

Bericht

des Ausschusses für Wirtschaft, Innovation und Medien

über die Drucksache

21/15637: Bürgerschaftliches Ersuchen vom 11. April 2018: „Optimierung der Großraum- und Schwerlasttransporte im Hamburger Hafen“ – Drs. 21/12498 (Unterrichtung durch die Präsidentin)

Vorsitz: **David Erkalp**

Schriefführung: **Joachim Seeler**

I. Vorbemerkung

Die Drs. 21/15637 war dem Ausschuss für Wirtschaft, Innovation und Medien auf Antrag der SPD- und der GRÜNEN Fraktion durch Beschluss der Bürgerschaft am 30. Januar 2019 überwiesen worden. Der Ausschuss befasste sich in seiner Sitzung am 14. Februar 2019 abschließend mit der Drucksache.

II. Beratungsinhalt

Die SPD-Abgeordneten bedankten sich eingangs für die Beantwortung des Bürgerchaftlichen Ersuchens zu diesem bedeutenden Thema, das durch die deutliche Zunahme der genehmigten Großraum- und Schwerlasttransporte in den letzten Jahren eine immer größere Herausforderung darstelle.

Im Idealfall, so die SPD-Abgeordneten weiter, könne das Bundesland, in dem der durchführenden Betrieb seinen Sitz habe, sich auf Knopfdruck die Route bis zum Endpunkt anzeigen lassen. Bisher habe die Schnittstelle von VEMAGS (Verfahrensmanagement für Großraum- und Schwertransporte) zu ROADS (Roadwork Administration and Decision System) gefehlt. Diese Lücke zu schließen werde in der vorliegenden Antwort angekündigt und sie erkundigten sich nach dem Zeitplan, wann das System – einschließlich des Kartenmoduls – durchgängig einsatzbereit sein werde.

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter vermochten zu dem Zeitpunkt der Zusammenführung der genannten Softwaretools im Sinne einer Schnittstellenlösung keine Prognose abgeben.

Für das in der gesamten Bundesrepublik relevante Thema der Großraum- und Schwerlasttransporte habe es in der Vergangenheit ein von Hessen entwickeltes und im Jahr 2008 in VEMAGS implementiertes, webbasiertes Antragstool gegeben, mithilfe dessen die Betriebe ihre geplante Strecke in einem Textfeld abgelegt hätten. Die Verkehrsminister hätten im Jahr 2017 festgestellt, dass diese Gesamtintegration nicht ausreichend sei. Sie hätten dann den Auftrag erteilt, dieses System neu zu organisieren, um weitere Elemente wie Karten- und Kartentechnik sowie eine Datenbank „VEMAGS Statik“ zu implementieren, die sicherstelle, dass Brückenbauwerke in Deutschland in der gleichen Art und Weise berechnet würden, um der Belastung auch durch die Schwerlasttransporte standhalten zu können.

Im Oktober 2018 hätten der Bundesverkehrsminister und die Verkehrsminister der Länder eine entsprechende neue Verwaltungsvereinbarung unterzeichnet, die die Karten- und Kartentechnik beinhalte, eine Datenbank wie „VEMAGS Statik“ allerdings noch nicht.

Mittlerweile seien eine Steuerungs- und Lenkungsgruppe, deren Sprecher ein Vertreter Hamburgs aus dem Landesbetrieb Verkehr (LBV) sei, eingesetzt worden, die verantwortlich und selbstständig arbeiten und entscheiden könnten. Nordrhein-Westfalen habe hier die Federführung für die Kartentechnik übernommen und diese sowohl für die Unternehmen als auch für die Verwaltung – erst einmal für Nordrhein-Westfalen und Bayern – entsprechend aufgearbeitet.

Es werde angestrebt, zum März 2020 die Anwendung für das gesamte Bundesgebiet bereitstellen zu können. Für den Herbst 2020 sei geplant, über das Betriebskonzept hinsichtlich der Möglichkeiten einer permanenten Aktualisierung zu sprechen.

Hamburg habe sich im Laufe des Verfahrens dann auch angeboten, die Gesamtprojektleitung zu übernehmen. Seit dem 1. Februar 2019 sei ein Mitarbeiter aus der Behörde für Inneres und Sport im Landesbetrieb Verkehr in der Funktion eines Gesamtprojektleiters tätig. Insgesamt habe sich Hamburg somit für eine zügige Umsetzung und Etablierung des Projekts in die Verantwortung gebracht. Weitere Einzelheiten seien dem vorliegenden Bericht des Innensenators zu entnehmen.

Die SPD-Abgeordneten begrüßten den Einsatz des Senats, insbesondere für die Hamburger Wirtschaft. Sie fragten nach, ob VEMAGS künftig bis zum jeweiligen Zielort innerhalb der Stadt Anwendung finden oder innerhalb des Stadtgebiets auch zukünftig eine Schnittstelle zur ROADS bestehen würde.

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter erklärten, dass die Unternehmen künftig mithilfe des Kartenmoduls ihre jeweilige Strecke vom Start- bis zum Zielpunkt exakt durchdeklinieren müssten. Der LBV habe gemeinsam mit allen Unternehmen, der Wirtschaft, dem Verein Hamburger Spediteure e.V. und insbesondere mit dem Verband Straßengüterverkehr und Logistik ein Netz für Großraum und Schwertransporte (GST) definiert und hinterlegt, das auch Straßenbaustellen beinhalte. Für den Fall, dass ein Unternehmen keine präzisen Angaben machen würde, könnte die Verwaltung die Strecke durchrouten und die Firma müsste den Antrag später formal nachreichen.

Die Abgeordneten der Fraktion DIE LINKE interessierte, aus welchen Gründen die Hafen Hamburg Marketing e.V. für Transportaufträge mit dem Ziel Hafen Hamburg als Antragstellerin eingebunden werde und mit welchen Konsequenzen dies verbunden sei.

Die Arbeitsgruppe zum Projekt ROADS arbeite seit Mitte des Jahres 2016 und sie wollten wissen, ab wann mit dem tatsächlichen Einsatzes des Systems zu rechnen sei.

Der LBV, führten die Senatsvertreterinnen und -vertreter aus, habe jährlich etwa 18 000 Genehmigungen und – als Teil der gesamten Transportkette – über 50 000 Zustimmungsverfahren pro Jahr zu bearbeiten, die sich in der Antragstellung oft vermischten, da Start und Ende des Transportes nicht immer klar voneinander zu trennen beziehungsweise elektronisch herauszufiltern seien, weil die Angaben in ein schlichtes Textfeld eingegeben worden seien. Bis zu einer endgültigen Etablierung von ROADS sei Hafen Hamburg Marketing e.V. zwischengeschaltet. Dort würden die Transporte mit dem Ziel des Hamburger Hafens herausgefiltert und mit einem entsprechenden Antrag an den LBV als Antrag weitergeleitet. Auf diesem Weg könnten die Transporte mit dem Ziel Hafen Hamburg beschleunigt bedient werden.

Es gebe bereits jetzt monatliche Besprechungen zu den aktuellen und künftigen Straßenbaustellen der Stadt, die dann für Großraum- und Schwertransporte gängig gemacht würden und gleichzeitig den übrigen Verkehr so wenig wie möglich zu beeinträchtigten. Daher sei es insgesamt zu verkraften, dass ROADS derzeit noch nicht voll einsetzbar sei.

Die Abgeordneten der Fraktion DIE LINKE sprachen die besondere Belastung der Brücken an. Die derzeit laufende Nachrechnung der Brückenbauwerke sollte bis Ende

2018 abgeschlossen sein und mithilfe dieser Ergebnisse werde dann ein Ertüchtigungsprogramm für die infrage kommenden Brücken aufgestellt werden. Sie fragten nach dem aktuellen Stand dieses Verfahrens.

Im Zuständigkeitsbereich der Hamburg Port Authority (HPA), führten die Senatsvertreterinnen und -vertreter aus, hätten die Nachrechnungen der Brückenbauwerke im letzten Jahr abgeschlossen werden können. Die Ergebnisse zeigten, dass 11 Prozent der Brücken neu gebaut und 62 Prozent sukzessive baulich ertüchtigt werden müssten. Die Planungen für die unterschiedlichen Bau- und Instandsetzungsmaßnahmen liefen bereits.

Die Nachrechnungen der Brücken im übrigen Stadtgebiet würden ebenfalls derzeit durchgeführt. Diese seien grundsätzlich erforderlich, da zu prüfen sei, ob die Bauwerke noch in der Lage seien, den im Laufe der Jahre gestiegenen Belastungen standzuhalten. Je nach Ergebnis würden unterschiedliche Maßnahmen eingeleitet werden müssen, wie zum Beispiel Fahrbeschränkungen, bauliche Ertüchtigungen bis hin zum Abriss.

Die Abgeordneten der Fraktion DIE LINKE stellte fest, dass im Zuständigkeitsbereich der HPA lediglich 27 Prozent der Brückenbauwerke intakt seien. Die Instandsetzung beziehungsweise der Neubau der Brücken bedeuteten ein relativ großes Investitionsvorhaben und sie fragten, wie dieses finanziert werden solle und wie die Einbindung der Bürgerschaft geplant sei.

Es handele sich hier um öffentliche Infrastruktur, führten die Senatsvertreterinnen und -vertreter aus, die öffentlich finanziert werden müsse. Die Planungen, insbesondere auch die Ermittlung validierter Kostenansätze, könnten nicht von heute auf morgen erfolgen. Sie würden die Brückenbauprojekte in die mittelfristige Finanzplanung aufnehmen und sie zu gegebener Zeit im Rahmen der Haushaltsaufstellung anmelden.

Die Abgeordneten der Fraktion DIE LINKE interessierte, in welcher Höhe Mehrkosten entstünden.

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter konnten diese nicht beziffern, da die Maßnahmen Bestandteil eines laufenden Programms seien, zu dem auch die Planungen der kontinuierlichen Grundinstandsetzungsmaßnahmen gehörten. Im Rahmen der Nachrechnung seien die statischen Defizite festgestellt worden, in deren Folge nun die erforderlichen Maßnahmen festgelegt würden, um mittelfristig – in den nächsten fünf bis zehn Jahren – wieder voll leistungsfähige Brückenbauwerke zu haben.

Insgesamt stelle die Sanierung eine große Herausforderung der nächsten Jahre dar. Dabei gelte es hinsichtlich der Abwicklung, Priorisierungen sowohl für jedes einzelne Bauwerk als auch für die gesamte Verkehrsabwicklung – im Hinblick auf Korridore des Verkehrsflusses – vorzunehmen.

III. Ausschussempfehlung

Der Ausschuss für Wirtschaft, Innovation und Medien empfiehlt der Bürgerschaft einstimmig, seine Beratungen und die Drs. 21/15637 zur Kenntnis zu nehmen.

Joachim Seeler, Berichterstattung