

Schriftliche Kleine Anfrage

des Abgeordneten Ralf Niedmers (CDU) vom 06.07.18

und Antwort des Senats

Betr.: Sanierung der Kaimauern in der Speicherstadt

Seit Langem ist bekannt, dass die Kaimauern in der Speicherstadt, die als Weltkulturerbe und touristischer Anziehungspunkt in Hamburg gilt, stark sanierungsbedürftig sind. Die Sanierung in der Speicherstadt soll bereits im kommenden Jahr beginnen und bis Ende 2024 abgeschlossen sein. Die Arbeiten am Zollkanal sollen etwas später beginnen und 2028 fertiggestellt werden. Geplant ist, die Sohle der Flote in der Speicherstadt um bis zu gut 1 m aufzuschütten, um auf diese Weise die alten Holzpfähle unterhalb der Kaimauern zu schützen. Da sich der Tidenhub in der Elbe um 1,70 Meter vergrößert hat, hat sich das Niedrigwasser deutlich reduziert. Dadurch fehlt den Gründungspfählen unter den Kaimauern das Gegengewicht zum Landdruck, welches mit der Aufschüttung wiederhergestellt werden soll. Barkassenbetreiber in der Speicherstadt haben bereits mehrfach ihre Sorgen und Bedenken gegenüber den vorgelegten Planungen zum Ausdruck gebracht. Diese gehen davon aus, dass die Aufschüttung der Flotesohle deutliche, negative Auswirkungen auf ihre Geschäftszeiten und damit ihren Umsatz haben wird.

Vor diesem Hintergrund frage ich den Senat:

- 1. Nach Aussage von Barkassenbetreibern haben die Schiffe bereits jetzt pro Tide nur etwa vier Stunden Zeit in der Speicherstadt. Wird sich die Zeit der Befahrbarkeit für Barkassen nach der geplanten Aufschüttung reduzieren?*

Wenn ja, auf wie viele Stunden pro Tide und auf welche Grundlage stützt sich diese Prognose?

Für die Ermittlung der Fahrzeiten und Beschränkungen wurde in Abstimmung mit dem Hafenschiffverkehrsverband Hamburg e.V. als Interessenvertretung der Barkassenbetreiber ein Referenzschiff mit einem Tiefgang von 1,50 m und einer Aufbauhöhe von 3,00 m ermittelt.

Derzeit können die Flote vom Referenzschiff rund 7,5 Stunden je Tide (12,5 Stunden) befahren werden. Nach einer Sohlenerhebung um 1 m reduziert sich die Befahrbarkeit für das Referenzschiff auf 5,35 Stunden je Tide.

- 2. Um Barkassen länger in der Speicherstadt fahren zu lassen, müssten diese aufwändig und teuer umgebaut werden. Sehen der Senat beziehungsweise die zuständigen Stellen hierfür eine finanzielle Unterstützung für die Betreiber vor?*

Wenn ja, in welcher Höhe?

Wenn nein, warum nicht?

Die Frage, inwieweit ein Umbau von Barkassen möglich und im Hinblick auf die Optimierung von Fahrzeiten sinnvoll ist, soll über eine gutachterliche Untersuchung in enger Abstimmung mit dem Hafenschiffverkehrsverband Hamburg e.V. beantwortet werden. Im Übrigen sind die Planungen und Überlegungen hierzu noch nicht abgeschlossen.

3. *Haben im Rahmen der Planungen zur Sanierung der Kaimauern in der Speicherstadt Gespräche mit Barkassenbetreibern oder sonstigen betroffenen Akteuren stattgefunden?*

Wenn ja, wann mit wem und mit welchem Ergebnis? Wurden diese über alle Sanierungsvarianten, die von den Behörden geprüft wurden, informiert?

Wenn nein, warum nicht?

Für die Sanierung der Kaimauern der Speicherstadt wurde ein behördenübergreifendes Projekt eingesetzt, in dem die nautischen und touristischen Belange über die entsprechenden Behördenvertreter berücksichtigt sind.

Separate Abstimmungstermine erfolgten mit dem Hafenschiffverkehrsverband Hamburg e.V., dem Unternehmensverband Hafen Hamburg e.V. (UVHH), der Handelskammer Hamburg, der Hamburg Port Authority AöR und der Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation im Oktober 2017 sowie im März und Juli 2018. Darüber hinaus wurde der UVHH über wesentliche Erkenntnisse auch zwischenzeitlich informiert.

4. *Laut Presseberichten aus Dezember 2017 will der Senat ein zentrales Register schaffen, um die Sanierung der brüchigen Kaimauern zu beschleunigen. Liegt dieses Register bereits vor?*

Wenn ja, seit wann?

Wenn nein, wieso nicht und auf welchem Stand befinden sich die Planungen dazu?

Nein. Im Übrigen siehe Drs. 21/11519.

5. *Die Zuständigkeiten für Kaimauern in Hamburg stellten sich in der Vergangenheit als äußerst intransparent dar. So teilte sich bisher, je nach Fall, die Verantwortlichkeit zwischen verschiedenen Behörden und Landesbetrieben auf, darunter die Hamburg Port Authority (HPA), der Landesbetrieb Straßen Brücken Gewässer, die Finanzbehörde mit der Landesbetrieb Immobilienmanagement und Grundvermögen und zum Teil auch die Bezirke. Anfang des Jahres gab der Senat an, eine Neuregelung, die zu einer dauerhaften Aufgabenwahrnehmung in einer Zuständigkeit führt, zu beabsichtigen. Ist diese Neuregelung bereits vollzogen worden und wie sieht diese konkret aus?*

Siehe Drs. 21/13592.

6. *Finanzsenator Dr. Andreas Dressel hatte jüngst angekündigt, dass Hamburg insgesamt rund 190 Millionen Euro investieren werde. Davon bis zu 90 Millionen für 2,6 Kilometer in der inneren Speicherstadt und noch einmal 100 Millionen auf eine Länge von 1,65 Kilometern am südlichen Ufer des Zollkanals, der an die Innenstadt angrenzt. Auf welcher Grundlage wurde der genannte Investitionsbedarf kalkuliert? Wie soll die genannte Summe gegenfinanziert werden?*

Die Kosten wurden nach den Vorgaben des kostenstabilen Bauens auf Grundlage einer Kostenschätzung für die Innere Speicherstadt und eines Kostenrahmens für die Kaimauern am Zollkanal/Binnenhafen ermittelt. Sie beinhalten die entsprechenden Varianzen, Preissteigerungen, Baunebenkosten und die Umsatzsteuer. Die Finanzierung soll über den Kernhaushalt und den Wirtschaftsplan des Landesbetriebes für Immobilienmanagement und Grundvermögen erfolgen. Das Finanzierungsmodell wird im Einzelnen im Rahmen einer noch in Vorbereitung befindlichen Drucksache dargestellt. Im Übrigen siehe Drs. 21/10826.

7. *Sind die Arbeiten zur Instandsetzung der Kaimauern in der Speicherstadt bereits ausgeschrieben worden?*

Wenn ja, wann, in wie vielen (Teil-)Losen und in welchem jeweiligen Umfang?

Wenn nein, wann soll die Ausschreibung erfolgen?

Nein. Die Ausschreibung für erste Bauleistungen soll im Sommer 2019 erfolgen. Im Übrigen sind die Planungen und Überlegungen hierzu noch nicht abgeschlossen.