

Antrag

**der Abgeordneten Ralf Niedmers, Michael Westenberger,
David Erkalp, Carsten Ovens, Thilo Kleibauer (CDU)**

Haushaltsplan-Entwurf 2019/2020

Einzelplan 7 Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation

Aufgabenbereich 270 Innovations- und Strukturpolitik, Mittelstand, Hafen

Einzelplan 9.2 Allgemeine Finanzwirtschaft

Aufgabenbereich 283 Zentrale Finanzen

Betr.: Keine weitere Kostenexplosion – Anschaffung eines eigenen Saugbaggers zur Erhaltung der Wassertiefen im Hamburger Hafen

Nach wie vor schadet die Verschlickung bestimmter Teile des Hamburger Hafens und einiger Elbgebiete der Wettbewerbsfähigkeit des Hafens und damit der gesamten Wirtschaft der Hansestadt. Die Aufgabe des Senats ist es, die vorgesehene Fahrrinntiefe dauerhaft zu gewährleisten. Dafür ist mit dem Land Schleswig-Holstein vereinbart worden, Baggergut bei der Tonne E3 in der Nordsee zu verbringen. Diese Vereinbarung ist zunächst auf fünf Jahre bis 2021 befristet worden. Die Kosten pro Kubikmeter verbrachtes Baggergut sind für Hamburg dabei deutlich angestiegen. Für diese Übergangslösung hat Hamburg im vergangenen Jahr allein 100 Millionen Euro ausgegeben.

Verschiedene Verbände und Institutionen, wie beispielsweise der Bund der Steuerzahler, kritisierten mittlerweile seit Jahren die sogenannte Kreislaufbaggerei, also die Ablagerung von Baggergut beziehungsweise Sedimenten aus dem Hamburger Hafen im Elbstrom, die durch den sogenannten Tidal-Pumping-Effekt wieder zurück ins Hafengebiet gespült wurden. Diese Form des „Sedimentmanagements“ trug unter anderem dazu bei, dass allein im vergangenen Jahr Kosten für das Schlickbaggern in Höhe von rund 100 Millionen Euro anfielen. Insbesondere für die chronisch unterfinanzierte Hamburg Port Authority (HPA) ist diese Kostenexplosion ein Problem, da sie als Hafenverwaltung für die Unterhaltung der Wassertiefen zuständig ist und die benötigten Mittel bereitstellen muss. So schlugen sich die erhöhten Baggerkosten im vergangenen Jahr auch in der Gewinn- und Verlust-Rechnung der HPA nieder. Aus der Gewinn- und Verlustrechnung der HPA, die auf Basis des Wirtschaftsplans 2017 und in Vorschau auf die Jahre 2019 bis 2020 erstellt wurde, geht hervor, dass für die Jahre 2019 und 2020 mit einem Verlust von jeweils rund 70 Millionen Euro zu rechnen sei. Hierfür seien in erster Linie anhaltend hohe Aufwendungen für die Erhaltung der Wassertiefe im Hafen ursächlich. Auch im Haushaltsplan-Entwurf 2019/2020 werden die erhöhten Planwerte im Kontenbereich Kosten für Transferleistungen mit dem erhöhten Aufwand für die Wassertiefeninstandhaltung der Elbe im Bereich der Delegationsstrecke begründet. Tatsache ist, dass das Schlickaufkommen im Hamburger Hafen in den letzten Jahren deutlich zugenommen hat. Allein im vergangenen Jahr wurden 10,9 Millionen Kubikmeter Schlick aus der Elbe gebaggert. Für die kommenden Jahre rechnet die HPA mit ähnlich großen Mengen. Damit kann davon ausgegangen wer-

den, dass sich die Kosten für das Schlickbaggern bis auf weiteres nicht signifikant reduzieren, wenn nicht sogar weiter ansteigen werden.

Es gilt daher diese Form der Kostenexplosion durch das Ergreifen geeigneter Maßnahmen einzudämmen: Eine dieser Maßnahmen wäre die Anschaffung eines eigenen Saugbaggers für den Hamburger Hafen. Die Anschaffung eines eigenen Saugbaggers hätte nicht nur enormes Potential, Kosten einzusparen, auch würde die einseitige Abhängigkeit von niederländisch-belgischen Baggerunternehmen, die mit der Durchführung von Baggerarbeiten im Hamburger Hafen Millionen verdienen, beendet werden. Um eine Ladung Schlick mit einem extern angemieteten Saugbagger in die Nordsee zu verbringen, zahlt die HPA bis zu 100.000 Euro. Die Anschaffung eines eigenen Gerätes würde sich erwartungsgemäß und vor dem Hintergrund der hohen Anmietungskosten der Saugbagger schnell amortisieren. Die Anschaffung eines Saugbaggers erwägt auch die HPA, wie sie zuletzt über ihren Geschäftsleiter Tino Klemm, der unter anderem für die Finanzen der HPA zuständig ist, mitteilte. Derzeit verfügt die HPA lediglich über zwei Seilgreifbagger, die sich nicht für die Abtragung ganzer Schlickflächen eignen.

Die Argumentation (siehe Drs. 21/13797), die darlegen soll, weshalb sich die Anschaffung eines Saugbagger nicht rentieren sollte, erweckt den Anschein einer unzureichenden Substanz. Insbesondere vor dem Hintergrund, dass die Pella-Sietas-Werft aktuell einen neuen Saugbagger im Auftrag des Bundes baut, welcher künftig die Elbe zwischen Hamburg und der Nordsee von Schlick freihalten soll, erscheinen die bisher aufgeführten Gründe fragwürdig.

Die Bürgerschaft möge beschließen:

Für die Anschaffung eines Saugbaggers wird Aufgabenbereich 270 Hafen und Innovation des Einzelplans 7 ein gleichnamiges Investitionsprogramm eingerichtet, in welchem in den Jahren 2019 15.000.000 Euro und im Jahr 2020 25.000.000 Euro veranschlagt werden.

Zur Gegenfinanzierung werden 15 Millionen Euro im Jahr 2019 und 25 Millionen Euro im Jahr 2020 aus dem Investitionsprogramm „Zentrale Investitionsreserve“ im Aufgabenbereich 283 Zentrale Finanzen übertragen.