

Antrag

**der Abgeordneten Ralf Niedmers, Michael Westenberger, Carsten Ovens,
David Erkalp, Dennis Gladiator (CDU) und Fraktion**

**Betr.: CDU-Hafenoffensive für Hamburg – Koalitionsvereinbarung einhalten
und mit einem Port-Feeder-Barge-Projekt mehr hafeninterne Container-
umfuhren auf das Wasser verlagern**

Im Koalitionsvertrag verpflichtet sich Rot-Grün unter der Maßgabe der „Luftreinhaltung im Hafen“, straßengestützte Umfuhren im Hafen verringern zu wollen, indem Container Barges auf dem Wasser gefördert werden. 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.“

Von 2015 bis 2018 sind die hafeninternen Container-Umfuhren auf dem Wasser lediglich von 0,8 Prozent auf 1,2 Prozent des Gesamtumschlages gestiegen, obwohl mit insgesamt mehr als 2 Millionen TEU fast ein Viertel des Gesamtumschlages hafenintern umgefahren wird und damit immer noch zu circa 95 Prozent auf der Straße.

Ohne das Konzept einer „Port Feeder Barge“ (PFB) namentlich in der Koalitionsvereinbarung zu nennen, ist es eine „klimafreundliche Logistikkinnovation“, die für die Verlagerung der hafeninternen Containerumfuhren auf das Wasser 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 auszustatten, um die Container-Umfuhr innerhalb des Hafens vermehrt auf dem Wasser abzuwickeln und dabei nicht von der Verfügbarkeit und den hohen Kosten der kaiseitigen Containerbrücken abhängig zu sein, wie es bei der konventionellen Umfuhr per Schute der Fall ist. Konkrete Pläne dazu existieren seit langer Zeit und könnten unmittelbar umgesetzt werden. Es wird berichtet, dass allein die Gebührenpolitik der HHLA, die trotz des Selbstumschlages der PFB diese mit einem neu eingeführten „Abfertigungsentgelt“ belasten will, der Umsetzung entgegensteht.

In Drs. 21/16712 gibt der Senat an, die zuständige Behörde befinde sich auf unterschiedlichen Ebenen im kontinuierlichen Austausch mit der HHLA und anderen Hafenakteurinnen und Hafenakteuren, in dessen Rahmen auch die PFB thematisiert wurde. Der Erfolg der PFB hänge maßgeblich von der Akzeptanz der potenziellen Nutzerinnen und Nutzer im Hamburger Hafen ab und Voraussetzung sei, dass die PFB wirtschaftlich betrieben werden könne, sodass etwaiger Mehraufwand aufseiten der HHLA gegenüber derzeitigen Abfertigungsformen gedeckt werde.

Fraglich ist jedoch, weshalb die HHLA zeitgleich mehrere Millionen Euro in die Ideen von Containerdrohnen sowie eines sogenannten HyperLoops für Container investiert. Dieses Pilot-Projekt scheint, im Gegensatz zu den Plänen der PFB, wenig ausgereift zu sein und wird von Fachleuten sogar als „ökologischer Frevel“ beziehungsweise gar als „physikalischer Unfug“ bezeichnet. Die CDU-Fraktion fordert den Senat daher auf, das Konzept einer PFB unverzüglich umzusetzen und im Planungsprozess eine Strategie zu entwickeln, die darauf abzielt, ausreichend Nutzer zu überzeugen und damit für eine ausreichende Wirtschaftlichkeit zu sorgen. Denkbare Maßnahmen wären unter anderem Nutzungsanreize und entsprechende Marketingmaßnahmen.

Die Bürgerschaft möge beschließen:

Der Senat wird ersucht,

1. die seit Jahren existierenden Pläne hinsichtlich des Pilot-Projekts „Port Feeder Barge“ im Hamburger Hafen umzusetzen und damit der Koalitionsvereinbarung Rechnung zu tragen, die Container-Umfuhr innerhalb des Hafens vermehrt auf das Wasser zu verlagern;
2. eine entsprechende Strategie zu entwickeln, die darauf abzielt, die Wirtschaftlichkeit einer „Port Feeder Barge“ durch ausreichende Nutzung herzustellen;
3. der Bürgerschaft bis zum 31. August 2019 zu berichten.