

# Stellungnahme zum Verordnungsentwurf

Verordnungsentwurf:	Verordnung zur Einführung der emissionsfreien Alsterschiffahrt
Institution/Verband/Körperschaft:	<i>Hafenschiffahrtsverband Hamburg e.V. / Unternehmensverband Hafen Hamburg e.V.</i>
Datum der Stellungnahme:	26.08.2022
Sonstiges	

## Stellungnahme

### 1 Einleitung

---

Die Alster wird hauptsächlich als Freizeitgewässer für Sport und Erholung angesehen. Die historische Aufgabe als Wirtschaftsgewässer für Transport und Versorgung der Stadt ist zunehmend in den Hintergrund getreten. Es ist daher richtig, Sicherheits- und Umweltaspekte zu berücksichtigen, um Freizeitnutzer zu schützen. Nach unserer Auffassung gilt dies nur eingeschränkt für den Bereich von der Reesendambrücke bis zur Schaartorschleuse. Dieses Gebiet umfasst die traditionellen Wirtschaftswege der Altstadt und wird auch jetzt noch fast ausschließlich von der Berufsschiffahrt genutzt. Aufbau, Nutzung und Historie entsprechen den Wasserwegen des Hafens und sollten daher auch uneingeschränkt von Hafenfahrzeugen befahren werden können.

Der vorliegende Verordnungsentwurf berücksichtigt die Anforderungen der Berufsschiffahrt in vielen Punkten nicht ausreichend. Wir sehen in den folgenden Bereichen Anpassungsbedarf:

### 2 Entgeltliche Personenschiffahrt

---

Die Forderung nach emissionsfreien Antrieben bei Fahrzeugen der entgeltlichen Personenbeförderung, die eine Erlaubnis nach §2(2)3 erhalten, sollte vorerst ausgesetzt werden. Die angedachte Übergangsfrist bis zum 31. Dezember 2029 ist nicht ausreichend und die darüber hinaus gehenden Härtefallbestimmungen geben den Betreibern entgeltlicher Personenschiffahrt nicht genug Rechtssicherheit.

Die Unternehmen der entgeltlichen Personenschiffahrt sind besonders von den Folgen der Corona-Pandemie betroffen. Die Einschränkungen und Berufsverbote der letzten zwei Jahre haben schwerwiegende finanzielle Ausfälle verursacht. Die Energiekrise als Folge des russischen Angriffs auf die Ukraine wird Deutschland noch in diesem Jahr in eine Rezession führen. Es ist nicht davon auszugehen, dass der Fremdenverkehr und damit die Nachfrage nach Hafenrundfahrten in absehbarer Zeit wieder das Vorkrisenniveau erreichen wird. Die Fähigkeit, größere Investitionen in den Fahrzeugbestand zu tätigen, ist bei den familien- und inhabergeführten klein- und mittelständischen Betrieben in naher Zukunft nicht vorhanden.

Wir sehen große Probleme bei der Umstellung der unter §2(2)3 aufgeführten Fahrzeugen der entgeltlichen Personenschifffahrt auf emissionsfreie Antriebe. Unseres Wissens, bietet die Schiffbauindustrie noch keine marktfähigen Produkte für das Einsatzgebiet „Hamburger Hafen“ an.

Bei den Barkassenstationen gilt an den Liegeplätzen eine Größenbeschränkung für Fahrzeuge von 18m Länge und 4,80m Breite. Die Binnenschiffsuntersuchungsordnung kennt nur die Unterscheidung von Kleinen und Großen Fahrgastschiffen mit Längen von unter bzw. über 25m. In anderen Fahrtgebieten können neu geforderte An- und Umbauten durch eine Anpassung der Schiffsgröße ausgeglichen werden. Für Hamburg geht dies aufgrund der Restriktionen an den Liegeplätzen nicht, so dass alle neuen Auflagen 1:1 auf Kosten der zulässigen Passagierkapazitäten gehen. Dies führt dazu, dass umgebaute kleine Fahrzeuge nicht betriebswirtschaftlich auskömmlich betrieben werden können. Eingriffe an Bestandsfahrzeugen bergen darüber hinaus immer die Gefahr, dass diese Bestandsschutzregeln gem. BinSchUO verlieren. In diesen Fällen muss das Fahrzeug sofort auf den neuesten Stand der Vorschriften gebracht werden, um weiterhin eine Betriebserlaubnis zu erhalten. Dies ist in vielen Fällen technisch und schiffbaulich nicht möglich.

Auch bei Neubauten ist die Größenbeschränkung durch die Liegeplatzgenehmigungen eine ernste Restriktion, die die Modernisierung der privatwirtschaftlich betriebenen Flotte behindert. Darüber hinaus machen es die Auswirkungen von Corona schwer, die nötigen Investitionsmittel aufzubringen. Die Neufassung der Bauvorschriften über das Haferecht hat dazu geführt, dass zwischen 2006 und 2013 große finanzielle Anstrengungen unternommen wurden, um die Flotte technisch nachzurüsten bzw. Neubauten in Fahrt zu bringen. In der Presse wurde dies seinerzeit unter dem Stichwort „Sinksicherheit“ verkürzt zusammengefasst. Ein erneuter Austausch der Flotte ist in absehbarer Zukunft finanziell nicht darstellbar.

Fahrzeuge der entgeltlichen Personenschifffahrt, die unter §2(2)3 fallen, sollten daher grundsätzlich, dauerhaft und unabhängig von der Antriebsart eine Erlaubnis zur Befahrung von der Schaartorschleuse bis zur Reesendammbücke erhalten.

Als Ergänzung und Anreiz sollte Fahrzeugen mit emissionsfreiem Antrieb, die unter §2(2)3 fallen, zusätzlich der Zugang zur Binnenalster erlaubt werden. Dies wäre ein wertvoller Schritt, um dem Tourismus in Hamburg einen Impuls zu geben.

### **3 Gewerbliche Schifffahrt**

---

Hamburgs Straßeninfrastruktur ist auch in normalen Zeiten stark belastet. Nicht fließender Verkehr belastet die Umwelt und Lebensqualität der Bürgerinnen und Bürger und sorgt für hohe volkswirtschaftliche Kosten. Hamburg verfügt historisch über ein dichtes Netz von Fleeten, Kanälen und anderen Wasserwegen, die über ein ungenutztes Verkehrspotential verfügen. Baustellen, die von der Wasserseite versorgt werden, verhindern an anderer Stelle schädliche Emissionen, die durch Straßensperrungen und davon induzierten Staus verursacht werden. Eine Ausnahme der Fahrzeuge gem. §2(2)10 von der Pflicht zu emissionsfreien Antrieben halten wir daher für geboten. Auch andere innovative Konzepte zur Ver- und Entsorgung über den Wasserweg sollten nicht nur aufgrund des Antriebs ausgeschlossen werden, sondern verbindliche Ausnahmegenehmigungen erhalten können.

Konkretisierungsbedarf sehen wir beim Einsatz sogenannter „Schwimmender Geräte“. Hierbei handelt es sich um emissionsfreie – da antriebslose – Schuten oder Pontons, auf denen für die Ausführung einer bestimmten Arbeit vorgesehene Baumaschinen installiert werden. Häufigstes Beispiel wäre ein Ponton mit einem Bagger oder Kran. Die einzelne

Kombination aus Ponton und Baumaschine erhält eine spezielle Zulassung als „Schwimmendes Gerät“. Die Baumaschinen sind herkömmliche Modelle aus dem Straßenbau und verfügen nicht über einen emissionsfreien Antrieb. Unseres Wissens werden diese zur Zeit auch nicht von den Herstellern angeboten. Schwimmenden Geräten darf der Zugang zur Alster nicht verwehrt werden, nur weil die aufgestellte Baumaschine nicht emissionsfrei betrieben werden kann.

#### **4 Fazit**

---

Binnen- und Hafenfahrzeuge zeichnen sich durch eine lange wirtschaftliche Nutzungsdauer aus und bleiben teils über Jahrzehnte im Einsatz. Dies leistet einen Beitrag zum Umwelt- und Ressourcenschutz, da ein Großteil der schädlichen Emissionen während der Herstellung und der Entsorgung der Fahrzeuge anfällt.

Die Aufrüstung der Bestandsflotte auf emissionsfreie Antriebe ist ein finanzieller Kraftakt für die Betriebe. Der Erfolg ist auch abhängig von der öffentlichen Herstellung einer Ladeinfrastruktur an den in der Regel hochwassergeschützten Liegeplätzen.

Es müssen ausgereifte Serienfahrzeuge mit emissionsfreien Antrieben von der Industrie angeboten werden, die nicht nur technisch den Anforderungen entsprechen, sondern auch betriebswirtschaftlich sinnvoll zu betreiben sind. Darüber hinaus muss an den Hafentiegeplätzen eine Ver- und Entsorgungsinfrastruktur für emissionsfreie Energie vorhanden sein. Erst wenn diese Voraussetzungen erfüllt sind, darf eine Übergangsfrist beginnen.