

# Schriftliche Kleine Anfrage

des Abgeordneten Ralf Niedmers (CDU) vom 10.01.2020

## und Antwort des Senats

- Drucksache 21/19619 -

**Betr.: Wie hilfreich ist das neue Förderprogramm für die Barkassenschifffahrt im Rahmen der Kaimauersanierung?**

*In den kommenden Jahren wird der Landesbetrieb Immobilienmanagement und Grundvermögen (LIG) die Kaimauern in der Speicherstadt sanieren. Damit verbunden ist eine unabdingbare Anhebung der Fleetsohlen, die zu einer Reduzierung der Durchfahrtshöhe unter den Brücken bei Hochwasser und somit zu einer zeitlichen Einschränkung in der Befahrbarkeit der Flotte in der Speicherstadt führen wird.*

*Um Barkassen-Eigner bei den erforderlichen Umbauarbeiten ihrer Barkassen finanziell zu unterstützen, wurde kürzlich ein gemeinsames Förderprogramm der Finanzbehörde, des LIG, der Behörde für Wirtschaft und Innovation sowie der Hamburgischen Investitions- und Förderbank geschaffen. Das auf zehn Jahre angelegte Programm sieht Zuschüsse von bis zu 60.000 Euro je Schiff vor.*

*Vor diesem Hintergrund frage ich den Senat:*

Zur langfristigen Erhaltung des UNESCO-Welterbes Speicherstadt sind umfangreiche Sanierungsmaßnahmen an den Kaimauern notwendig. Die Kaimauern, die zum Teil über 100 Jahre alt sind, weisen an einigen Stellen Schäden, sowie Alterungs- und Abnutzungserscheinungen auf. Ein Grund für die Sanierungsnotwendigkeit ist darin begründet, dass die Flotte in der Speicherstadt in den vergangenen Jahrzehnten zum Zwecke der Barkassenschifffahrt immer wieder ausgebaggert wurden. In Folge dessen liegt die Fleetsohle heute rund einen Meter tiefer, als bei der Errichtung der Kaimauern und Speicher, wodurch das Widerlager der Bauwerke geschwächt wurde.

In einem behördenübergreifenden Projekt unter der Federführung des Landesbetrieb Immobilienmanagement und Grundvermögen (LIG) wurde eine nachhaltige Sanierungsmethode entwickelt, die einerseits wirtschaftlich ist, andererseits den bestehenden unterschiedlichen Anforderungen, wie den Vorgaben des Denkmalschutzes, den Anforderungen der Barkassenschifffahrt und des weiteren Hafenverkehrs sowie den Bestimmungen des Umweltrechtes, gerecht wird. Beteiligt waren, neben diversen Fachbehörden, der Hafenschifffahrtsverband Hamburg e.V. (HSVH), entsprechend erfahrene Ingenieure und Fachgutachter sowie die Hamburg Port Authority (HPA) als Genehmigungsbehörde. Als geeignete Maßnahme wurde in Kombination mit einer Rückverankerung der Kaimauern die Wiederherstellung der Fleetsohle auf das historische Niveau (Anhebung mittels eines verdichteten Materials um bis zu rund einem Meter) identifiziert und im behördenübergreifenden Entscheidungsprozess beschlossen.

Aufgrund der mit einer Fleetsohlanhebung verbundenen Einschränkung der Befahrbarkeit der Flotte bei Hochwasser hat der Senat eine Machbarkeitsstudie beauftragt, die mögliche Umbaumaßnahmen der bestehenden, für Hamburg typischen, Barkassen aufzeigen soll. Auf diese Weise soll nach Möglichkeit auch zukünftig eine Durchfahrt unter den Brücken im selben Tidefenster wie bisher gewährleistet werden. Die Machbarkeitsstudie wurde durch den LIG beauftragt und unter Beteiligung des HSVH sowie der HPA durch das Ingenieurbüro Weselmann GmbH & Co. KG erstellt. Im Ergebnis wurden die technische Absenkung des Ruderhauses bei Brückenquerungen und die Ballastierung der Schiffe durch die Einbringung von Ballasttanks bei Hochwasser als technisch mögliche und genehmigungsfähige Umbaumaßnahmen aufgezeigt. Im weiteren Verlauf wurden gemeinsam mit dem

HSVH und HPA weitere Umbauoptionen identifiziert, die Eingang in das Förderprogramm gefunden haben. Das Förderprogramm wurde zum 1. Dezember 2019 durch die Hamburgische Investitions- und Förderbank AöR (IFB) gestartet, um explizit Umbauten zu fördern, die zu einer Reduzierung der Durchfahrtshöhe unterhalb der Brücken führen.

Dies vorausgeschickt, beantwortet der Senat die Fragen teilweise auf der Grundlage von Auskünften der Hamburgischen Investitions- und Förderbank AöR wie folgt:

1. *Wie viele Barkassenfirmen fahren mit jeweils wie vielen Schiffen täglich durch die Flote der Speicherstadt?*

Die erfragten Daten werden statistisch nicht erfasst. Insgesamt gibt es 15 Barkassenunternehmen mit rund 90 Schiffen. Jedes Barkassenunternehmen bietet grundsätzlich Fahrten durch die Flote der Speicherstadt an. Insbesondere in den touristisch besonders relevanten Sommermonaten werden die Flote der Speicherstadt stark frequentiert. Darüber hinaus liegen der Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation (BWVI) keine Daten vor.

2. *Wie viele Barkassen-Eigner sind von notwendigen Umbauarbeiten ihrer Schiffe betroffen?*

Über die Notwendigkeit eines Umbaus entscheiden die Barkassen-Eigner eigenständig, daher kann der Senat keine konkrete Anzahl benennen.

3. *Aus welchen Haushaltstiteln sind die Fördersummen vorgesehen?*

Die Fördersumme wird aus dem Wirtschaftsplan des LIG gezahlt.

4. *Mit welcher Anzahl an Schiffen, die für den Umbau eine Förderung erhalten werden, rechnet der Senat?*

Das Förderprogramm wurde unter der Annahme von 40 Umbauten bei maximaler Fördersumme aufgestellt.

5. *Wurde eine Investitionsobergrenze pro Schiff festgelegt? Wenn ja, in welcher Höhe?*

Der Zuschuss beträgt 80% der förderfähigen Gesamtkosten, maximal 60.000 EUR pro Schiff.

6. *Sind bereits erste Zuschüsse von Barkassen-Eignern beantragt worden? Wenn ja, wie viele und in welcher jeweiligen Höhe?*

Bis zum 10. Januar 2020 sind keine Anträge eingegangen.

7. *Mit welchem ausgezahlten Gesamtvolumen an Fördermitteln rechnen der Senat bzw. die zuständigen Behörden über den Gesamtzeitraum des Programms?*

Die Fördermittel betragen insgesamt 2.400.000 EUR. Inwieweit diese in Anspruch genommen werden, lässt sich im Vorwege nicht beantworten.

8. *Welche Akteure waren, neben den Behörden, in welcher Form an der Findung der Lösung in Form des neuen Förderprogramms beteiligt?*

Gemeinsam mit dem Ingenieurbüro Weselmann GmbH & Co. KG, Hamburg Port Authority und dem Hafenschiffverkehrsverband Hamburg (HSVH) wurden grundsätzliche technische Lösungen zur Reduzierung der Aufbauhöhe für Barkassen und Fahrgastschiffe ermittelt. Auf dieser Grundlage wurden

im Dialog mit dem HSVH die Rahmenbedingungen eines möglichen Förderprogramms abgestimmt. Die Hamburgische Investitions- und Förderbank AöR war bei der Entwicklung des Förderprogramms, der Gestaltung des Fördervertrages und der Formulierung der Förderrichtlinie beteiligt.

9. *Welche konkreten erforderlichen Umbaumaßnahmen (z.B. Anpassung des Tiefgangs oder absenkbare Ruderhäuser) werden auf die Barkassen-Eigner zukommen?*

Die konkreten erforderlichen Umbaumaßnahmen müssen für die jeweiligen Fahrzeuge individuell geprüft werden und ergeben sich im Einzelfall.

10. *Mit welchen Kosten ist für die in Frage 4 genannten Umbaumaßnahmen jeweils durchschnittlich zu rechnen?*

In Frage 4 sind keine Umbaumaßnahmen benannt. Ein Kostendurchschnitt ist aufgrund der Heterogenität möglicher Umbaumaßnahmen jedoch im Vorwege grundsätzlich nicht ermittelbar.

11. *Gibt es mit den Barkassenfirmen eine Vereinbarung hinsichtlich der Abgasreinigungstechnik? Wenn ja, wie gestaltet sich diese? Wenn nein, warum hat der Senat nicht die Chance genutzt, den abgasfreundlicheren Umbau der Schiffe gleich mit zu fördern?*

Sowohl im Bereich der Abgasnachbehandlungslösungen als auch im Bereich neuer Motoren sind insbesondere für Barkassen und kleinere Fahrgastsschiffe vor dem Hintergrund des beschränkten Platzes an Bord maßgeschneiderte Lösungen erforderlich. Derartige technische Lösungen sind teilweise noch nicht auf dem Markt. Einschlägige Fördermöglichkeiten für eine energieeffizientere, klima- und umweltverträglichere Binnenschifffahrt sind bereits vorhanden, wie z. B. die Richtlinie zur Förderung der nachhaltigen Modernisierung von Binnenschiffen vom 20. November 2019 des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur. Im Übrigen siehe Drs. 21/17879.