

Antrag

**der Abgeordneten Charlotte Stoffel, Johannes Alexander Müller,
Eva Botzenhart, Rosa Domm, Olaf Duge, Sonja Lattwesen, Dominik Lorenzen,
Zohra Mojadeddi, Andrea Nunne, Lisa Maria Otte,
Ulrike Sparr (GRÜNE) und Fraktion**

und

**der Abgeordneten Markus Schreiber, Hansjörg Schmidt, Clarissa Herbst,
Martina Koeppen, Jan Koltze, Gulfam Malik, Alexander Mohrenberg,
Arne Platzbecker, Philine Sturzenbecher (SPD) und Fraktion**

**Betr.: Saubere Schifffahrt im Hafen – Unterstützung für die
Dekarbonisierung der Binnenschiffe**

Der Nutzung alternativer sowie erneuerbarer Treibstoffe kommt in Bezug auf den Klimaschutz in der Schifffahrt eine elementare Bedeutung zu. Auf Bundesebene laufen derzeit mehrere Strategieprozesse zur Dekarbonisierung der Schifffahrt, wie zum Beispiel die Erarbeitung eines Nationalen Strategierahmens zur Anwendung der EU-Verordnung 2023/1804 über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe „Alternative Fuels Infrastructure Regulation“ sowie die Entwicklung eines „Nationalen Aktionsplans klimafreundliche Schifffahrt (NAPS)“.

Im Hafenentwicklungsplan 2040 ist festgehalten, die erforderliche Infrastruktur bereitzustellen und die Regulatorik zu erarbeiten, die „Bedarfe und schnellstmögliche Schaffung von Voraussetzungen für eine bilanziell klimaneutrale Hafenschifffahrt“ zu prüfen sowie Pilotprojekte zu Einführung emissionsarmer Antriebstechnologien zu unterstützen und dadurch einen Beitrag zu Klimaneutralität zu leisten. Der Hamburger Klimaplan – die Klimastrategie des rot-grünen Senates – beschreibt das Ziel der Klimaneutralität 2045. Die Ziele des Klimaplans sind zudem im Hamburgischen Klimaschutzgesetz verankert.

Insgesamt stehen die im Hamburger Hafen und auf der Elbe im Einsatz befindlichen Binnen- und Personenbeförderungsschiffe in ihrer Gesamtflotte am Beginn des Transformationsprozesses hin zu alternativen Antriebstechnologien. Neben den erneuerbaren Treibstoffen kommt unter anderem im Bereich der Klein- und Binnenschiffe der batterieelektrischen Schifffahrt eine wachsende Bedeutung zu.

Um den ambitionierten Klimazielen Hamburgs näher zu kommen zeichnet sich ab, dass die unterschiedlichen Schiffseigentümer*innen künftig ihre Flotten und Beförderungsschiffe nach und nach auf alternative Antriebe umstellen werden. Auch „Die Flotte Hamburg“, Tochtergesellschaft der Hamburg Port Authority (HPA AöR) und Hamburgs stadtweiter Flottenmanager für die circa 50 stadteigenen Schiffe, hat sich zu einem Innovationstreiber entwickelt, der Lösungen für eine emissionsarme Schifffahrt in Hamburg testet und umsetzt. Die Flotte Hamburg sieht sich in einer Vorbildfunktion sowohl für andere städtische Unternehmen als auch für private Schiffsbetreiber. Auch die HADAG Seetouristik und Fährdienst AG steuert ihre Flotte bereits in eine emissionsfreie Zukunft.

Um eine Modernisierung der Klein- und Binnenschifffahrt zu ermöglichen ist es erforderlich, in Bezug auf die Versorgung mit alternativen Kraftstoffen angebotsfähig zu sein. Die Stadt Hamburg beziehungsweise die HPA AöR sowie die genannten Tochterunternehmen und die privaten Schiffseigentümer*innen stehen vor der großen Aufgabe, gemeinsam die Planung voranzutreiben.

Auch für die Umsetzung der Mobilitätswende, also die Umstellung von Verkehr und Mobilität auf nachhaltige Energieträger sowie die Vernetzung verschiedener Formen des Individualverkehrs und des öffentlichen Personennahverkehrs, kann eine nachhaltige Schifffahrt auf der Elbe, über die bisherigen Fährdienste hinaus, eine Rolle spielen. So könnten auch private Konzepte wie der Betrieb von emissionsfreien Wassertaxis, je nach konkreter Ausgestaltung, das bestehende umfangreiche ÖPNV-Angebot der Stadt ergänzen.

Die Zukunft der Schifffahrt wird klimaneutral sein. Hamburg kann auch bei der Einführung technologischer Neuerungen im Bereich der Klein- und Binnenschifffahrt vorangehen und allen öffentlichen, privaten wie unternehmerischen Nutzer*innen des Hafens ein attraktives Angebot machen.

Die Bürgerschaft möge beschließen:

Der Senat wird ersucht,

1. sich an der Entwicklung des Nationalen Strategierahmens durch den Bund, auch in Hinblick auf den Aufbau von Lade- und Tankinfrastrukturen für alternative Kraftstoffe, für die Binnenschifffahrt zu beteiligen.
2. darzulegen, inwieweit die Umsetzung der Nachhaltigkeits- und Umweltstrategien der „Flotte Hamburg“ und der „HADAG AG“ fortgeschritten sind und zu prüfen, ob gegebenenfalls in den kommenden Jahren Anpassungserfordernisse bestehen, um das Ziel der Klimaneutralität zu erreichen.
3. zum Umsetzungsstand der Planungen in Bezug auf Landstromanlagen für Klein- und Binnenschiffe im Hafensbereich zu berichten.
4. sich in die Entwicklung des „Nationalen Aktionsplans klimafreundliche Schifffahrt“ einzubringen, auch in Hinblick auf die Bereitstellung von Informationen über elektrische und eFuel-basierte Antriebs- und Energiesysteme für die Binnenschifffahrt sowie bestehende Fördermöglichkeiten.
5. darzulegen, inwiefern die Hamburg Port Authority zum Transformationsprozess der Binnen- und Hafenschifffahrt beiträgt.
6. sich dafür einzusetzen, die Bedeutung der Binnenschifffahrt als klimafreundlicher Verkehrsträger der Zukunft herauszustellen.
7. der Bürgerschaft bis Februar 2025 zu berichten.