

Antrag

**der Abgeordneten Ralf Niedmers, Dr. Jens Wolf, David Erkalp, Carsten Ovens,
Birgit Stöver (CDU) und Fraktion**

**Betr.: Hamburgs maritime Wirtschaft in schwerer Krise – Aktionsplan zur
Sicherung der Wettbewerbsfähigkeit und zur Unterstützung der Hafен-
wirtschaft**

Der Hamburger Hafen – die Lebensader unserer Stadt – steckt in einer ernsten Krise und der Senat hat kein Konzept, wie er unseren Hafen wieder wettbewerbsfähig und zukunftsfest machen will. Die Krise der maritimen Wirtschaft in Hamburg ist unübersehbar und inzwischen ein fundamentales Risiko für die wirtschaftliche Entwicklung unserer Stadt. Wenn der Abwärtstrend weiter anhält im Hafen, stehen im kommenden Jahr nach Auskunft der Hafenbetriebe erstmals seit vielen Jahren zahlreiche Arbeitsplätze auf dem Spiel. Höchst bedenklich ist die Entwicklung des Containerumschlags. Bis September 2015 ist der Containerumschlag gegenüber dem Vorjahr um knapp 10 Prozent eingebrochen (-9,2 Prozent). Mit 6,73 Millionen TEU in dieser Zeit ist der Container-Umschlag im Hamburger Hafen auf das Niveau von 2011 abgerutscht. Für das Gesamtjahr wird mit einem Umschlag auf dem Niveau des Jahres 2006 gerechnet. Die alarmierende Entwicklung kann nicht ausschließlich mit dem Verweis auf die Russland-Sanktionen und die nachlassende Wirtschaftsdynamik in China „vernebelt“ werden (Umschlag aus Nordost-Asien: -14 Prozent, Ostsee: -22,4 Prozent). Denn gleichzeitig haben die europäischen Konkurrenzhäfen in Antwerpen und Rotterdam in 2015 beim Container-Umschlag zulegen können. In Rotterdam stieg die Zahl der umgeschlagenen Stahlboxen um 1 Prozent auf 9,3 Millionen TEU, in Antwerpen sogar um 8 Prozent gegenüber dem Vorjahr auf 7,3 Millionen TEU. Dies zeigt: Hamburg hat Containerumschlag an die Konkurrenz im Ausland verloren. Unser Hafen hat inzwischen ein echtes Wettbewerbsproblem. Gerade in diesen Zeiten bräuchte Hamburg einen engagierten Hafensenator. Weitere sichtbare Krisensymptome sind Hapag-Lloyd und die HSH Nordbank. Zusammengenommen sind dies wichtige Eckpfeiler der maritimen Wirtschaft, durch deren Einbruch der Hafenstandort Hamburg in eine Krise gerutscht ist. Doch diese Krise gefährdet nicht nur den Hafenstandort Hamburg. Sie stellt inzwischen eine Gefahr für das gesamte Wirtschaftsgefüge Hamburgs dar. Auch wenn die Marktsituation in der Schifffahrt insgesamt ohne Zweifel schwierig ist, ist die Krise des Hamburger Hafens fast ausschließlich selbstverschuldet und hausgemacht:

Verschlickung der Hafenbecken:

Obwohl im Jahr 2012 mit dem Zeitziel 2012/2013 angekündigt, liegt nach wie vor kein Gesamtkonzept zum Sedimentmanagement vor. Die Realität sieht so aus, dass auch drei Jahre später – also Anfang 2016 – weder ein tragfähiges Konzept noch eine einheitliche Lösung vorliegen. Nach wie vor kann der Schlick, der aus den Hafenbecken und Schiffsanlegestellen im Hamburger Hafen gebaggert wird, nicht in der Nordsee verklappt werden, da die Vereinbarung zwischen Hamburg und Schleswig-Holstein lediglich eine Verklappung des Schlicks aus dem Fahrwasser der Elbe (Bundeswasserstraße) bei Tonne E3 vorsieht. Daher wird das Baggergut aus den Hafenbecken und den Schiffsanlegestellen des Hamburger Hafens seit Jahren vor Neßsand und Blankenese verklappt. Grundlage dafür ist unter anderem die „Übergangsregelung zum Handlungskonzept Umlagerung von Baggergut aus dem Hamburger Hafen in der Stromelbe“ zwischen der Hamburg Port Authority (HPA) und der Behörde für Umwelt

und Energie (BUE). Im Sommer – wenn es aus Hafensicht am dringlichsten wäre zu baggern – darf danach jedoch an besagter Stelle kein Schlick abgeladen werden. Dies kann als eine wesentliche Ursache für die Verschlickung der Hafenbecken gesehen werden. Doch trotz der Brisanz insbesondere für die Hafenunternehmen verweigerte Rot-Grün lange eine Selbstbefassung dazu in der Bürgerschaft. Ein entsprechender Antrag wurde in der Sitzung des Ausschusses für Wirtschaft, Innovation und Medien am 24.11.2015 durch SPD und GRÜNE abgelehnt. Erst am 5. Januar befasste sich der Ausschuss für Wirtschaft, Innovation und Medien mit der dringenden Problematik. Auch ein CDU-Antrag (Drs. 21/1965), der unter anderem bis Jahresende 2015 die Vorlage eines Gesamtkonzepts Sedimentmanagement forderte, wurde abgelehnt und eine Überweisung in den entsprechenden Ausschuss sogar verweigert. Neben der Befassung mit dieser Problematik bedarf es auch einer weiteren Konkretisierung der Planungen für eine neue Schlickdeponie in Moorburg, um eine vollständige Abhängigkeit von Nachbarländern bei der Verbringung des Baggerguts zu beenden und Handlungsfähigkeit zurückzugewinnen.

Dies ist insbesondere vor dem Hintergrund der von Schleswig-Holstein erhobenen Gebühren für die Sedimentverbringung (genehmigte Gesamtmenge 6,5 Millionen m³ x 2 Euro/m³ = 13 Millionen Euro; weitere Erhöhung nicht unwahrscheinlich) dringend angeraten.

Schlick aus dem Fahrwasser der Elbe (Elbschlick):

Nachdem die Vereinbarung mit Schleswig-Holstein 2012 bereits ausgehandelt, aber aufgrund des Streits um die Husumer Windmesse gestoppt wurde, wurde im September 2013 eine Vereinbarung als Übergangslösung mit Schleswig-Holstein zum Umgang mit dem Schlick aus dem Hamburger Hafen verlängert. Die HPA musste sich in diesem Kompromiss erstmals verpflichten, pro Kubikmeter Baggergut, das in die Nordsee verbracht wird, 2 Euro an Schleswig-Holstein zu zahlen. Maximal dürfen demnach 6,5 Millionen m³ Schlick zur Tonne E3 gebracht werden. Das Volumen ist nahezu ausgeschöpft, sodass dringend eine neue Lösung erforderlich wird. Obwohl zwei Jahre Zeit war und die Vereinbarung Ende 2015 auslief, hat es der Senat nicht geschafft, in dieser zentralen Frage bis heute eine tragfähige dauerhafte Lösung zu vereinbaren. Dies ist ein hausgemachtes Problem zweier rot-grüner Landesregierungen in Hamburg und Schleswig-Holstein. Die Verlängerung ist unklar und die Ankündigung einer Einigung von Olaf Scholz und Ministerpräsident Torsten Albig auf einer gemeinsamen Kabinettsitzung am 24. November 2015 lediglich eine Beruhigungsspiel. Das schleswig-holsteinische Umweltministerium hat eine Einigung für April 2016 angekündigt, also exakt dann, wenn das zwischen HPA und BUE vereinbarte jährliche Baggerverbot (1. April – 6. November) beginnt. Dies ist ein Totalversagen des Senats in der Hafenspolitik.

Kürzungen bei den Allgemeinen Hafeninvestitionen:

Obwohl die Hafeninfrastruktur schon heute unterfinanziert ist und eine zusätzliche Investitionsspritze notwendig wäre, hat der rot-grüne Senat die Hafeninvestitionen massiv gekürzt (2015 um 5 Millionen Euro und 2016 um 23 Millionen Euro, insgesamt 28 Millionen Euro). Die Antwort, wo und bei welchen Hafenprojekten konkret gekürzt werden soll, beantwortete der Senat in einer Großen Anfrage nur unzureichend (vergleiche Drs. 21/2368).

Verzögerungen bei Fahrrinnenanpassung der Elbe:

Diese sind auch das Resultat des unvollständigen und schlecht vorbereiteten Planfeststellungsverfahrens. Jede weitere Verzögerung bei der Elbvertiefung hat erhebliche Konsequenzen für die Wettbewerbsfähigkeit des Hamburger Hafens und den Wirtschaftsstandort Hamburg. Seit Oktober 2014 ist bekannt, dass Nachbesserungen im Planfeststellungsverfahren erforderlich sind, nachdem das Bundesverwaltungsgericht „handwerkliche Mängel“ der Hamburger Planungsbehörden kritisiert und Nachbesserungen eingefordert hatte. Die Planungsbehörden mussten im September 2015 einräumen, dass die gerichtlich gesetzte Frist zur Stellungnahme nicht eingehalten werden konnte. Zudem kam es zuletzt in Bezug auf das laufende Genehmigungsverfahren zur Fahrrinnenanpassung der Elbe zu Spannungen innerhalb des rot-grünen Senats. Grund dafür war, dass Umweltsenator Jens Kerstan ohne vorherige Abstim-

mung mit Wirtschaftssenator Frank Horch und dessen für das Verfahren federführende Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation im Alleingang eine Verlängerung der Stellungnahmefrist für die Unterlagen zur Fahrrinnenanpassung bei der Wasser- und Schifffahrtsdirektion beantragt hatte. Dieser Antrag wurde nach einem Krisentreffen auf höchster Ebene inzwischen zurückgezogen. Auch dies sind Belege für die Uneinigkeit von Rot-Grün und die Überforderung des Senats. Statt einen Zukunftsplan vorzulegen, der die Sicherung des maritimen Standortes Hamburg zum Ziel hat, übt sich der Senat in unverantwortlicher Zurückhaltung und Verharmlosung der Probleme und kürzt gleichzeitig noch die Investitionen in die Hafeninfrastruktur. Kurzsichtiger und unvernünftiger kann Wirtschaftspolitik kaum sein.

Dies vorausgeschickt möge die Bürgerschaft beschließen:

Der Senat wird aufgefordert,

1. die sofortige Herstellung und ganzjährige Sicherung aller durch die HPA vertraglich zugesicherten Wassertiefen in den Hafenbecken zu veranlassen, um eine vollständige Erreichbarkeit der Terminals zu sichern;
2. für den wirtschaftlichen Schaden der Betriebe, der durch das Unterlassen von Baggerarbeiten in den Hafenbecken und entgegen den vertraglichen Verpflichtungen entstanden ist, umfassend aufzukommen;
3. zu veranlassen, dass die HPA gemeinsam mit der zuständigen Behörde mit den Hafenunternehmen über geforderte beziehungsweise bereits vorgenommene Mietminderungen unverzüglich in Dialog tritt, um weiteren Schadensersatzforderungen vorzubeugen;
4. die Bürgerschaft über den wirtschaftlichen Schaden, der Hamburg durch das Umlenken und die frühzeitige Teilentladung von Schiffen bisher entstanden ist, umfassend aufzuklären;
5. die „Übergangsregelung zum Handlungskonzept Umlagerung von Baggergut aus dem Hamburger Hafen in der Stromelbe“ zwischen HPA und BUE zur Ausbaggierung des Hafenschlicks unverzüglich aufzuheben und die ganzjährige Schiffbarkeit der Hafenbecken sicherzustellen;
6. unverzüglich ein mit den Nachbarländern und der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes abgestimmtes Gesamtkonzept für das Sedimentmanagement in der Tideelbe sowie ein darin eingehendes Handlungskonzept zur Umlagerung von Baggergut aus dem Hamburger Hafen in der Stromelbe vorzulegen. Höchste Priorität hat dabei der Abschluss einer dauerhaften Vereinbarung mit Schleswig-Holstein zur Verbringung sämtlichen Baggerguts in die Nordsee;
7. vorsorglich die weiteren Planungen für eine neue Schlickdeponie in Hamburg-Moorburg zu konkretisieren, um die vollständige Abhängigkeit von den Nachbarländern bei der Verbringung des Baggerguts zu beenden und Handlungsfähigkeit zurückzugewinnen;
8. die Investitionskürzungen im Hamburger Hafen in Höhe von 23 Millionen Euro im Jahr 2016 zurückzunehmen und die Investitionsmittel mit dem kommenden Doppelhaushalt 2017/2018 um 50 Millionen Euro jährlich aufzustocken;
9. von sämtlichen Gebührenerhöhungen im Hamburger Hafen abzusehen, um eine Abwanderung von Reeder-Verträgen zu verhindern, damit sich der Hafenumschlag nachhaltig erholen kann;
10. ein geordnetes und vollständig durchgeführtes Planfeststellungsverfahren zur Fahrrinnenanpassung der Elbe anzustreben und alle nötigen Maßnahmen zu veranlassen, um eine zügige bauliche Umsetzung der Fahrrinnenanpassung der Elbe zu erreichen.