

Schriftliche Kleine Anfrage

des Abgeordneten Ralf Niedmers (CDU) vom 01.07.19

und Antwort des Senats

Betr.: Wie haben sich die Leercontainerumfuhren im Hamburger Hafen in den letzten viereinhalb Jahren entwickelt?

Im Koalitionsvertrag hat sich der rot-grüne Senat unter der Maßgabe der „Luftreinhaltung im Hafen“ zum Ziel gesetzt, hafeninterne Containerumfuhren auf das Wasser zu verlagern. Im Hinblick auf die Gesamtentwicklung des Hamburger Hafens und seine Zukunftsperspektive stellt sich die Frage, wie sich die Anzahl der Leercontainerumfuhren in den letzten Jahren tatsächlich entwickelt hat.

Vor diesem Hintergrund frage ich den Senat:

Die Hamburg Port Authority AöR (HPA) erhebt anlassbezogen Daten und Kennzahlen zu den Ladungsströmen im Hamburger Hafen und in der Metropolregion. Diese umfassen den Container-Ladungsstrom der Logistikverkehre in TEU. Nach den jüngsten vorliegenden Zahlen aus dem Jahr 2017 wurden insgesamt 885 000 TEU beladene Container mit Quelle und Ziel im Stadtgebiet Hamburg transportiert. Dagegen wurden 838 000 TEU leere Container bewegt. Somit ergibt sich eine Gesamtsumme von 1,72 Millionen TEU Containerverkehre für das Stadtgebiet. Von diesen entfallen 1,57 Millionen TEU, also über 90 Prozent, auf Verkehre im Hafennutzungsgebiet. Für die Jahre 2015, 2016, 2018 und 2019 liegen keine Daten vor.

Als Infrastrukturbetreiber ist der HPA daran gelegen, dass die bereitgestellte Infrastruktur so effizient wie möglich genutzt wird und vermeidbare Verkehre – zum Beispiel von Leercontainern – reduziert werden. Deswegen hat die HPA in der Vergangenheit das Projekt virtuelles Depot initiiert, welches Anfang des Jahres 2018 von einem privaten Betreiber übernommen wurde.

Die Zahl wasserseitiger hafeninterner Containerumfuhren wird jährlich von Hafen Hamburg Marketing e.V. (HHM) durch Unternehmensbefragung und Marktbeobachtung ermittelt. Dabei wird nicht nach Leer- beziehungsweise Vollcontainern unterschieden. Gegenüber dem Jahr 2013 (mit rund 56 000 TEU) wurden im Jahr 2018 rund 108 000 TEU hafenintern per Binnenschiff umgefahren. Dies ist für das zweite Jahr in Folge ein neuer Rekordwert, der die positive Entwicklung unterstreicht. Die zuständige Behörde engagiert sich für Verlagerungen von Containertransporten von der Straße auf das Binnenschiff. Die Nutzung der Wasserstraße für hafeninterne Containerumfuhren ist jedoch grundsätzlich eine wirtschaftliche Entscheidung der Unternehmen. Im Übrigen siehe Drs. 21/16712 und 21/12690.

Dies vorausgeschickt, beantwortet der Senat die Fragen teilweise auf Grundlage von Auskünften der HPA und der Hamburger Hafen und Logistik AG (HHLA) wie folgt:

1. *Zu wie vielen Leercontainerumfuhren ist es in den letzten Jahren im Hamburger Hafen insgesamt gekommen? Bitte für die Jahre 2015, 2016,*

2017 und 2018 sowie für das 1. und 2. Quartal 2019 differenziert angeben.

Siehe Vorbemerkung.

2. *Auf welchem Wege (Straße, Wasser) sind diese jeweils erfolgt?*

Die Transporte erfolgten überwiegend auf der Straße. Im Übrigen siehe Vorbemerkung.

3. *Zu Beginn des Jahres hatte die Vorstandsvorsitzende der Hamburger Hafen und Logistik AG (HHLA), Angela Titzrath, über die Möglichkeit, Teile der Leercontainerlogistik mittels Drohne abzuwickeln, berichtet. Gibt es bereits erste Erkenntnisse aus den gemeinsamen Prüfungen mit dem Fraunhofer-Center für Maritime Logistik und beteiligten Partnern der Luftfahrtindustrie?*

Wenn ja, welche?

Wenn nein, wann ist damit zu rechnen?

4. *Hat die Erarbeitung der angekündigten Machbarkeitsstudie zum Vorhaben „Hyperloop“ bereits begonnen?*

Wenn ja, zu welchem Zeitpunkt und wann ist mit ersten Ergebnissen zu rechnen beziehungsweise gibt es aktuelle Sachstände?

Wenn nein, warum nicht und wann soll damit begonnen werden?

Auf der diesjährigen Hauptversammlung der HHLA wurde mitgeteilt, dass mit den Prüfungen zur Leercontainerlogistik mittels Drohne und zum Vorhaben „Hyperloop“ begonnen wurde. Die Prüfungen dauern noch an.