

## **Bericht**

### **des Ausschusses für die Zusammenarbeit der Länder Hamburg und Schleswig-Holstein**

über die Selbstbefassung gemäß § 53 Absatz 2  
der Geschäftsordnung der Hamburgischen Bürgerschaft (GO)

zum Thema

#### **„Fahrrinnenanpassung der Elbe“**

Vorsitz: **Carl-Edgar Jarchow**

Schriftführung: **Karl Schwinke**

#### **I. Vorbemerkung**

Der Ausschuss beschloss die oben genannte Selbstbefassung gemäß § 53 Absatz 2 GO einstimmig in seiner Sitzung am 23. November 2018. Er führte sie in derselben Sitzung abschließend durch. Zeitgleich, am selben Ort und zu derselben Thematik tagte der Ausschuss des Schleswig-Holsteinischen Landtags für die Zusammenarbeit der Länder Hamburg und Schleswig-Holstein. Der Beratungsinhalt wurde vereinbarungsgemäß vom Ausschussdienst des Schleswig-Holsteinischen Landtags zusammengefasst und in dessen Version in diesen Bericht aufgenommen.

#### **II. Beratungsinhalt**

Staatsrat Rieckhof führt in die Thematik ein.

Herr Oellerich stellt die Präsentation vor (siehe Anlage zum Protokoll Nummer 21/04 des Ausschusses für die Zusammenarbeit der Länder Hamburg und Schleswig-Holstein). Ziel des Fahrrinnenausbaus sei, Schiffen mit einem Maximaltiefgang von 13,50 m ein Befahren der Elbe zu jeder Zeit, also unabhängig vom jeweiligen Tidewasserstand, zu ermöglichen. Schiffe mit einem Maximaltiefgang von 14,50 m sollten künftig tideabhängig in einem definierten Zeitfenster die Elbe befahren können. Voraussichtlich müssten circa 40 Millionen m<sup>3</sup> Baggergut entnommen werden, das sowohl bei der Vertiefung als auch bei der Verbreiterung der Fahrrinne anfallen werde. Eine Anpassung der Fahrrinnenbreite sei auch der zunehmenden Breite der Schiffe geschuldet, die noch stärker zugenommen habe als der Tiefgang. Das Baggergut solle zur Verwirklichung – das sei ein neues Konzept – eines integrierten Strombaukonzepts genutzt werden, das im Wesentlichen aus dem Bau von Unterwasserablagerungsflächen bestehe. Diese sollten strömungslenkende und strömungsvergrößernde Wirkungen haben, um so Wasserstandsauslenkungen und Strömungsvergrößerungen zu vermeiden. Das Baggergut solle durch bauliche Maßnahmen an den entsprechenden Stellen auch liegen bleiben, damit die strombaulichen Wirkungen auch nach Realisierung des Fahrrinnenausbaus anhielten. Die hydrologischen Auswirkungen sollten dabei laut Berechnungen um die Hälfte reduziert werden können. Er verweist auf die zusätzlich notwendigen Baumaßnahmen, zum Beispiel die Versetzung von Leuchttürmen oder die Vertiefung von Düken. Kurz stellt er die geplanten ökologischen

Ausgleichsmaßnahmen dar. Mit der Realisierung des Ausgleichskonzepts habe man ebenfalls bereits begonnen. Abschließend stellt er den zeitlichen Ablauf dar.

Staatssekretär Dr. Rohlfs hebt hervor, dass der Hamburger Hafen auch für die schleswig-holsteinische Wirtschaft eine überragend wichtige Bedeutung habe. Daher seien die Fahrrinnenanpassung und die damit verbundene Sicherung der Wettbewerbsfähigkeit des Hamburger Hafens im Bereich Im- und Export von großem Interesse. Die Sicherung der Zugänglichkeit sei insofern auch ein gemeinsames Ziel. In der Vergangenheit sei auf Behördenseite sehr eng zusammen gearbeitet worden. Es sei auch weiter das Ziel, die Anstrengungen gemeinsam voranzutreiben.

Auf eine Frage der Abgeordneten Dr. Schaal zu den Ablagerungsflächen legt Herr Oellerich dar, dass im Rahmen der Planung nie vorgesehen gewesen sei, die Ablagerungsflächen als Inseln auszuführen. Von der Bundesanstalt für Wasserbau habe es Systemstudien zum Bau von Inseln gegeben, die jedoch viel stärker wirken würden. Allerdings hätten diese Inseln auch lokal sehr starke Wirkungen, da die Strömung links und rechts der Inseln sehr stark zunehme. Dies sei insofern aus heutiger Sicht kein gangbarer Weg.

Abgeordnete Sparr interessiert sich für die Bauweise der Unterwasserablagerungsflächen beziehungsweise der dafür geplanten Schutzwände. Herr Oellerich legt dar, dass die Bauwerke so ausgeführt würden, dass sie dauerhaft wirksam seien. Es würden relativ große Schüttsteine eingesetzt, die voraussichtlich aus norwegischen Steinbrüchen bezogen würden. Die Positionierung der Unterwasserablagerungsflächen sei im Laufe des Verfahrens angepasst worden.

Abgeordneter Strehlau interessiert sich für die Gefahr der Verschlickung kleiner Häfen, wozu Herr Oellerich ausführt, dass man sich sehr intensiv mit diesem Thema auseinandergesetzt habe. Die Untersuchungen hätten ergeben, dass man gerade in den kleineren elbanliegenden Häfen keine signifikante Erhöhung der Sedimentation zu finden erwarte. Tatsache sei, dass die Häfen bereits heute große Probleme mit der Sedimentierung hätten, aus diesem Grund sei auch ein entsprechender Fonds der Freien und Hansestadt Hamburg aufgelegt worden, mit dem die Sportboothäfen in die Lage versetzt werden sollten, ihre Unterhaltungsmaßnahmen entsprechend zu unterstützen.

Auf eine Nachfrage des Abgeordneten Kilian zum Umfang der Elbvertiefung legt Herr Oellerich dar, dass die Elbe bis in den Hamburger Hafen hinein vertieft werden solle, inklusive Köhlbrand und Norderelbe bis zum mittleren Hafen, wo sich ebenfalls ein Containerterminal befinde.

Abgeordneter Harms interessiert, ob vor dem Hintergrund, dass es wahrscheinlich keine weitere Elbvertiefung geben werde, eine engere Zusammenarbeit der norddeutschen Häfen geplant sei. Staatsrat Rieckhof legt dar, dass es keine von der Hansestadt politisch betriebene Ladungsumlenkung geben werde, die Hamburg schaden könne. Es gebe seit einigen Jahren zwischen der HPA, dem Seehafen Stade, Brunsbüttel, Glückstadt und Cuxhaven eine Kooperation im Rahmen der Unterelbe. Wichtig sei aus Hamburger Sicht, ein gemeinsames Ziel zu verfolgen. Eine norddeutsche Hafenkooperation sehe man deutlich kritischer. Staatsrat Rieckhof unterstreicht die Bemühungen Hamburgs, seine Seehafenhinterlandanbindung zu verbessern.

Staatssekretär Dr. Rohlfs hebt hervor, dass man nur als gemeinsame Region stark sei, was für viele Themen gelte, die man in der Metropolregion gemeinsam bewege. Man bemühe sich, die eigenen Stärken in die Kooperation mit Hamburg einzubringen. Er verweist auf bestehende Kooperationen, zum Beispiel mit Brunsbüttel. Durch einen gemeinsamen Marketingverband trete man auch gemeinsam auf.

Herr Aschermann von der Wirtschaftsbehörde Hamburg legt dar, dass genügend Ladung und Umschlag für alle Häfen vorhanden sei und man nicht von einem ruinösen Hafenwettbewerb sprechen könne. Es sei wichtig gewesen, dass die EU-Kommission dem Ausbaivorhaben zustimme, diese interessiere sich jedoch nicht für den föderalen Aufbau. Auch die EU-Kommission habe man von der Notwendigkeit der Elbvertiefung überzeugen können, in dem man darauf hingewiesen habe, dass die norddeutschen Häfen nur dann gemeinsam funktionieren könnten, wenn jeder seine Stärken ausspielen könne.

Von Abgeordnetem Nobis auf die Gesamtkosten angesprochen, legt Herr Oellerich dar, dass man für die Hamburger Delegationsstrecke von Gesamtkosten von 286 Millionen Euro ausgehe. Der Bund rechne für seine Maßnahmen mit knapp 500 Millionen Euro.

Zum Thema Hafenverbund weist Abgeordneter Westenberger darauf hin, dass die einzelnen Häfen unterschiedliche Funktionen übernähmen. Das System, dass jeder die Aufgabe übernehme, die er am besten könne, habe sich bewährt. Das Größtenwachstum von Schiffen sei nicht nur durch physikalische Gegebenheiten begrenzt, sondern auch durch die Bereitschaft von Häfen, zum Beispiel in neue Infrastruktur zum Be- und Entladen von noch größeren Schiffen zu investieren.

### **III. Ausschussempfehlung**

*Der Ausschuss für die Zusammenarbeit der Länder Hamburg und Schleswig-Holstein empfiehlt der Bürgerschaft, von seiner Beratung Kenntnis zu nehmen.*

Karl Schwinke, Berichterstattung