

Bericht

des Ausschusses für Wirtschaft, Innovation und Medien

über die Selbstbefassung

Sedimentmanagement im Hamburger Hafen: Aktueller Sachstand und Handlungskonzepte

Vorsitz: **David Erkalp**

Schriftführung: **Dr. Joachim Seeler**

I. Vorbemerkung

Der Ausschuss für Wirtschaft, Innovation und Medien hatte die Selbstbefassung in seiner Sitzung am 5. Januar 2016 nach § 53 Absatz 2 der Geschäftsordnung der Hamburgischen Bürgerschaft (GO) einstimmig beschlossen und am selben Tag abschließend beraten.

II. Beratungsinhalt

Die Senatsvertreterinnen und Senatsvertreter führten einleitend aus, es sei kein Geheimnis, dass das Jahr 2015 für den Hamburger Hafen ein schwieriges gewesen sei. Die Entwicklungszahlen lägen unter denen des Vorjahres, vor allen Dingen im Containerverkehr. Unter der Prämisse eines Universalhafens betrachtet sähen die Zahlen wiederum nicht so schlecht aus. Der Hamburger Hafen unterliege unterschiedlichen Restriktionen und spüre weltwirtschaftliche Auswirkungen. Es kämen – wie immer im Leben – viele Dinge zusammen und der Hamburger Hafen wäre davon im besonderen Maße getroffen.

Die Senatsvertreterinnen und Senatsvertreter erläuterten zum Sedimentmanagement, dass diese Problematik einen naturbedingten Hintergrund habe. Das sogenannte Oberwasser, welches eine normale Spülwirkung des Stromes ausmache, sei im letzten Jahr überproportional zurückgegangen und darüber hinaus habe es unter anderem langanhaltende Winde aus ungünstigen Richtungen gegeben. Alles zusammen habe dann die Sedimentablagerungen zu einem Problem werden lassen. In der weiteren Abfolge habe es dann Anlaufschwierigkeiten, Verzögerungen und andere Dinge gegeben, die die Hafengebiete zu ertragen gehabt hätten.

Anfang der letzten Legislaturperiode, so die Senatsvertreterinnen und Senatsvertreter weiter, habe es mit der damaligen Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt eine Vereinbarung gegeben, dass vom 1. April an bis Anfang November aus ökologischen Gründen in den Hafenbecken nicht gebaggert werden dürfe. Dies sei seinerzeit ein vertretbar erscheinender Kompromiss gewesen, habe aber unter den im letzten Jahr vorherrschenden Bedingungen zu Problemen geführt. Mit Schleswig-Holstein sei erst einmal vereinbart worden, dass die Tonne E3 zur Umlagerung von nicht kontaminiertem Material in einem Volumen von bis zu 2 Millionen Kubikmeter genutzt werden dürfe. Die letztjährige Situation sei dann aber zum Anlass genommen worden, auf der Fachebene in Verhandlungen mit Schleswig-Holstein einzutreten, um für das kontaminationsfreie Material aus den Hafenbecken eine langfristige und nachhaltige Lösung

für den Bereich der Hamburger Delegationsstrecke vom Hafen bis zur Landesgrenze zu Schleswig-Holstein zu finden. Die Verhandlungen befänden sich auf einem guten Weg und eine Lösung stehe bevor, denn es sei deutlich gemacht worden, dass Hamburg das Problem nicht alleine bewerkstelligen könne.

Die Senatsvertreterinnen und Senatsvertreter betonten, sie würden im Interesse der Kunden und Betreiber des Hamburger Hafens alles tun, um die Rahmenbedingungen zu verbessern. Sie hofften, dass es bis Ostern 2016 zu einer endgültigen Vereinbarung komme, um in verlängerten Zeiträumen die Verlagerungen aus den Hafenbecken und der Delegationsstrecke in Richtung Tonne E3 vornehmen zu können. Hinsichtlich der Kosten könnten sie noch keine Auskünfte geben. Anschließend erläuterten sie das Sedimentmanagement im Hamburger Hafen ausführlich mithilfe der dem Protokoll 21/06 des Ausschusses für Wirtschaft, Innovationen und Medien vom 5. Januar 2016 als Anlage 1 beigefügten Präsentation, welche entsprechend den seit 1. März 2006 geltenden Richtlinien des Präsidenten der Hamburgischen Bürgerschaft über die Einsichtnahme von Ausschussprotokollen über die Parlamentsdatenbank der Hamburgischen Bürgerschaft unter der Internetadresse www.buergerschaft-hh.de/parldok/ aufgerufen oder in der Parlamentsdokumentation der Hamburgischen Bürgerschaft eingesehen werden kann.

Auf eine Zwischenfrage der CDU-Abgeordneten erklärten die Senatsvertreterinnen und Senatsvertreter, sie würden die Baggermenge, die 2015 angefallen sei, und die Kostenentwicklung für die Baggarbeiten zu Protokoll benennen.

Die Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation erklärte am 14. Januar 2016 Folgendes zu Protokoll:

„Welche Baggermengen hat die HPA (entsprechend der Auflistung auf Folie 3 der Präsentation) im Kalenderjahr 2015 verbraucht?

Im Kalenderjahr 2015 hat die HPA folgende Baggermengen (Angaben in Profilmaß) verbraucht:

- Umlagerung bei Neßsand: 8,05 Mio. m³
- Unterbringung in der Nordsee (Tonne E3): 2,00 Mio. m^{3*}
- *Angaben abweichend in m³ Laderaumvolumen (LRV)
- Landbehandlung: 0,68 Mio. m³.

Welcher Einheitspreis ergibt sich für die unterschiedlichen Arten des Umgangs mit Baggergut?

„Folgende Einheitspreise pro m³ (Angaben in Profilmaß) konnten im Zeitraum von 2010 bis 2015 ermittelt werden:

- Umlagerung bei Neßsand > variierend zwischen 0,9 €/m³ und 1,65/m³
- Unterbringung in der Nordsee (Tonne E3):*
 - 2010: 7,1 €/m³
 - 2011: keine Unterbringung
 - 2012: keine Unterbringung
 - 2013: keine Unterbringung
 - 2014: 9,1 €/m³ (inkl. Zahlung von 2 €/m³ an eine noch zu gründende Stiftung zum Schutz des Wattenmeeres)
 - 2015: 8,9 €/m³ (inkl. Zahlung von 2 €/m³ an eine noch zu gründende Stiftung zum Schutz des Wattenmeeres)
- *Angaben abweichend basierend auf m³ Laderaumvolumen (LRV)
- Landbehandlung > variierend zwischen 36 €/m³ und 61 €/m^{3****}

Die CDU-Abgeordneten bewerteten es außerordentlich positiv, dass der Ausschuss für Wirtschaft, Innovation und Medien sich dazu entschlossen habe, diese fachliche Diskussion zu führen. Ein Alarmsignal sei für sie gewesen, als sie in der Presse hätten lesen müssen, dass die Queen Mary nicht mehr in der HafenCity anlegen können, weil der Tiefgang nicht ausgereicht habe. Spätestens mit diesem Bericht dürfte allen Hamburgerinnen und Hamburger klar geworden sein, dass etwas im System nicht stimme. Auf der anderen Seite hätten sie den Ausführungen der Senatsvertreterinnen und Senatsvertretern entnehmen können, dass es im letzten Jahr außergewöhnliche Lagen gegeben habe und der Senat zwar schon entsprechend tätig geworden sei, dies aber nicht ausgereicht habe. In Anbetracht der angekündigten Kreuzfahrttouristen in einem Umfang von bis zu 1 Million in 2016 sollte es das Interesse aller sein, dass sich solches nicht wiederhole, damit keine Image- und Reputationschäden entstünden. Sie fragten, ob seitens des Senats garantiert werden könne, er sei so an der Thematik dran, dass sich die Probleme in 2016 nicht wiederholten.

Die Senatsvertreterinnen und Senatsvertreter entgegneten, sie könnten dies für die Queen Mary sagen. Die Tatsache, dass dieses Schiff nicht habe in der HafenCity anlegen können, sei jedoch nicht das Hauptproblem gewesen, denn auf dem Kreuzfahrtterminal in Steinwerder könne jederzeit jedes Schiff abgefertigt werden. Dort gehörte ein Schiff wie die Queen Mary im Übrigen nicht nur aufgrund des Tiefgangs, sondern auch wegen der gesamten Passagier- und Gepäcklogistik, eigentlich sowieso hin. Viel schlimmere Probleme hätten die Sedimentablagerungen beispielsweise im oder hinter dem Köhlbrand, wie es auf der Folie 4 dargestellt sei, mit sich gebracht, denn dort müssten Schiffe verkehren können, die noch einen viel größeren Tiefgang hätten als die Kreuzfahrtschiffe.

Festzustellen sei, fuhren die Senatsvertreterinnen und Senatsvertreter fort, dass es sich bei den Ablagerungen um ein nichtkalkulierbares Naturereignis handele. Sie seien auf die Zukunft vorbereitet, es komme aber noch darauf an, dass notwendige Gerät zur Verfügung zu haben.

Die Abgeordneten der GRÜNEN fragten zur Seite 3 der Präsentation, was der Grund dafür sei, dass die Landentsorgung des Baggerguts seit 2007 kontinuierlich zurückgegangen sei. Außerdem wollten sie wissen, ob es nicht betriebswirtschaftlich sinnvoller wäre, wenn nur noch eine der beiden Deponien – Francop oder Feldhofe – weiter betrieben werden würde.

Die Senatsvertreterinnen und Senatsvertreter erläuterten, das Baggergut, welches in die Landbehandlung gehe, weise eine höhere Belastung auf und komme aus Bereichen, die nicht regelmäßig unterhalten würden, beispielsweise aus den Seitenbereichen des Hafens, wo noch ältere Materialien anzutreffen seien, oder aus dem Bereich der Seehäfen in Harburg, wo es auch heute noch zu Kontaminationen aufgrund von Kriegsschäden komme. Mit der Verzögerung, die es im Hinblick auf die dritte Deponie gebe, werde derzeit versucht, die vorhandenen Kapazitäten zu strecken. Darüber hinaus würde ein Teil der Materialien auf Deponien außerhalb Hamburgs bei externen Deponiebetreibern entsorgt. Der Plan sei, das noch geringe Restvolumen in Francop zu befüllen. Danach müsse sich der Frage gewidmet werden, ob die eine Deponie in Feldhofe wirklich ausreichend sei, um das anfallende Material in Gänze aufzunehmen.

Die Abgeordneten der GRÜNEN baten um eine Prognose, wie sich die Landentsorgung weiterentwickeln werde.

Die Senatsvertreterinnen und Senatsvertreter erwiderten, es sei klares Ziel, die kontaminierten Bereiche weiter abzubauen, was auch gelingen werde, allein schon aufgrund der Tatsache, dass der Zufluss aus der Oberelbe eine erhebliche Verbesserung bei der Wasserqualität aufweise. Folglich sei es ebenfalls klares Ziel, in der Landbehandlung möglichst auf null zu kommen. Das umfassend ausgerichtete Sedimentmanagement sei darauf ausgerichtet, trotzdem müsse der Standort Moorburg als mögliche dritte Deponie weiter im Auge behalten werden.

Der FDP-Abgeordnete erklärte, er habe den Ausführungen die Hoffnung entnommen, 2015 sei ein sehr außergewöhnliches Jahr gewesen und in den nächsten Jahren müsse wieder weniger gebaggert werden. Dazu passe allerdings nicht, dass die negativen Bilanzergebnisse im Wirtschaftsplan der HPA für die Jahre ab 2016 unter ande-

rem damit begründet würden, dass mit anhaltend hohen Aufwendungen für die Erhaltung der Wassertiefe im Hafen zu rechnen sei. Er bat, diese Unstimmigkeit aufzulösen und fragte darüber hinaus,

- ob die mit der jetzigen Behörde für Umwelt und Energie vereinbarten Baggereinschränkungen in Anbetracht der wirtschaftlichen Auswirkungen noch zeitgemäß seien,
- inwieweit Anpassungen vorgenommen werden könnten und
- wie es seinerzeit überhaupt zu der Vereinbarung zwischen HPA und der damaligen Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt gekommen sei.

Die Senatsvertreterinnen und Senatsvertreter erläuterten, der Vereinbarung lägen entscheidende Messgrößen wie Temperatur- und Sauerstoffgehalt zugrunde, welche entscheidenden Einfluss auf den Lebensraum Elbe hätten. Im letzten Jahr hätten entsprechende Messungen das Baggern aber bereits fünf Wochen vorher zugelassen. Zeitweilig seien dann mehr Bagger als Container auf der Elbe zu sehen gewesen. Für 2016 seien reduzierte Baggermengen prognostiziert worden. Mit dem Sedimentmanagement solle mithilfe von Unterwasserbauwerken oder einer Lenkung der Tide beispielsweise erreicht werden, dass es dort zu Ablagerungen komme, wo diese benötigt würden, um Naturräume zu schaffen, aber nicht im Bereich des Köhlbrandes.

Der FDP-Abgeordnete fragte noch einmal nach, ob 2015 ein Jahr mit besonderem Mengenausschlag nach oben gewesen sei oder ob sich darauf einzurichten sei, dass dies in den nächsten Jahren immer wieder so passiere, weil die Prognosen für den Wirtschaftsplan der HPA dies so auswiesen.

Die Senatsvertreterinnen und Senatsvertreter führten aus, dass die Spülkraft des Wassers in Abhängigkeit zu der Oberwassermenge stehe, die von der Oberelbe abwärts in Richtung Nordsee fließe. Je geringer die Menge, desto geringer sei die Spülkraft, um das Sediment Richtung Nordsee zu bewegen. Wenn in einer solchen Situation große Mengen Baggergut nur einige Kilometer nach Neßsand abtransportiert würden, würde ein großer Anteil davon mit dem großen Flutstrom innerhalb von wenigen Monaten wieder zurück in den Hafen kommen. Es gebe seit zwei Jahren mit 250 bis 300 Kubikmetern – der eigentliche Durchschnitt liege bei 700 Kubikmetern – extrem geringe Oberwasserabflüsse. Dadurch habe sich das Gebiet um Hamburg mit Sediment angereichert und es sei dringend notwendig, Material außerhalb dieses Bereiches zu bringen. Es sei gelungen, dies im Dialogprozess als gemeinsames Interesse zu identifizieren, sodass Baggermaterialien Richtung Nordsee transportiert werden könnten. Mittelfristig werde dies dazu führen, dass die Anreicherungen zurückgingen und die gebaggerten Mengen in Hamburg abnehmen.

Die Abgeordneten der Fraktion DIE LINKE erinnerten, es habe im August 2015 im „Hamburger Abendblatt“ einen kurzen Bericht darüber gegeben, dass sich PCBs von Tschechien elbabwärts bewegten. Deshalb könnte es sein, dass die durchklingende Entwarnung hinsichtlich der Schadstoffbelastung der Sedimente gar nicht berechtigt sei. Sie fragten, inwieweit es diesbezüglich ein Monitoring gebe und wie die Einschätzung in Bezug auf die Auswirkungen auf Hamburg sei. Auch das „Hamburger Abendblatt“ habe gemutmaßt, es sei mit steigenden Kosten für die Dekontaminierung beziehungsweise für die Einlagerung zu rechnen. Sie interessiere in diesem Zusammenhang, ob es möglich sei, die Schadstoffwerte des Hafenschlicks zusammen mit den Richtwerten und dem entsprechenden Regelwerk zu veröffentlichen, sodass sie nicht nur vor Ort, sondern auch über das Internet für alle einsehbar und interpretierbar wären. Zur Ästuarpartnerschaft wollten sie wissen, wie hoch die Reduktion dadurch sei und auf welche Ursachen für Sedimenteinträge in der Elbe sich diese Maßnahmen bezögen.

Die Abgeordneten der Fraktion DIE LINKE baten dann noch um eine Einschätzung, wie realistisch es sei, dass für die Deponie in Francop ein Ersatz geschaffen werde oder in der Öffentlichkeit durchzusetzen sei. Im Übrigen fragten sie, wie viele externe Entsorgungsorte, welche Mengen und wie viele externe Entsorgerinnen und Entsorger es gebe.

Die Senatsvertreterinnen und Senatsvertreter erwiderten, auch sie hätten von der PCB-Problematik gehört, nicht nur über die Presse, sondern auch aus den Gremien entlang der Elbe. Eventuell zu ergreifende Maßnahmen hingen davon ab, welche Ablagerungen und Verdünnungsprozesse unterwegs stattfänden. Hamburg sei darauf eingestellt, aber es sei nicht seriös abschätzbar, wie sich das auswirken werde. Sie versicherten, die Situation sorgfältig zu beobachten und zu bewerten. Zum Thema Ästuarpartnerschaft seien eine Reihe größerer und kleinerer Maßnahmen diskutiert worden. Allesamt könnten aber nicht in eingesparte Sedimentation umgerechnet werden. Es bedürfe diesbezüglich weiterer Diskussionen und es müssten dazu auch die Erfahrungen mit der Maßnahme Kreettsand, die derzeit realisiert werde, ausgewertet werden.

Zur Einrichtung einer weiteren Deponie wiesen die Senatsvertreterinnen und Senatsvertreter darauf hin, dass es hierbei nicht um Sondermüll gehe. Es handele sich um gesicherte und sicher betreibbare Deponien, auf denen anschließend ein Stück Landschaft entstehe, welches auch der Freizeitnutzung diene. Es handele sich bei der Entsorgung des Baggerguts eher um ein Mengen- und weniger um ein Qualitätsproblem und insoweit könnten sie sich durchaus vorstellen, an dem schon gefundenen Standort eine weitere Deponie zu realisieren. Die Frage nach einer Veröffentlichung von Schadstoffwerten, beantworteten sie dahin gehend, dass das Material vor Beginn der Baggarbeiten umfassend beprobt werde. Dann werde auf Basis der Ergebnisse der Schadstoffuntersuchungen im Einzelfall entschieden, ob das Baggergut in die Landbehandlung müsse oder im Gewässer umgelagert werden könne. Es sei dabei davon auszugehen, dass die festgelegten Grenzwerte eingehalten würden. Im Bereich der Tideelbe bei Tonne E3 würden andere Grenzwerte gelten, welche in den Auflagen des schleswig-holsteinischen Umweltministeriums genannt seien, die bei der Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation eingesehen werden könnten.

Die Abgeordneten der Fraktion DIE LINKE interessierte zur externen Verbringung von Sedimenten, welchen Anteil an den Gesamtkosten dies ausmache.

Die Senatsvertreterinnen und Senatsvertreter antworteten, die Verbringung auf externe Deponien sei sicherlich teurer als jede Lösung vor Ort. Deshalb werde dies auch nicht breit ausgebaut und als Alternative entwickelt. Zu Mengen und Kosten würden sie zu Protokoll etwas nachreichen.

Die Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation erklärte am 14. Januar 2016 Folgendes zu Protokoll:

„Mit welchen externen Deponien arbeitet die HPA zusammen? In welchem Umfang wird dort Deponat verbracht?“

Auf Basis von EU-weiten Ausschreibungen werden seit 2011 regelmäßig jährlich ca. 60.000 t METHA-Material entsprechend ca. 40.000 m³ Deponieeinbauvolumen variierend über zwei bis drei Deponiestandorte in Schleswig-Holstein und Mecklenburg-Vorpommern entsorgt. Dabei wurden ca. 50% einer gezielten Verwertung zugeführt. Die Kosten liegen im gleichen Rahmen wie bei der Deponierung in Hamburg.“

Die SPD-Abgeordneten rieten zur Vorsicht in Bezug auf eine Prognose, dass 2016 weniger Baggergut anfallen werde. Bislang hätten sie die Veröffentlichungen der HPA so verstanden, dass die Menge in Korrelation zu den Temperaturen stehe. Allein schon der warme Winter 2015/2016 könnte wegen des ausbleibenden Schmelzwassers in Kombination mit einem erneut warmen Sommer in 2016 eine Wiederholung eintreten. Sie fragten, ob es vorstellbar sei, beim Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie eine Umlagerung außerhalb der Zwölf-Meilen-Zone zu beantragen. Eine solche Lösung hätte den Vorteil, große Mengen bewegen zu können.

Die Senatsvertreterinnen und Senatsvertreter berichteten, dies solle Teil eines sich mit Schleswig-Holstein in Arbeit befindlichen Lösungskonzeptes werden, welches sich mittel- bis langfristig als tragfähig erweisen solle. Eine Verbringung außerhalb der Zwölf-Meilen-Zone hätte aber zur Folge, dass mit dem Bundesumweltamt und den 16 Bundesländern ein entsprechendes Verfahren auf den Weg zu bringen sei, welches ungefähr zwei bis drei Jahre in Anspruch nähme. Sie seien aber der Meinung, es müssten bei dieser Problematik alle Möglichkeiten ausgeschöpft werden.

Die CDU-Abgeordneten griffen den im Rahmen der Präsentation geäußerten Ansatz auf, unbelastetes Sediment könnte in absehbarer Zeit auch als Baustoff eingesetzt werden. Wenn dies funktionierte, könnten damit viele Probleme gelöst und Kostendruck genommen werden. Sie fragten, ob hierzu schon konkretere Aussagen möglich seien. Außerdem hätten sie große Sorge in Bezug auf den vereinbarten Baggerstopp in den Sommermonaten und forderten die anwesenden Senatsvertreterinnen und Senatsvertreter auf, innerhalb des Senats dafür zu werben, dass der Baggerstopp in 2016 notfalls ausgesetzt oder die ursprünglich aus 1998 stammende Vereinbarung entsprechend überarbeitet und das System optimiert werde. Ein größeres Zeitfenster, in dem Baggergut verbracht werden könne, dürfte sich auch als wirtschaftlich vorteilhaft erweisen, weil günstigere Preise für die Aufträge auszuhandeln wären. Im Interesse der Gegebenheiten des Hamburger Hafens und des Wirtschaftsstandorts Hamburg sollte ein grüner Senator dann auch mal nachgeben.

Die CDU-Abgeordneten begrüßten, dass der Senat mit dem Standort Moorburg schon frühzeitig eine Alternative zur Deponie Francop gefunden und damit vorausschauend gehandelt habe. So könnte zumindest der kleine belastete Teil des Materials in Hamburg deponiert und eine Abhängigkeit von ein bis zwei Marktteilnehmern vermieden werden. Sie fragten, wann die neue Deponie zur Verfügung stehen könnte. Daran anschließend erinnerten sie daran, dass es in der Vergangenheit umfangreiche Untersuchungen über mögliche Sedimentablagerungen in Kirchsteinbek gegeben habe und fragten, ob es denkbar sei, dort völlig unbelastete Sedimente zu lagern oder zumindest zwischenzulagern.

Die Senatsvertreterinnen und Senatsvertreter erklärten, es habe in der Vergangenheit schon einmal den Versuch gegeben, aus Hafenschlick konditionierte Hafenschlickziegel zu brennen. Dies sei seinerzeit auf dem Markt jedoch nicht auf Akzeptanz gestoßen und deshalb wieder eingestellt worden. Aktuell werde aber die Untersuchung verfolgt – positive Ansätze gebe es bereits –, inwieweit konditionierter Schlick als Kleiersatzstoff zur Dichtung im Deichbau verwendet werden könne. Zur Forderung, den Baggerstopp im Sommer auszusetzen, merkten sie an, dass dies mit dem Konzept, Baggergut in die Nordsee auszutragen, bezweckt werde, denn dafür würden nicht nur die Wintermonate in den Blick genommen. Es werde damit auch das Ziel verfolgt, eine ganzjährige Handlungsfähigkeit zu erreichen. Hintergrund sei, dass die Temperatur- und Sauerstoffrestriktionen in der Nordsee nicht so sehr bestünden wie in dem engen Areal hier in Hamburg.

Zu der Frage, ob unbelastetes Baggermaterial beispielsweise für Aufhöhungszwecke an Land gebracht werden sollte, gaben die Senatsvertreterinnen und Senatsvertreter zu bedenken, dass das Baggergut auf jeden Fall konditioniert werden müsse, indem es getrocknet und stapelfertig aufbereitet werde. Es werde also immer in Form einer Deponie aufgebaut werden müssen, um eine geordnete Wasserabführung und andere Dinge zu gewährleisten. Diese Variante wäre also sehr kostspielig im Vergleich zu dem Verbringen im Gewässer, dem sie bei unbelastetem Material immer den Vorzug geben würden. Eine zeitliche Prognose für die Inbetriebnahme einer neuen Deponie in Moorburg könnten sie zum jetzigen Zeitpunkt seriös nicht abgeben. Zurzeit befinde sich ein Genehmigungsantrag in Vorbereitung.

Die Senatsvertreterinnen und Senatsvertreter stellten in Anbetracht der Diskussion über die mögliche Verwendung des Hafenschlicks klar, dass es Ziel des Sedimentmanagements sei, eine Reduzierung des Sediments und dessen Belastung herbeizuführen. Darüber hinaus habe eine Verbringung in die Nordsee die nächste Priorität, weil das Material dort den wenigsten Schaden anrichte. Sollte es losgelöst davon eine sinnvolle Idee für eine Verarbeitung des Baggerguts zu geben, wären sie dafür selbstverständlich offen. Aufgrund der Erfahrungen in der Vergangenheit sei die diesbezügliche Erwartungshaltung jedoch relativ gering.

Die CDU-Abgeordneten bezeichneten es als sehr unbefriedigend, hinsichtlich des Zeitfensters zur Realisierung der dritten Deponie nicht einmal eine grobe Einschätzung, geschweige denn eine Perspektive aufgezeigt bekommen zu haben. Ebenfalls mitnehmen würden sie, dass der noch im Rahmen der Präsentation angeklungene Ansatz, Sediment als „Baustoff“ für einen großflächigen Einsatz zu nutzen, eine eher marginale Bedeutung habe.

Die Senatsvertreterinnen und Senatsvertreter konkretisierten zum Thema einer dritten Deponie, der Senat befinde sich zurzeit in der Phase einer Vorplanung. Daran anschließend folge die Genehmigungsplanung, die sich vermutlich bis ins Jahr 2017 hinziehen werde. Danach wäre das Stadium erreicht, in dem ein entsprechender Genehmigungsantrag gestellt werden könne. Die Gestaltung des darauf folgenden zeitlichen Ablaufs sei derzeit nicht abschätzbar. Zur Frage einer möglichen Verwertung der Sedimente sei zu sagen, dass dies schon immer Thema gewesen sei. Es sei dabei aber auch an die Entwicklung der Küsten zu denken. In Zeiten des Klimawandels gehe es darum, Material vor den Deichen aufzuspülen, weil es dort zukünftig einen Mangel geben werde. Durch Verbringung aus dem Überschussbereich in Form von Baggergut würde dann eigentlich nur der natürliche Transport beschleunigt.

Der FDP-Abgeordnete bat darum, den Stand der Gespräche mit Schleswig-Holstein konkreter aufzuzeigen. Ihn interessiere dies insbesondere vor dem Hintergrund eines Berichts in der Sendung „Panorama“, in der der schleswig-holsteinische Minister für Energiewende, Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume sinngemäß gesagt habe, es gehe bei dieser Thematik auch darum, ob der Hamburger Hafen immer seinen Willen bekäme. Er sei etwas fassungslos, dass dieses Problem auf der politischen Ebene in Schleswig-Holstein als Eitelkeitenthema behandelt werde und nicht als Interesse des zweitgrößten Arbeitgebers auch für Schleswig-Holstein. Bezüglich der Verbringung des Baggerguts außerhalb der Zwölf-Meilen-Zone sei er wenig optimistisch, weil dies in dem Forum, welches darüber beraten habe, als sehr kostenintensiv bezeichnet worden sei und deshalb eigentlich nicht weiterverfolgt werden könne. Zur Deponie in Moorburg stellte er fest, dass es hierzu schon einmal einen Zeitplan gegeben habe, wonach die Fertigstellung hätte 2015 erfolgen sollen. Er fragte, mit welchen zusätzlichen Planungskosten durch die Verzögerung gerechnet werde.

Die Senatsvertreterinnen und Senatsvertreter betonten, sie befänden sich seit 2011 mit Schleswig-Holstein in allen Belangen die Elbe betreffend kontinuierlich in intensiven Gesprächen. Das Problem der Verschlickung sei zudem ein Topthema zwischen dem Ministerpräsidenten des Landes Schleswig-Holstein und dem Ersten Bürgermeister. Auf der letzten gemeinsamen Kabinettsitzung der beiden Länder sei dem Ersten Bürgermeister mit einer hundertprozentigen Zustimmung die Unterstützung aller beteiligten Ministerien zur Lösungsfindung zugesichert worden. Sie könnten den Eindruck, den der FDP-Abgeordnete über die Sendung „Panorama“ gewonnen habe, nicht bestätigen. Im Gegenteil, sie erlebten sehr offene und konstruktive Gespräche, sowohl mit dem Minister für Energiewende, Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume als auch mit dem Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr des Landes Schleswig-Holstein sowie mit deren jeweiligen Staatssekretären. Sie würden derzeit versuchen, letzte Punkte zu klären, damit es, wie schon gesagt, bis spätestens Ostern zu einer Vereinbarung komme.

Zu der Frage, welche zusätzlichen Planungskosten für einen Deponiestandort Moorburg entstanden seien, erklärten die Senatsvertreterinnen und Senatsvertreter, dass es nicht so sei, dass ein Zeitplan aus dem Ruder gelaufen sei, wodurch vielerlei zusätzlicher Aufwendungen entstanden seien. Vielmehr sei festgestellt worden, dass die bisherige Deponiekapazität noch ein bisschen länger hinreiche, woraufhin die Planungen für eine Deponie in Moorburg von der Intensität zurückgefahren worden seien, ohne sie wertlos zu machen. Insoweit würden sie von keinen wesentlichen Plankostenerhöhungen sprechen.

Der FDP-Abgeordnete fragte,

- ob die Vereinbarung mit Schleswig-Holstein im letzten Jahr ausgelaufen sei oder fortgelte, bis die vereinbarte Menge erreicht sei und
- was das Ziel für eine Vereinbarung mit Schleswig-Holstein ab 2016 sei.

Die Senatsvertreterinnen und Senatsvertreter nannten folgende Zielsetzungen: Zum einen gehe es darum, eine langfristige und nachhaltige Lösung zu finden, um sich nicht von Jahr zu Jahr wieder neu dem Problem widmen zu müssen und zum anderen solle eine ganzjährige Lösung gefunden werden. Im Übrigen sei für die Gespräche Vertraulichkeit vereinbart worden.

Die CDU-Abgeordneten interessierte, was passieren würde, wenn es nicht gelinge, bis Ostern zu einer Vereinbarung zu kommen. Außerdem wollten sie wissen, wie viele Hafenfirmen sich neben der HANSAPORT HAFENBETRIEBSGESELLSCHAFT MBH noch beschwert hätten, dass sie nicht ausreichend tiefe Liegewannen zur Verfügung hätten. Vor einiger Zeit sei als Teil einer Schriftlichen Kleinen Anfrage bereits gefragt worden, welche Hafenunternehmen sich beschwert hätten. Hierzu sei jedoch mit der Begründung, diesbezügliche Angaben ließen Rückschlüsse auf die Wettbewerbsfähigkeit zu, keine Antwort ergangen. Sie fragten zudem, ob zur Frage 3. der Schriftlichen Kleinen Anfrage 21/1981 mittlerweile eine Abbildung über das IT-System möglich sei, notfalls auch zu Protokoll. Sie hielten die Liegewannentiefe für ein so essenziell wichtiges Thema, dass die IT der HPA darauf ausgerichtet sein und notfalls dahin gehend umprogrammiert werden sollte.

Die Senatsvertreterinnen und Senatsvertreter würden zu der Frage nach den Liegewannen keine Antwort geben, weil einerseits ein gerichtliches Verfahren anhängig sei und andererseits Geschäftsgeheimnisse berührt seien. Den Rat zur Umstellung der IT-Programme, um die Kenntnisse hinsichtlich der Liegewannentiefe zu optimieren, würden sie mitnehmen.

Die CDU-Abgeordneten unterstrichen noch einmal die Bedeutung des Wissens um die Liegewannentiefe, welches schlimmstenfalls in gerichtlichen Verfahren abgefordert werde. Die Kennzahl sollte aber auch insoweit für die HPA von Bedeutung sein, als damit die eigene Baggertätigkeit geplant werden könne.

Die Senatsvertreterinnen und Senatsvertreter konstatierten, sie seien grundsätzlich selbstverständlich über Wassertiefen in allen Bereichen informiert. Es gebe keinen zweiten Hafen in dieser Welt, der so sorgsam vorgehe. Sie betonten deshalb noch einmal, dass der Hamburger Hafen im letzten Jahr naturbedingt in eine Situation hereingeraten sei, die nicht vorhersehbar gewesen sei. Trotzdem sei kein Schiff abgewiesen worden und es habe jedes Schiff abgefertigt werden können.

III. Ausschussempfehlung

Der Ausschuss für Wirtschaft, Innovation und Medien empfiehlt der Bürgerschaft, von seiner Beratung Kenntnis zu nehmen.

Dr. Joachim Seeler, Berichterstattung