

Protokoll

der öffentlichen Sitzung

des Ausschusses für Wirtschaft und Innovation

Sitzungsdatum: 6. Februar 2024
Sitzungsort: Hamburg, AP6, Sitzungssaal 2.04
Sitzungsdauer: 17:06 bis 19:14 Uhr
Vorsitz: Abg. David Erkalp (CDU)
Schriftführung: Abg. Hansjörg Schmidt (SPD)
Sachbearbeitung: Dörte Stoll

Tagesordnung:

1. [Drs. 22/12205](#) „Hafenentwicklungsplan 2040 – Mit Innovationskraft und Qualität zu nachhaltiger Wertschöpfung“
hier: Öffentliche Anhörung gemäß § 59 GO

(Bericht Senat)
2. Verschiedenes

Anwesende:

I. Ausschussmitglieder

Abg. David Erkalp (CDU)
Abg. Norbert Hackbusch (Fraktion DIE LINKE)
Abg. Clarissa Herbst (SPD)
Abg. Jan Koltze (SPD)
Abg. Gulfam Malik (SPD)
Abg. Zohra Mojadeddi (GRÜNE)
Abg. Johannes Alexander Müller (GRÜNE)
Abg. Arne Platzbecker (SPD)
Abg. Hansjörg Schmidt (SPD)
Abg. Charlotte Stoffel (GRÜNE)
Abg. David Stoop (Fraktion DIE LINKE)
Abg. Philine Sturzenbecher (SPD)
Abg. Krzysztof Walczak (AfD)
Abg. Prof. Dr. Götz Wiese (CDU)

II. Ständige Vertreterinnen und Vertreter

Abg. Dr. Gudrun Schittek (GRÜNE)
Abg. Markus Schreiber (SPD)

III. Fraktionslose Abgeordnete (§ 54 Abs. 6 GO)

Abg. Anna-Elisabeth von Treuenfels-Frowein (fraktionslos)

IV. Senatsvertreterinnen und Senatsvertreter

Behörde für Wirtschaft und Innovation

Frau Senatorin Dr. Melanie Leonhard
Herr Staatsrat Andreas Rieckhof
Herr RD Dr. Oliver Prang
Herr ORR Andreas Douvitsas
Herr RR Boris Weggel

V. Teilnehmerin der Bürgerschaftskanzlei

Frau Dörte Stoll

VI. Vertreterinnen und Vertreter der Öffentlichkeit

Circa 80 Personen

Zu TOP 1

WORTPROTOKOLL

Vorsitzender: So, guten Abend, meine Damen und Herren. Mein Name ist David Erkalp, ich bin der Vorsitzende des Wirtschaftsausschusses und werde Sie heute durch den Abend begleiten.

Zunächst einmal steigen wir in die Tagesordnung ein. Wir haben heute den Tagesordnungspunkt 1, Drucksache 22/12205 „Hafenentwicklungsplan 2040 – Mit Innovationskraft und Qualität zu nachhaltiger Wertschöpfung“. Das ist ein Bericht des Senats und das ist heute eine öffentliche Anhörung gemäß Paragraf 59 der Geschäftsordnung der Hamburgischen Bürgerschaft.

Ich begrüße in diesem Zusammenhang auch von der Behörde für Wirtschaft und Innovation Frau Senatorin Leonhard, Herrn Staatsrat Rieckhof, Herrn Prang, Herrn Douvitsas sowie Herrn Weggel. Und ebenso begrüße ich die Kolleginnen und Kollegen aus der Bürgerschaft. Und natürlich unsere Gäste heute, Sie, die Sie heute zur öffentlichen Anhörung gekommen sind. Herzlich willkommen.

Bevor wir in die Tagesordnung einsteigen, möchte ich Ihnen kurz erläutern, was das heute eigentlich ist. Wir haben hier eine öffentliche Anhörung. Diese öffentliche Anhörung ist sozusagen mit einer bestimmten Anzahl der Abgeordneten beschlossen worden. Das ist das Minderheitenrecht, das haben wir sozusagen in unseren Gesetzen in Hamburg, und deswegen haben wir diese öffentliche Anhörung heute auf der Tagesordnung.

Ich lese Ihnen kurz noch mal zur Information vor, was das beinhaltet: Öffentliche Anhörungen dienen ausschließlich der Meinungsbildung der Mitglieder des Ausschusses zu dem Thema, welches Gegenstand der Beratung ist. Das heißt, Ziel der Beratung ist es, Sachverstand zu sammeln und den Kenntnisstand der Beteiligten zu erhöhen. Öffentliche Anhörungen sind also weder Diskussionsforen, die der Darstellung und Erörterung der politischen Meinungen der Abgeordneten dienen, noch dienen sie den Bürgern als Forum zur Meinungsverbildung und für Streitgespräche untereinander sowie mit dem Ausschuss. Der Senat oder die Abgeordneten können das Wort ergreifen beziehungsweise antworten, müssen sie aber nicht.

Eine öffentliche Anhörung, wie sie heute ist, dient tatsächlich dazu, dass wir einen Kenntnisstand bekommen, der vielleicht noch darüber hinausgeht, was wir bis heute mitbekommen haben. Das bedeutet, Sie können als Bürger Ihre Meinung kundtun, das, was Ihnen auf dem Herzen liegt, können Sie uns mitteilen, auch wenn eine Meinung oder ein Statement von Ihnen dann am Ende des Tages dann doch vielleicht eine Frage ist, auch das dient zur Erweiterung unseres Kenntnisstands, das ist in Ordnung. Aber es ist nicht so, dass Sie uns Abgeordnete befragen oder gar den Senat. Wie gesagt, wenn ein Abgeordneter oder eine Abgeordnete oder der Senat das Wort ergreifen möchte, ist das natürlich erlaubt und legitim.

Wir haben hier einige Zettel ausgelegt vorn bei Frau Stoll hier in der Ecke und auch oben. Also wenn Sie eine Wortmeldung haben, dann nehmen Sie bitte so einen Zettel, füllen den kurz aus, da muss Ihr Name rauf und einmal, zu welchem Thema Sie sprechen möchten. Dann geben Sie das bitte vorn ab und das Ganze geht dann nach der Reihenfolge. Und wenn Sie dann sozusagen Ihr Anliegen vorbringen möchten, dann gehen Sie bitte ans Mikrofon. Darum bitte ich Sie auch noch mal. Gut, ich glaube, es ist alles gesagt.



Marketing noch betrieben wird, wage ich zu bezweifeln, aber dieses Ladungssegment stellt hier eine große Bedeutung dar. Ich darf dazu vielleicht ein kleines Zahlenbeispiel geben. Freitagnacht ist hier ein Schwergutfrachter reingekommen, der hat 2 800 Tonnen Stückgut, Projektladung und Schwerkolli, übernommen. Dazu wurden dreieinhalb Gänge beschäftigt, ein Gang setzt sich aus circa 20 Leuten zusammen. Das heißt, wir kommen für diese Ladungsmenge auf 70 Beschäftigte, was bei acht Stunden Arbeitszeit 560 Mannstunden ausmacht. Mengenmäßig im Vergleich zu Containerschiffen ist das wenig, was die Ladung anbetrifft, manstundenmäßig ist das aber ein Vielfaches dessen, was an Containerschiffen geleistet wird. Daher, finde ich, sollte diesem Ladungssegment sehr viel mehr Aufmerksamkeit geschenkt werden, denn wir sehen über die Jahre, dass das hier in Hamburg immer weiter zurückgeht, während sich Antwerpen ganz locker mal mit DP World zusammen einen Breackbulk-Terminal im Churchill-Hafen leisten kann.

Es fehlt ferner im Hafenenwicklungsplan eine Ladungsprognose und es gibt auch keine plausible Schätzung. Das betrifft natürlich insbesondere den konventionellen Teil. Ich vermisse ein Finanzierungskonzept und ich sehe auch ein Umsetzungsproblem der Politik bezüglich des Hafenenwicklungsplans von 2012. Das heißt, eine sinnvolle Nutzung von Steinwerder Süd am seeschifftiefen Hafen ist nicht zu erkennen. Es gibt keine Entwicklung bei dem wichtigen Thema der Drehkreiserweiterung. Wir haben jetzt einen Drehkreis von maximal 440 Metern, bei einer Schiffslänge von 400 Metern bei einem Wetter wie heute ist das für die Lotsen eine echte Herausforderung, da einen Megaboxer in seine Parkposition reinzubringen. Da ist bisher nichts passiert. Es gibt nicht mal ein Budget dafür.

Die Westerweiterung schreitet nicht voran, Einfuhrumsatzsteuer hat Herr Bonz bereits erläutert. Es gibt auch keine langfristige Perspektive zur Lösung des Baggergutproblems. Wir haben in einem Gespräch mit Staatsrat Rieckhof vor drei Jahren mal einen Vorschlag anklingen lassen, wie man das vielleicht lösen könnte. Es ist überhaupt nicht aufgegriffen worden. Also ich erkenne aus dem Hafenenwicklungsplan von 2012 bis heute keinen wirklichen Realisierungsfortschritt. So, und was die fragwürdige MSC-Beteiligung an der HHLA anbetrifft, da überlasse ich gern anderen das Wort.

Vorsitzender: Vielen Dank, Herr Proes. Dann haben wir als Nächstes Herrn Dr. Ulrich Malchow, ebenfalls zum Thema HEP. Bitte sehr.

Herr Dr. Malchow: Ja, Herr Vorsitzender, vielen Dank für das Wort. Ich bin Hafenunternehmer in spe, und zwar seit 15 Jahren. Ich werde mal eben konkret werden. Im Vorlauf des HEPs waren ja diverse Stakeholder Meetings anberaumt worden, ich habe mich auch um eine Teilnahme bemüht, bin aber nicht eingeladen worden. Daraufhin habe ich einen Brief geschrieben an den damaligen Senator Westhagemann im Juli '21, der ist sogar veröffentlicht worden im "Täglichen Hafenbericht". Der eine oder andere hat es vielleicht gelesen. Und dann habe ich mich, war ja auch möglich, im Rahmen einer Online-Beteiligung meinen Vorschlag eingebracht. Und zwar habe ich offiziell und öffentlich vorgeschlagen, die Einführung von klimaschonend angetriebenen Binnenschiffen mit eigenem Umschlagsgerät in den neuen HEP aufzunehmen, um einen Teil der hafeneninternen Containerumfuhr von der Straße aufs Wasser zu verlagern. Das entlastet nicht nur die Terminal Gates, sondern auch die Straßen, insbesondere schon es die marode Köhlbrandbrücke und kann komplett klimaneutral erfolgen. Unser Erster Bürgermeister hatte in '22 im Übersee-Club erklärt, er will den Hamburger Hafen zum nachhaltigsten der Welt machen. Er hat das dann noch mal wiederholt im Herbst '22 in der Handelskammer. Erstaunlicherweise ist dieses Ziel im HEP überhaupt gar nicht aufgenommen worden. Aber ich nehme mal an, das Wort des Bürgermeisters gilt.

2 Millionen TEU werden jedes Jahr im Hafen hin- und hergefahren im Rahmen der sogenannten Umfuhr. Das erfolgt zu 95 Prozent per Diesel-Lkw. Wenn man also den Hamburger Hafen zum nachhaltigsten der Welt umwandeln will, dann muss man sich irgendwie Gedanken machen, was mit diesen 2 Millionen TEU passieren soll und wie das möglichst klimafreundlich vonstattengehen soll.

Die Verladung aufs Wasser wird befürwortet vom NABU und sogar von den Truckern selbst, die ja eigentlich darunter leiden, wenn man das verlagert, selbst die machen das. Auch die Hafenwirtschaft ist dafür, mit einer Ausnahme, und das ist das öffentliche Unternehmen HHLA. Auch die Bürgerschaft, einige von Ihnen, die damals dabei waren, das war 2013 in einer Sitzung, haben sich unisono von links bis ganz rechts, alle Parteien dafür ausgesprochen. So was kommt sehr, sehr selten vor, habe ich mir sagen lassen. So, also angesichts dieser Situation, Hamburg Stauhauptstadt in Deutschland, Köhlbrandbrücke freut sich über jeden Container-Truck, der ihr erspart werden würde. Der Klimaschutz, der mittlerweile einen so großen Stellenwert hat und es keinen Zweifel gibt an der Funktionsfähigkeit so einer Verlagerung, dachte ich mir eigentlich naiverweise, dass so ein Vorschlag aufgenommen wird in den Hafenentwicklungsplan. Zumal es ja sogar im Koalitionsvertrag 2015 zwischen Rot und Grün genau so drinstand. Im nächsten, witzigerweise, wo Grün ja noch viel mehr Schwergewicht hatte, da ist er wieder rausgeflogen. Was findet man nun im Hafenentwicklungsplan? Nichts. Absolut nichts zur Verlagerung der Umfuhr.

Was man aber findet, ist Folgendes. Seite 78 zur Infrastruktur: "Gütertransporte mit der Bahn werden gefördert, unter anderem durch die Incentivierung zur Verlagerung von hafeninternen Umfuhren und Hinterlandtransporten von der Straße auf die Schiene." Umfuhr mit der Bahn, das funktioniert überhaupt nicht. Bahntransporte werden erst sinnvoll ab einer Entfernung von ungefähr 200 bis 250 Kilometern. Die Umfuhr im Hafen, also die kürzeste Strecke, die man sich vorstellen kann, sind maximal 15 Kilometer. DB Cargo hat es sogar probiert, die Umfuhr mit der Bahn zu machen. Es ist katastrophal gescheitert. Also hier die Autoren der Studie, die haben offenbar überhaupt keinen Hauch Hafenluft geschnuppert.

(Zuruf: Stimmt!)

Dann zum Thema Ertüchtigung, Seite 78: "Von allen hafeninternen Umfuhren und Transporten ins nahegelegene Umland werden zur Vermeidung aufwendiger Umschlagsprozesse und Transportsysteme auch in Zukunft überwiegend per Lkw erfolgen." Das ist einigermäßen ernüchternd. Mit anderen Worten, jeglicher Verlagerungswille ist ad absurdum geführt. Aber, Seite 79: "Der Anteil der Binnenschifffahrt am Container-Hinterlandverkehr soll erhöht werden." Ja warum denn nur im Hinterlandverkehr, warum denn nicht im Hafen?

Seite 55, zweiter Teil zur Köhlbrandquerung und zum Straßennetz: "Die bestehende Köhlbrandbrücke ist in absehbarer Zeit baulich abgängig." Das wissen wir mittlerweile alle. "Ein Verzicht auf die Köhlbrandquerung hätte somit weitreichende negative Folgen für den Hafen, da dieser insgesamt erheblich schlechter angebunden wäre und es zu Einschränkungen in der Zuverlässigkeit des Hafenbetriebs käme." Das ist doch deutlich untertrieben. Wenn die Köhlbrandbrücke ausfällt, das ist der Supergau für den Hafen. Allein jeder zweite Container in der Umfuhr geht über die Köhlbrandbrücke.

Es werden aber auch ganz grundlegende Erkenntnisse vermittelt im neuen Heft zum Thema Dekarbonisierung der Hafenverkehre, Seite 29 im zweiten Teil: "Die im und durch den Hafen ausgelösten Verkehrsströme stellen eine Quelle von Treibhausgasemissionen dar." Ach was. "Das gilt vor allem für die Straßenverkehre." Na bitte. "Für eine

kontinuierliche Senkung der CO₂-Emissionen der Hafenverkehre werden emissionsarme Transportarten gestärkt und die Einführung emissionsfreier Antriebe vorangetrieben." Ja, das ist doch schon mal ein Ansatz. Zumindest der Wille scheint irgendwie da zu sein, etwas zu tun, aber es fehlt letztendlich die Ausführung.

Der Hammer kommt aber zum Schluss. Seite 59, zweiter Teil, Thema Binnenschifffahrt: "Im Interesse von Nachhaltigkeit und Wettbewerbsfähigkeit werden im Hafen Nutzungsmöglichkeiten für die Binnenschifffahrt geprüft." Das lässt aufhorchen. "Dies gilt auch für das Potenzial der Wasserwege bei der innerstädtischen Baustellenlogistik und Abfallentsorgung." Ja, ich meine, wieso nicht Container?

Es geht noch weiter. Seite 103: "Hamburg als Vorreiter innovativer Lieferkonzepte positionieren", das ist die Überschrift. Eines der Hauptziele ist die Entlastung des Straßenverkehrs. Na bitte. "Die grundsätzliche Machbarkeit der Verlagerung von KEP-Verkehren", also Lieferverkehre, "auf urbane Wasserwege wurde bereits in der Studie „Water Cargo Barge“ untersucht, die im Auftrag der Behörde für Wirtschaft und Innovation entstanden ist."

„Water Cargo Barge“, allein dieser Name ist völlig sinnbefreit, das ist ein weißer Schimmel. Da wurde untersucht, wie man auf dem Wasser mit Minischuten auf Hamburger Wasserflächen außerhalb des Hafens Ladung, also im Kurierdienst, irgendwie nach Billwerder oder auf der Alster transportieren kann. Das Potenzial ist minimal, ja, minimal, aber darum wird sich gekümmert, darum werden teure Studien gemacht. Und so weiter.

Zum Thema E-Commerce: "Um die Verkehrsnetze zu entlasten, kommen neben den etablierten Verkehrsträgern auch innovative Zustelltechnologien wie zum Beispiel autonome Fahrzeuge, Lastkähne und Drohnen zur Anwendung." Alles Mögliche soll aufs Wasser innerhalb und außerhalb des Hafens verlagert werden, nur keine Container, von denen es hier wimmelt. Das Naheliegendste wird bewusst ausgeklammert.

Insofern ist der HEP nach meinem Dafürhalten nicht nur nutzlos, sondern auch in gewisser Weise böswillig ignorant, und eigentlich fehlt mal eine Erklärung, wieso so ein offizieller Vorschlag keinen Niederschlag gefunden hat. – Danke.

Vorsitzender: Vielen Dank, Herr Dr. Malchow. Wir haben als Nächstes Herrn Siegert vom NABU, Thema auch Hafenentwicklungsplan. Bitte sehr.

Herr Siegert: Ja, Herr Vorsitzender, vielen Dank für das Wort, vielen Dank für die Gelegenheit. Ich möchte auch ganz prinzipiell sagen, dass ich die Struktur vom Hafenentwicklungsplan gut finde, dass auch viele Sachen richtigerweise adressiert werden, auch ökologische Aspekte, Klimaaspekte werden, finde ich, in guter ... sozusagen in gutem (...) adressiert. Aber das Problem beginnt eigentlich schon mit der Veröffentlichung des Hafenentwicklungsplans nach Beginn des Ukraine-Kriegs, und seitdem haben wir ja eine andere Welt, und wir wissen ja, wir haben eine Zeitenwende, und natürlich kann sich diese Zeitenwende in diesem Hafenentwicklungsplan gar nicht wiederfinden. Und die müsste aber sich wiederfinden, und insofern wäre jetzt eigentlich die Forderung zu sagen, man müsste diesen Hafenentwicklungsplan komplett neu entwickeln. Denn es ist ja so, es ist der Hafenentwicklungsplan 2040 und seitdem er veröffentlicht wurde, hatten wir, wie gesagt, den Ukraine-Krieg, wir haben den MSC-Deal, wir haben den Zusammenschluss jetzt von Maersk und Hapag-Lloyd, der ja auch zu fundamentalen Veränderungen in der Schifffahrt führen wird. Wir haben jetzt sozusagen diese Mittelmeerdrehscheibe, wir haben durch die Corona-Milliarden die vielen Zukäufe der Terminalbetreiber und der Reedereien im Mittelmeer, aber auch anderswo. Das heißt also, wir haben eine Veränderung der Systematik bei den Schiffsgrößen, die nach Nordeuropa fahren, auch die nach Hamburg fahren werden. Wir haben eine Veränderung sozusagen von der Art der Schiffe, die kommen, auch im Bereich des Transshipments, die dann eben