

Kleine Anfrage der Fraktion der SPD**Was ist der aktuelle Stand bei den klimaneutralen Fahrzeugen und dem ressourcenschonenden Terminalbetrieb in den bremischen Häfen?**

Die Wirtschaft im Lande Bremen steht vor großen Transformationsschritten. In den kommenden Jahren und Jahrzehnten werden die Unternehmen des Zwei-Städte-Staates ihren Betrieb sukzessive klimaneutral gestalten. Dies gilt auch für die bremischen Häfen. Geprägt unter anderem vom Handeln des Hafenresorts und der bremischen Hafenmanagementgesellschaft bremenports GmbH & Co. KG, haben sich die bremischen Häfen vor längerer Zeit auf den Weg zu mehr Nachhaltigkeit gemacht und nehmen damit auch eine Vorbildrolle ein.

Der Umschlag und Transport von Gütern wie beispielsweise Fahrzeugen und Containern in den Häfen stellt dabei einen wichtigen Teil bei der Transformation hin zu klimaneutralen Häfen dar. Dabei sind verschiedene Fahrzeuge und Prozesse in den Häfen auf klimaneutrale Technologien umzustellen. Im Containerbereich werden heute verschiedene Fahr- beziehungsweise Flurförderzeuge wie Van Carrier, Straddle Carrier, Stacker und so weiter eingesetzt, die bisher entweder batterieelektrisch oder mittels Dieselmotoren angetrieben werden. Vor dem Hintergrund der wachsenden Notwendigkeit des Klimaschutzes ist die gesteigerte Nutzung von batterieelektrischen Prozessen sowie Fahr- und Flurförderzeugen anzustreben. Zusätzlich ist auch der Einsatz wasserstoffbetriebener Transport- und Umschlaggeräte technisch möglich, da inzwischen erste Fahrzeuge und Geräte einzelner Anbieter am Markt erhältlich sind. Das Technologie-Transfer-Zentrum Bremerhaven (ttz) führt diesbezüglich Testeinsätze in verschiedenen Unternehmen in Bremerhaven durch, um Erfahrungen unter besonderen Betriebsbedingungen zu gewinnen. Zum Betrieb der Brennstoffzellenflurförderzeuge muss ergänzend eine Betankungslogistik für die Unternehmen aufgebaut werden. Vorteil der wasserstoffbetriebenen Flurförderzeuge ist die wesentlich kürzere Zeit zur Betankung mit Wasserstoff im Vergleich zum Aufladen von Batterien. Nachteil ist das knappe Vorhandensein von Wasserstoff in den kommenden Jahren, gerade im Bereich des grünen Wasserstoffs, und aktuell schwer kalkulierbare Preisentwicklungen.

Neben den unterschiedlichen Flurförderzeugen kommen in den Häfen auch transportrelevante Straßenfahrzeuge, wie Transporter oder Lkw sowie Stapler (vor allem Gabelstapler mit Fahrersitz), zum Einsatz, die ebenfalls perspektivisch auf klimaneutrale Antriebe umgestellt werden müssen. Batterieelektrische Stapler und Transporter sind mittlerweile zahlreich am Markt vorhanden. Kleinere Transporter mit Brennstoffzellenantrieb für den lokalen Gütertransport gibt es bisher jedoch noch wenige. Es laufen zudem Projekte zu schweren Lkw mit Brennstoffzellenantrieb (zum Beispiel COOP Schweiz, Testfahrzeug Daimler). In den nächsten Jahren (bis circa 2030) sollen diese Fahrzeuge in Serie gehen und auf den freien Fahrzeugmarkt kommen. Bislang sind vorrangig Umrüstungen einzelner Fahrzeuge (Prototypen) erfolgt beziehungsweise in Vorbereitung. Sofern technische Entwicklungen und Tests erfolgreich verlaufen, könnten 2030 wasserstoffbetriebene Lkw im Transportwesen (zum Beispiel Kühltransporte der Produkte) eingesetzt werden. In beiden Bereichen, den Flurförderzeugen und den transportrelevanten Straßenfahrzeugen, bietet sich

an, dass die Hafenbetriebe, und dabei insbesondere jene mit öffentlichen Anteilen wie die BLG LOGISTICS GROUP AG & Co. KG (BLG) und der EUROGATE GmbH & Co. KGaA, KG (EUROGATE), eine wichtige Rolle bei der Nutzung klimaneutraler Antriebstechnologien im Hafen einnehmen. Mit dem Wasserstofftestzentrum in Bremerhaven, das sich im Moment im Aufbau befindet und prototypischen Entwicklungen im Mobilitätsbereich unterstützt, würde sich die Nutzung alternativer Antriebe sehr gut ergänzen.

Wir fragen den Senat:

1. Welche Fahrzeuge und Geräte kommen im Hafenbetrieb in Bremen und Bremerhaven zum Einsatz? Welche und wie viele dieser Fahrzeuge befinden sich im Besitz der BLG und der EUROGATE? Bitte separat für die BLG und EUROGATE auflühren.
 - a) Wie werden die heute vorhandenen Van-Carrier von EUROGATE und ihren Tochtergesellschaften am Standort Bremerhaven angetrieben?
 - b) Bestehen bei den Van-Carriern Hindernisse beim Wechsel auf klimaneutrale Antriebstechnologien? Wenn ja, welche Hindernisse gibt es aus der Sicht der Unternehmen?
 - c) Gibt es einen Zeitplan für die Anschaffung von Van-Carriern mit klimaneutralen Antriebstechnologien oder auch für eine grundlegende Umstellung der hafenbetrieblichen Prozesse im Containerterminal zum Beispiel durch den Einsatz anderer Systeme wie Blockläger?
 - d) Welcher Strom- beziehungsweise Wasserstoffbedarf wird für den Betrieb der klimaneutralen Van-Carrier oder für eine grundlegende Umstellung der betrieblichen Prozesse notwendig sein?
 - e) Wie viele der sonstigen Hafenfahrzeuge (Fokus auf Flurförderzeuge) von BLG und EUROGATE werden batterieelektrisch, per Brennstoffzelle und mit fossilen Kraftstoffen angetrieben? Bitte separat nach Antriebstechnologien und für die BLG und EUROGATE ausweisen.
 - f) Werden die sonstigen Hafenfahrzeuge (Fokus auf Flurförderzeuge) mit anderen nicht zuvor aufgeführten Antriebstechnologien betrieben?
 - g) Bestehen aus der unternehmerischen Sicht hierbei Hindernisse beim Wechsel auf klimaneutrale Antriebstechnologien? Wenn ja, welche Hindernisse gibt es?
2. Welcher Strom- beziehungsweise Wasserstoffbedarf wird für den Betrieb von klimaneutralen (sonstigen) Flurförderzeugen notwendig sein?
3. Welche für den Transport relevanten Straßenfahrzeuge befinden sich im Besitz der BLG und EUROGATE? Bitte separat für die BLG und EUROGATE auflühren.
 - a) Wie viele dieser Fahrzeuge werden batterieelektrisch, per Brennstoffzelle und mit fossilen Kraftstoffen angetrieben? Bitte separat nach Antriebstechnologien und für die BLG und EUROGATE ausweisen.
 - b) Werden die für den Transport relevanten Straßenfahrzeuge mit anderen nicht zuvor aufgeführten Antriebstechnologien betrieben? Wenn ja, um wie viele Fahrzeuge handelt es sich?
 - c) Bestehen aus der unternehmerischen Sicht Hindernisse beim Wechsel auf klimaneutrale Antriebstechnologien? Wenn ja, welche Hindernisse gibt es?
 - d) Gibt es einen Zeitplan für die Anschaffung von für den Transport relevanten Straßenfahrzeugen mit klimaneutralen Antriebstechnologien? Wenn ja, in welchen Etappen (Datum und Stückzahl) werden die Fahrzeuge angeschafft? Wenn nicht, ist bekannt, ob und gegeben-

nenfalls bis wann ein entsprechender Zeitplan erstellt wird? Antworten bitte separat nach Antriebstechnologien und getrennt für die BLG und EUROGATE ausweisen.

- e) Welcher Strom- beziehungsweise Wasserstoffbedarf wird für den Betrieb der klimaneutralen (transportrelevanten) Straßenfahrzeuge notwendig sein? Bitte getrennt für die BLG und EUROGATE ausweisen.
- 4. Welche infrastrukturellen Voraussetzungen für den Betrieb klimaneutraler Antriebstechnologien in den bremischen Häfen müssen noch geschaffen werden? Welche Hemmnisse bestehen aus unternehmerischer Sicht beim Ausbau beziehungsweise Umbau der Infrastruktur?
- 5. Wie lange laufen Pachtverträge mit den Terminalbetreibern (separat für die Terminalbetreiber ausgegeben)?
- 6. Welche konkreten Maßnahmen sind bei den Containerbrücken der öffentlichen Hafenunternehmen geplant, um diese ressourcenschonender und mithilfe von erneuerbaren Energien zu betreiben? Welche infrastrukturellen Voraussetzungen sind dafür auf dem Terminal oder gegebenenfalls im Hafen notwendig?

Martin Günthner, Jörg Zager, Volker Stahmann,
Mustafa Güngör und Fraktion der SPD