimierung der Integration der Binnenschifffahrt in die digitalen Prozesse bei der Auftragsvergabe sowie der Abfertigung erreicht werden könnte. Im Übrigen siehe Drs. 21/11327.

Darüber hinaus weist die HHLA darauf hin, dass sie als börsennotierte Aktiengesellschaft Fragen aller Aktionäre aus aktienrechtlichen Gründen nur einheitlich auf der jährlichen Hauptversammlung beantwortet, es sei denn, die angefragten Informationen sind bereits in öffentlich verfügbaren Quellen enthalten.

Dies vorausgeschickt, beantwortet der Senat die Fragen teilweise auf der Grundlage von Auskünften der HPA und der HHLA wie folgt:

---

<sup>1</sup> Vergleiche Luftreinhalteplan für Hamburg (2. Fortschreibung), 2017, Seite 98.

1. *Warum wurde die Untersuchung der HPA zu den Verlagerungspotenzialen in der Containerumfuhr nicht beziehungsweise noch nicht veröffentlicht?*
  - a. *Was sind die konkreten Ergebnisse der Untersuchung?*
  - b. *Welche Schlüsse hat der Senat aus der von der HPA durchgeführten Untersuchung gezogen?*

Bei der Untersuchung handelt es sich nicht um ein Gutachten oder eine Studie. Eine Veröffentlichung der Untersuchung, die der internen Meinungsbildung des Senats diene, ist folglich nicht geplant. Im Übrigen siehe Vorbemerkung.

2. *Wie viele Lkws wurden beziehungsweise wurden schätzungsweise jeweils durch Port Feeder Barges beziehungsweise Binnenschiffe ersetzt (bitte für 2017 bis April 2018 angeben)?*

Im Jahr 2017 wurden ungefähr 97.000 TEU hafenintern per Binnenschiff umgefahren, dies entspricht circa 91.000 Lkw-Fahrten. Für das Jahr 2018 liegen noch keine Zahlen vor, da die Erhebung jährlich erfolgt. Eine Port Feeder Barge ist im Hamburger Hafen nicht im Einsatz.

3. *In welchem genauen Umfang sind für die Erhöhung der hafeninternen, wasserseitigen Umfuhren im Jahr 2017 bereits Mittel aus dem Haushalt der Freien und Hansestadt Hamburg und der HPA verwendet worden (bitte angeben in welcher Form und wofür)?*

Eine direkte finanzielle Förderung von Unternehmen zur Erhöhung von wasserseitigen hafeninternen Umfuhren gehört nicht zu den Aufgaben der Freien und Hansestadt Hamburg (FHH) und unterläge beihilferechtlichen Beschränkungen. Insofern wurden weder Mittel aus dem Haushalt der FHH noch seitens der HPA zur Steigerung der wasserseitigen hafeninternen Umfuhren verwendet.

4. *Welche konkreten Maßnahmen plant der Senat in welchem Zeitraum einzuleiten, um mehr Umfuhren auf das Wasser zu verlagern? Welche finanziellen Mittel sind dazu in welcher Höhe eingeplant?*

Siehe Vorbemerkung.

5. *Ist dem Senat bekannt, dass ein privates Pilotvorhaben, welches die Verlagerung von rund 16.000 TEU p.a. von der Straße auf das Wasser zum Inhalt hatte, eingestellt werden musste?*
  - a. *Wenn nein, warum nicht?*
6. *Welche Kenntnisse hat der Senat darüber, dass externe Hafenlogistiker Umfuhren auf dem Wasser von/zu Anlagen der HHLA aufgrund hoher terminalseitiger Gebühren wieder einstellen mussten?*

Die HHLA hat keine wesentlichen Anpassungen oder Veränderungen ihrer Gebühren gegenüber den Jahren 2016 oder 2017 vorgenommen. Im Übrigen unterliegt die Anzahl der wasserseitig umgefahrenen Container Schwankungen, da Marktentwicklungen in den gesamten jeweiligen logistischen Transportketten einen großen Einfluss auf die Menge der Containerumfuhren haben. Zu nicht konkretisierten Einzelfällen kann der Senat keine Aussagen treffen.

7. *Welche Erkenntnisse hat der Senat zu Verhandlungen der HHLA zum Einsatz einer mit LNG angetriebenen und mit einem eigenen Kran ausgestatteten „Port Feeder Barge“?*

Die HHLA befindet sich diesbezüglich in Verhandlungen mit der Port Feeder Barge Concept UG. Zum Stand dieser Gespräche kann sich die HHLA aus Vertraulichkeitsgründen nicht äußern. Im Übrigen siehe Drs. 21/11327 und 20/9954.