

Gemeinsamer Bericht

des Umweltausschusses

und

des Ausschusses für Wirtschaft, Innovation und Medien

über die Drucksache

**20/383: Hamburger Hafen für Atomtransporte sperren!
(Antrag DIE LINKE)**

Vorsitz: **Anne Krischok**
(Umweltausschuss)

Schriftführung: **Jens Kerstan**
Martin Bill
(20. Februar 2014)
(Umweltausschuss)

Erck Rickmers
Dorothee Martin
(20. Februar 2014)
(Ausschuss für Wirtschaft,
Innovation und Medien)

Hjalmar Stemmann
Birgit Stöver
(21. Februar 2012)
Karin Prien
(12. April 2013)
(Ausschuss für Wirtschaft,
Innovation und Medien)

I. Vorbemerkung

Die Drs. 20/383 wurde am 18. Mai 2011 durch die Bürgerschaft auf Antrag der SPD-Fraktion federführend an den Umweltausschuss und mitberatend an den Ausschuss für Wirtschaft, Innovation und Medien überwiesen. Der Umweltausschuss beschloss am 18. November 2011 einstimmig bei Enthaltung der CDU-Abgeordneten, eine Anhörung von Auskunftspersonen gemäß § 58 Absatz 2 der Geschäftsordnung der Hamburgischen Bürgerschaft (GO) gemeinsam mit dem mitberatenden Ausschuss für Wirtschaft, Innovation und Medien durchzuführen. Der Ausschuss für Wirtschaft, Innovation und Medien befasste sich zunächst in seiner Sitzung am 17. Juni 2011 mit der Vorlage. Am 21. Februar 2012 trafen der Umweltausschuss und der Ausschuss für Wirtschaft, Innovation und Medien in gemeinsamer Sitzung Absprachen zur Durchführung der Anhörung. Der Ausschuss für Wirtschaft, Innovation und Medien stellte am 28. Februar 2012 Einvernehmen darüber her, eine Anhörung von Auskunftspersonen gemäß § 58 Absatz 2 GO gemeinsam mit dem federführenden Umweltausschuss durchzuführen. Diese Anhörung fand am 12. April 2012 mit folgenden Sachverständigen statt: Prof. Dr. Felix Ekardt, Ostseeinstitut für See-, Umwelt- und Infrastrukturrecht, Rostock; Prof. Dr. Rainer Lagoni, Universität Hamburg; Michael Müller, Bundesamt für Strahlenschutz, Salzgitter; Dr. Frank Nitsche, Bundesamt für Strahlenschutz, Salzgitter; Prof. Dr. Kyrill-Alexander Schwarz, Julius-Maximilians-Universität Würzburg und Dr. Ulrich Wollenteit, Rechtsanwälte Günther, Hamburg. Der Umwelt-

ausschuss und der Ausschuss für Wirtschaft, Innovation und Medien befassten sich am 20. Februar 2014 in gemeinsamer Sitzung abschließend mit der Vorlage.

II. Beratungsinhalt

Beratung des Ausschusses für Wirtschaft, Innovation und Medien am 17. Juni 2011

Die SPD-Abgeordneten äußerten, dass dem Antrag die bereits seit Längerem verfolgte Überlegung zugrunde liege, über die Kappung des Entsorgungsweges den Ausstieg aus der Atomenergie zu forcieren.

Die Abgeordnete der Fraktion DIE LINKE erläuterte, dass über Hamburg pro Jahr etwa 350 bis 500 Atomtransporte erfolgten. Diese Zahlen beruhten auf Schätzungen, da es drei verschiedene Arten von Atomtransporten gebe:

1. Genehmigungspflichtige Atomtransporte
(spaltbare Materialien – Kernbrennstoffe)
2. Transporte von sonstigen radioaktiven Stoffen
(nicht spaltbare Materialien)
3. Nicht meldepflichtige Transporte
(beispielsweise Abfälle aus medizinischen Einrichtungen, Krankenhäusern und Praxen)

Der vorliegende Antrag beziehe sich ausschließlich auf den Transport von Kernbrennstoffen. Durch die Schriftlichen Kleinen und Großen Anfragen habe sich herausgestellt, dass der Hamburger Hafen sich zu einer Drehscheibe für die Ver- und Entsorgung von Materialien für Atomkraftwerke aus Skandinavien, Europa und teilweise sogar Asien entwickelt habe. Zwischenzeitlich gebe es einen gesellschaftlichen Konsens, aus der Nutzung der Atomkraft auszusteigen. Dies habe bereits der Erste Bürgermeister Hamburgs artikuliert und es stehe außer Frage, dass Deutschland diesen Schritt nicht isoliert unternehmen könne. Es sei ihrer Ansicht nach nicht sinnvoll, einerseits den Atomausstieg zu propagieren, andererseits aber weiterhin die Versorgung der Atomkraftwerke zu gewährleisten. Dem vorliegenden Antrag lägen das Atomrecht sowie das Gutachten einer bremischen Kanzlei zugrunde; auf der Grundlage des Atomgesetzes sei es möglich, eine Teilentwidmung des Hamburger Hafens durchzuführen und somit den Transport von Kernbrennstoffen zu unterbinden. Die Fraktion DIE LINKE schlage somit dem Senat vor, zu überprüfen, in welcher Form eine Teilentwidmung durchgeführt werden könne, und mittels eines solchen Schrittes zu signalisieren, dass die Energiewende ernsthaft verfolgt werde.

Die SPD-Abgeordneten warfen ein, Deutschland sei völkerrechtlich dazu verpflichtet, radioaktives Material aus deutschen Kernkraftwerken, das im Ausland zwischengelagert gewesen sei oder sich dort zur Aufbereitung befunden habe, zurückzunehmen. Dafür würden die belastungsärmsten Transportwege gesucht.

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter ergänzten, das genannte Gutachten und eine dazu erfolgte Presseerklärung genauer betrachtet zu haben. Dabei sei aufgefallen, dass die Presseerklärung nur einen Teil der eigenen Zusammenfassung des Gutachters wiedergebe, die Zusammenfassung ihrerseits enthalte lediglich einen Teil des Gutachtens. Die kritischen Aspekte, die der Gutachter selbst aufgelistet habe, würden hier nicht berücksichtigt. Demzufolge seien die der Begründung des vorliegenden Antrags zugrunde liegenden Schlussfolgerungen in dem Gutachten nicht wiederzufinden. Als Beispiel nannten die Senatsvertreterinnen und -vertreter die Feststellung, dass ein Bundesland über die Gesetzgebungskompetenz für das Hafenrecht verfüge. Dies sei zwar richtig, bedeute im Umkehrschluss jedoch nicht, dass damit das Atomgesetz keine Geltung mehr habe. Dies sei in dem Gutachten in keiner Weise problematisiert worden, weshalb die Senatsvertreterinnen und -vertreter Zweifel daran hegten, ob die gezogenen Rückschlüsse Gültigkeit besäßen. Seit 2006 sei das Atomgesetz nicht mehr konkurrierende Gesetzgebungskompetenz, sondern liege ausschließlich in der Gesetzgebungskompetenz des Bundes. Das Gesetz diene ausdrücklich

dem Zweck, die Nutzung der Kernenergie zur gewerblichen Erzeugung sicherzustellen sowie Leben, Gesundheit und Sachgüter vor den Gefahren der Kernenergie zu schützen. Der Schutz der Gesundheit ziehe sich als Rechtfertigungsgrund durch das Gutachten und werde in Beziehung zu EU-rechtlichen Grundlagen gesetzt.

Das Atomgesetz unterstelle jedoch gerade aus diesem Grund die Zulassung der Transporte – dies gelte im Übrigen innerhalb und außerhalb der Häfen ebenso wie überall in der Republik – ausschließlich der Zuständigkeit des Bundesamtes für Strahlenschutz. Daher bezweifelten die Senatsvertreterinnen und -vertreter, tatsächlich über gesetzgeberische Spielräume zu verfügen. Eine Teilentwidmung würde ihrer Ansicht nach gegen das Atomgesetz und gegen die Bundeskompetenz verstoßen.

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter ergänzten, dass Prof. Dr. Lagoni zitiert werde. Dieser habe das Thema im Jahr 1993 – noch zu Zeiten der konkurrierenden Gesetzgebung – im Auftrag der Bremischen Bürgerschaft untersucht und sei zu dem Schluss gekommen, dass eine Teilentwidmung nicht zulässig sei.

Darüber hinaus sei das Gutachten wiederholt durchzogen von Überlegungen zur Beschränkung des Transportes, um konkrete Gesundheitsgefährdungen zu vermeiden. Der Gutachter betone in dem Gutachten immer wieder, dass eine solche Gefährdung nicht vorliege. Das Gutachten thematisiere dann die Teilentwidmung. Selbst wenn unterstellt würde, die Teilentwidmung läge in der Kompetenz des Landes, stelle sich unweigerlich die EU-rechtliche Frage der Handelsbeschränkungen. Auch diesbezüglich komme der Gutachter zu dem Ergebnis, dass diese nur in akuten Situationen gesundheitlicher Gefährdung gerechtfertigt seien. Mit dieser Relativierung formuliere er sein Gesamtergebnis, das in die Aussage münde, eine Teilentwidmung sei möglich. Ihrer Meinung nach sei bei diesem Fazit die Frage der gesetzgeberischen Kompetenz nicht ausreichend berücksichtigt und das Gutachten in Gänze nicht wirklich belastbar, resümierten die Senatsvertreterinnen und -vertreter.

Die SPD-Abgeordneten wiesen darauf hin, dass im Ausschuss für Wirtschaft, Innovation und Medien weniger der rechtliche Aspekt von Belang sei, sondern vielmehr der wirtschaftliche im Vordergrund stehe. Daher interessiere sie insbesondere die wirtschaftliche Relevanz dieser Transporte für den Hamburger Hafen. Sie fragten, welche Mengen mit welchem Umsatzvolumen transportiert würden, nachdem die Abgeordnete der Fraktion DIE LINKE klargestellt hatte, dass die Teilentwidmung nicht für sämtliche Transporte gefordert werde, sondern für 132 Transporte spaltbarer Materialien.

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter sahen sich außerstande, diese Frage genau zu beantworten. Wenn ein Schiff mit solcher Fracht einlaufe, erfolge über den Point of Contact eine Anmeldung und diese werde an die Polizei weitergegeben.

Der Vorsitzende bat darum, zu Protokoll zu erklären, welche Betriebe von diesen Transporten betroffen seien, welches Umsatzvolumen hieraus für den Hamburger Hafen resultiere und ob die Geschäfte mit einem besonders hohen Deckungsbeitrag verbunden seien.

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter sagten Informationen zur wirtschaftlichen Bedeutung der Transporte zu Protokoll zu.

Folgendes erklärte die BWVI am 8. Juli 2011 zu Protokoll:

Zur Frage der

- Wirtschaftlichen Bedeutung der jährlich 132 Atomtransporte über den Hamburger Hafen sowie zur
- Wirtschaftlichen Relevanz einer Teilentwidmung

liegen den zuständigen Behörden folgende Informationen vor:

1. Bei den Transporten von Kernbrennstoffen durch Hamburg handelt es sich überwiegend um Sendungen von unbestrahlten Vorprodukten zur Brennelement-Herstellung wie angereichertes Uranhexafluorid (UF₆) und Urandioxid (UO₂) in Form von Pellets oder Pulver sowie um Brennstäbe und unbestrahlte Brennelemente. Seit dem Verbot der Wiederaufarbeitung für bestrahlte Brennelemente aus Leistungsreaktoren (Stichtag 30. Juni 2005) fin-

den solche Transporte bestrahlter Brennelemente, die in der Vergangenheit auch über Hamburg geführt wurden, in Deutschland nicht mehr statt. Rücktransporte von hochradioaktiven Glaskokillen aus der Wiederaufarbeitung, Transporte von bestrahlten Brennelementen (BE) aus Forschungsreaktoren bzw. von plutoniumhaltigen Materialien (Mischoxidbrennelemente für Kernkraftwerke, MOX) gingen nicht über den Hamburger Hafen.

2. Das Hamburger Stadtgebiet wird von Kernbrennstofftransporten lediglich im Transit berührt. Absender- und Empfängerorte der Transporte über Hamburg liegen überwiegend im Ausland. Bei den meisten Transporten besteht kein Zusammenhang mit der Kernenergienutzung in Deutschland. Eine geringe Zahl (bisher ca. 10%) von Transporten dient der Versorgung deutscher Kernkraftwerke mit unbestrahlten Brennelementen.
3. Im Jahr 2010 gab es 137 Transportvorgänge mit Kernbrennstoffen durch Hamburg, davon waren 65 Umschläge im Hamburger Hafen. 2011 gab es bis Anfang Juni 57 Transportvorgänge, davon 28 Hafenumschläge. Die Menge der im Hafen umgeschlagenen Kernbrennstoffe liegt etwa bei 600 – 800 Tonnen/Jahr. Dies ist in Relation zu setzen zur Gesamtmenge an Gefahrguttransporten durch den Hafen (2009 ca. 1,7 Mill. Tonnen verpackte Gefahrgüter). Weitere Angaben hierzu finden sich in der Drucksache 19/8470.
4. Über die mit diesen Transporten verbundenen Beschäftigungs- und Wertschöpfungseffekte liegen der Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation keine Informationen vor.

Die SPD-Abgeordneten interessierte, welche politische Position der Senat zu dem Inhalt des nunmehr schon länger vorliegenden Antrags einnehme.

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter antworteten, dass der Senat eine Teilentwurmung für den falschen Weg halte, um den Ausstieg aus der Atomenergie zu befördern. Eine gründliche Prüfung der unterschiedlichen Gutachten sei abzuwarten, insbesondere das Ergebnis der Prüfung in Bremen, bevor konkrete Aussagen getroffen werden könnten.

Der GAL-Abgeordnete entgegnete auf die Einlassung der SPD-Abgeordneten, dass die Frage nach der wirtschaftlichen Bedeutung der Transporte in Abwägung zu den gesundheitlichen Risiken außerordentlich problematisch sei. 1 Million Euro Einnahmen mehr oder weniger dürften kein Kriterium sein, wenn es gelte, gesundheitliche Schädigungen abzuwenden. Er wies darauf hin, dass aufgrund des Gutachtens der Fraktion DIE LINKE in der Bremischen Bürgerschaft der Bremer Senat sich dazu veranlasst gesehen habe, ein eigenes Gutachten in Auftrag zu geben. Die Ergebnisse dieses Gutachtens könnten unter Umständen auch für den Hamburger Senat von Bedeutung sein. Er schlug vor, über den Antrag in der aktuellen Sitzung nicht abzustimmen, sondern die Entscheidung aufzuschieben, bis das Gutachten aus Bremen vorliege. Hintergrund der Diskussion sei, dass zwar überlegt werden könne, über welche Häfen die leider zurzeit noch notwendigen Atomtransporte abgewickelt würden. Selbstverständlich seien andere Häfen als Bremen oder Hamburg, in denen die Transporte teilweise durch Wohngebiete geführt werden müssten, vorstellbar. Er sprach sich jedoch gegen ein Verfahren nach dem Sankt-Florian-Prinzip aus, wonach Transporte überall durchgeführt werden sollten, nur nicht in Bremen oder Hamburg. Gerade die Stadtstaaten unterlägen in dieser Frage einer, teilweise zu Recht, misstrauischen Beobachtung durch die Flächenländer. Seiner Überzeugung nach müsse flächendeckend geprüft werden, wo der geringste Schaden für die Bevölkerung zu erwarten sei und das sei sicherlich bei solchen Häfen der Fall, die nicht in direkter Verbindung mit Wohngebieten stünden. Ihn interessierte, ob den Senatsvertreterinnen und -vertretern der diesbezügliche Sachstand in Bremen sowie der zeitliche Rahmen bekannt seien, den sich der Bremer Senat hinsichtlich des Gutachtens gesteckt habe. Danach könne entschieden werden, ob eine Vertagung der Beratung der Drucksache lohne.

Die SPD-Abgeordneten wiesen darauf hin, dass auch für sie die Gesundheit und das Leben der Bürgerinnen und Bürger höchste Priorität genießen. Gleichwohl müsse das Ziel der Arbeit im Ausschuss für Wirtschaft, Innovation und Medien darin bestehen,

die für diesen Bereich relevanten Informationen zu erhalten. Mitnichten seien wirtschaftliche Vorgänge wichtiger als Gesundheits- und Sicherheitsfragen, unterstrichen die SPD-Abgeordneten.

Die Abgeordnete der Fraktion DIE LINKE ergänzte, auch sie habe erwartet, dass die wirtschaftlichen Aspekte in diesem Ausschuss seitens der Vertreterinnen und Vertreter der Wirtschaftsbehörde detaillierter dargestellt würden. Diese Erwartung beruhe nicht zuletzt darauf, dass der Ausschuss für Wirtschaft, Innovation und Medien mitberatend und der Umweltausschuss, in dem Umweltaspekte vertieft werden könnten, federführend sei. Sie führte zudem aus, Hamburg und Bremen unterschieden sich dadurch, dass in Hamburg an fünf von sieben Tagen Atomtransporte durch die Stadt geleitet würden – teilweise in einem Abstand von 30 Metern zu Wohnhäusern. Der Katastrophenschutz sei in keiner Weise auf einen eventuellen Ernstfall vorbereitet. Die Anzahl der Atomtransporte über den Hamburger Hafen sei im Zeitraum zwischen den Jahren 2004 und 2010 um 275 Prozent angestiegen. Da eine Vielzahl von ihnen durch dicht besiedelte Gebiete geführt werde und dem Zweck der Ver- und Entsorgung von Kernkraftwerken diene, müsse alles getan werden, um dies zu unterbinden.

Die CDU-Abgeordneten teilten die Auffassung, die die Hamburgische Bürgerschaft in der letzten Legislaturperiode noch mit den Stimmen der SPD vertreten habe, wonach das Verbot von Atomtransporten im Hamburger Hafen nicht der richtige Weg zum Ausstieg aus der Kernenergie sei. Diese Einschätzung habe sich auch nicht durch die Ereignisse in Fukushima gewandelt. Ein neuer gesellschaftlicher Konsens hinsichtlich des Ausstiegs aus der Kernenergie löse die Frage nicht, wie mit den weiterhin notwendigen Transporten verfahren werden solle. Verwundert seien sie allerdings über die nicht ausreichende und juristisch nicht abschließend vorgenommene Bewertung der Gutachten durch den Hamburger Senat. Wünschenswert sei vor allem eine politische Bewertung des Antrages seitens des Senates, dessen bisherige Einlassungen nicht zufriedenstellend seien. Nach jetzigem Stand könnten sie sich dem vorliegenden Antrag nicht anschließen.

Die SPD-Abgeordneten merkten an, dass es in der heutigen Sitzung offensichtlich nicht möglich sei, ein abschließendes Votum über den Antrag vorzunehmen, und schlugen bezüglich des weiteren Verfahrens vor, das Gutachten der Bremischen Bürgerschaft abzuwarten und gemeinsam mit dem federführenden Umweltausschuss eine Anhörung zu dem Thema durchzuführen. Eine solche Anhörung ermögliche es, sich umfangreich über die Inhalte des Gutachtens zu informieren.

Der FDP-Abgeordnete warf ein, dass die rechtlichen Ausführungen der Senatsvertreterinnen und -vertreter überzeugend gewesen seien, und wies darauf hin, dass die Frage der EU-Konformität nicht nur eine juristische, sondern vor allem auch eine wirtschaftliche sei. Ziel des vorliegenden Antrags sei die Sperrung des Hamburger Hafens für Atomtransporte und die Teilentwidmung der Weg zur Erreichung dieses Zieles. Er verlieh der Befürchtung Ausdruck, dass es hierdurch nicht zu einer Verminderung, sondern lediglich zu einer Verlagerung von Atomtransporten komme, was aus seiner Sicht keinen wirklichen Fortschritt bringe. Unter Umständen zöge eine solche Entwicklung die Verlagerung der Transporte auf die Straße oder Schiene nach sich, was ebenfalls keine wirkliche Weiterentwicklung bedeute. Bezogen auf eine wirtschaftliche Betrachtung sei aus seiner Sicht auch zu beachten, ob eine Teilentwidmung Schadensersatzansprüche aus dem Bereich der Hafenwirtschaft zur Folge haben könne. Auch die Frage möglicher Wettbewerbsnachteile sei zu klären. Seine Fraktion halte den vorliegenden Antrag für abweisungsreif. Wenn jedoch die Mehrheit im Ausschuss für eine Vertagung stimme, bitte er die Senatsvertreterinnen und -vertreter darum, in der nächsten Sitzung zu den Aspekten der wirtschaftlichen Auswirkungen ergänzend Stellung zu nehmen.

Die Abgeordnete der Fraktion DIE LINKE sprach sich für die von den SPD-Abgeordneten vorgeschlagene Vorgehensweise aus.

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter gaben zu bedenken, dass das von der Bremischen Bürgerschaft in Auftrag gegebene Gutachten, das Grundlage einer eventuellen Anhörung sein solle, vermutlich im Sommer vorgelegt werde.

Die Mitglieder des Ausschusses für Wirtschaft, Innovation und Medien verständigten sich darauf, mit den Mitgliedern des Umweltausschusses in Kontakt zu treten und zu klären, in welcher Weise eine gemeinsame Anhörung durchgeführt werden könne.

Der FDP-Abgeordnete wandte sich gegen diese Vorgehensweise und bat darum, über das weitere Prozedere abzustimmen.

Der Vorsitzende kam dieser Bitte nach; die Mitglieder des Ausschusses für Wirtschaft, Innovation und Medien verständigten sich mehrheitlich mit den Stimmen der SPD-, CDU- und der Stimme des GAL-Abgeordneten sowie mit der Stimme der Abgeordneten der Fraktion DIE LINKE gegen die Stimme des Abgeordneten der FDP-Fraktion darauf, mit den Mitgliedern des Umweltausschusses in Kontakt zu treten und zu klären, in welcher Weise eine gemeinsame Anhörung durchgeführt werden könne.

Gemeinsame Beratung am 12. April 2012

Der genaue Wortlaut der Anhörung kann dem Wortprotokoll 20/12 B des Umweltausschusses entnommen werden, das entsprechend den seit dem 1. März 2006 geltenden Richtlinien des Präsidenten der Hamburgischen Bürgerschaft über die Einsichtnahme von Ausschussprotokollen über die Parlamentsdatenbank der Hamburgischen Bürgerschaft unter der Internetadresse www.buergerschaft-hh.de/parldok/ aufgerufen oder wie bisher in der Parlamentsdokumentation der Hamburgischen Bürgerschaft eingesehen werden kann.

Gemeinsame Beratung am 20. Februar 2014

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter erklärten, der Senat vertrete weiterhin seine am 17. Juni 2011 dargelegte Auffassung. Die Gesetzgebungskompetenz im Bereich der Erzeugung und Nutzung von Kernenergie, des Schutzes vor deren Gefahren sowie die Beseitigung radioaktiver Stoffe obliege ausschließlich dem Bund. Eine Teilentwidmung des Hafens mit einem Verbot des Umschlags von Kernbrennstoffen verstoße der Auffassung des Senats zufolge gegen das Atomgesetz und die Gesetzgebungskompetenz des Bundes. Die Frage der Sperrung von Häfen für Atomtransporte werde bereits seit 1993 bewegt. Mit dem Antrag verfolge die Fraktion DIE LINKE das Ziel, einen Beschluss herbeizuführen, wie ihn die Bremische Bürgerschaft bereits gefasst habe, indem sie ein Gesetz verabschiedet habe, das zu einer Teilentwidmung der bremischen Häfen für Atomtransporte führen solle. Das Gesetz sei inzwischen vor dem Bremischen Staatsgerichtshof angefochten worden. Dieser habe den Normenkontrollantrag als unzulässig verworfen und somit in der Sache keine Entscheidung gefällt. Der Entscheidung des Bremischen Staatsgerichtshofs sei ein Sondervotum beigefügt, das materiell betone, dass die bremische Regelung mangels Gesetzgebungskompetenz vermutlich unwirksam sei. Der Inhalt des von der Bremischen Bürgerschaft beschlossenen Gesetzes sei eindeutig atomrechtlich und unterliege ausschließlich der Gesetzgebungskompetenz des Bundes. Die Senatsvertreterinnen und -vertreter führten aus, der Hamburger Hafen unterliege einer Zweckbindung. Er könne nicht durch landesrechtliche Regelungen teilentwidmet werden. Der Senat sehe außerdem keine Notwendigkeit, zusätzlich landesrechtliche Regelungen zu treffen, die zum Ziel hätten, die mit einem Atomtransport verbundenen Gefahren zu reduzieren. Denn es sei davon auszugehen, dass bundesrechtlich genehmigte Atomtransporte alle sicherheitsrechtlichen Anforderungen erfüllten.

Die Abgeordnete der Fraktion DIE LINKE räumte ein, der Antrag stamme aus dem Jahr 2011. Gleichwohl sei er noch immer aktuell. Im Jahr 2013 seien 140 Atomtransporte durch den Hamburger Hafen geleitet worden. Die Bremische Bürgerschaft habe das Gesetz auf Betreiben der Fraktionen der SPD und der GRÜNEN hin beschlossen. Der Bremische Staatsgerichtshof habe nicht festgestellt, dass es keine landesrechtlichen Regelungen gebe. Einer Presseerklärung der rot-grünen Koalition in Bremen vom 17. Juni 2013 zufolge begrüßten die Fraktionen der SPD und der GRÜNEN das Urteil des Bremischen Staatsgerichtshofs zum Atomumschlagsverbot in den bremischen Häfen. Die Richter hätten zuvor eine Klage der CDU gegen das Gesetz als unzulässig abgewiesen und sich für nicht zuständig erklärt. Damit bleibe die Regelung unverändert in Kraft und die CDU sei mit ihrem Versuch gescheitert, Bremens Häfen

wieder für Atomtransporte zu öffnen. Die Abgeordnete der Fraktion DIE LINKE sprach sich dafür aus, den Hamburger Hafen für Atomtransporte zu schließen. Wie das Beispiel aus Bremen zeige, sei eine Teilentwidmung möglich, wenn sie politisch gewollt sei.

Der Abgeordneten der GRÜNEN pflichteten der Argumentation der Abgeordneten der Fraktion DIE LINKE insoweit bei, als das Umschlagsverbot für Kernbrennstoffe in den bremischen Häfen gelte. Dies sei eine wichtige politische Aussage. Die Abgeordneten der GRÜNEN hielten es für wünschenswert, eine entsprechende Regelung auch in Hamburg einzuführen. Die Anhörung am 12. April 2012 habe aber ergeben, dass nicht sicher sei, ob eine Regelung, die von der ersten Gewalt in Hamburg erlassen werden würde, vor der dritten Gewalt dauerhaft Bestand haben würde. Darum empfehle die Fraktion der GRÜNEN nicht, ein ähnliches Umschlagsverbot wie in Bremen zu erlassen. Allerdings habe der Brand auf dem Schiff „Atlantic Cartier“ am 1. Mai 2013 gezeigt, dass es negative Folgen haben könne, wenn keine Regelung getroffen werde. Es sei nicht ausreichend, darauf zu vertrauen, dass bundesrechtlich genehmigte Atomtransporte alle sicherheitsrechtlichen Anforderungen erfüllten. Die Abgeordneten der GRÜNEN meinten, es bestehe durchaus die Möglichkeit, den Umschlag von Kernbrennstoffen im Hamburger Hafen zu vermeiden, wenn die Umschlagsbetriebe auf freiwilliger Basis eine entsprechende Selbstverpflichtung eingingen. Dieser Vorschlag sei mit den großen Umschlagsbetrieben in Hamburg, nämlich EUROGATE, der Buss-Gruppe und der Hamburger Hafen und Logistik AG (HHLA), kommuniziert worden. Die Abgeordneten der GRÜNEN sprachen sich ausdrücklich gegen ein Transitverbot aus. Dem Hamburger Hafen solle keine Ladung verloren gehen. Die vorgeschlagene Lösung würde die Unterstützung des Ersten Bürgermeisters für die Energiewende unterstreichen. Außerdem würde es die Sicherheit in der Stadt erhöhen, wenn im Hafen keine Kernbrennstoffe mehr umgeschlagen würden. Die Buss-Gruppe könne den Vorschlag nachvollziehen und würde ihn begrüßen. Die HHLA gehöre mehrheitlich der Stadt und habe somit eine größere gesellschaftliche Verantwortung gegenüber der Stadt. Die Abgeordneten der GRÜNEN appellierten, im Ziel müsse Einigkeit darüber herrschen, dass der Umschlag von Kernbrennstoffen nicht in einer Millionenstadt erfolgen solle.

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter stellten fest, sie könnten sich nicht zu einer freiwilligen Selbstverpflichtung äußern, da der Senat nicht direkt angesprochen sei. Nach ihrer Einschätzung wäre eine solche Selbstverpflichtung der hamburgischen Unternehmen für die Konkurrenz von Vorteil. Es sei denkbar, dass die Buss-Gruppe nicht am Umschlag von radioaktivem Material beteiligt sei. Aus Sicht des Hamburger Hafens hielten die Senatsvertreterinnen und -vertreter es für gefährlich, den Hafen zum Spielball von ostentativen Gesten zu machen. Sie gaben zu bedenken, dass nach einem Ausschluss des Umschlags von Kernbrennstoffen auch andere Transporte, beispielweise von genmanipuliertem Getreide, infrage gestellt werden könnten. In der Folge könne der Hamburger Hafen in den Ruf kommen, nicht verlässlich zu sein. Außerdem umfasse der Begriff der radioaktiven Stoffe nicht nur Brennelemente, sondern auch medizinische Stoffe und andere Produkte. Ein Ausschluss würde auch deren Umschlag verhindern. Dies hätte unter anderem zur Folge, dass onkologische Forschung in Hamburg nicht mehr möglich wäre, weil der radioaktive Abfall von Krankenhäusern nicht abtransportiert werden könne. Auch andere Branchen wie das Cluster Life Science könnten betroffen sein. Der Effekt eines solchen Signals wäre negativ für den Hafen, hätte aber vermutlich keine positiven Folgen für die Sicherheit der Bevölkerung, wenn Atomtransporte an Land nicht ebenfalls ausgeschlossen würden.

Die Abgeordnete der Fraktion DIE LINKE ging auf den Vorschlag der Abgeordneten der GRÜNEN ein. Die Umschlagsbetriebe Buss Ross und Hansa hätten gar keinen Umschlag von Kernbrennstoffen. Darum sei es unnötig, an sie zu appellieren. Im Übrigen beinhalte der Antrag nicht die Forderung, jeden Transport zu verbieten. Vielmehr werde der Senat gebeten, eine Regelung zu finden, durch die der Transport von Kernbrennstoffen und deren Abfallprodukten im Hamburger Hafen unterbunden werde. Mit Ziffer 3. des Petitums werde an den Senat appelliert, darauf hinzuwirken, dass Transport und Umschlag von Kernbrennstoffen und deren Abfallprodukte bei der HHLA reduziert würden. Selbstverständlich gebe es kein grundsätzliches und allumfassendes Verbot von Atomtransporten. Dies gelte auch für Bremen. Stets seien Aus-

nahmeregelungen möglich. Somit solle der Transport von radioaktiven Produkten, die zu medizinischen Zwecken benötigt würden, und deren Abfällen auch weiterhin möglich sein. Wichtig sei, dass der Transport von Mischoxiden unterbleibe. Die Abgeordnete der Fraktion DIE LINKE äußerte sich erstaunt darüber, dass die GRÜNE Fraktion, die sich gegen die Nutzung von Atomkraft stelle, eine freiwillige Selbstverpflichtung vorschlage. Es sei nicht zu erwarten, dass diese Wirkung zeige. Die These, dass eine gesetzliche Regelung vermutlich keinen Bestand haben werde, sei anzuzweifeln, wie das Beispiel aus Bremen zeige. Die Abgeordnete der Fraktion DIE LINKE wies auf eine Parallele hin: Obwohl die Behörde für Wissenschaft und Forschung öffentlich mitteile, dass alle hamburgischen Hochschulen Friedensforschung betrieben, erhielten sie Aufträge vom Verteidigungsministerium der USA.

Die Abgeordneten der GRÜNEN bemerkten, die Senatsvertreterinnen und -vertreter hätten die Auffassung des Senats in dieser Beratung irreführend dargelegt. Sie hätten sich nicht dafür ausgesprochen, den Transport von schwach- und mittelfradioaktiven Stoffen zu verbieten, oder eine freiwillige Selbstverpflichtung gleichen Inhalts vorgeschlagen. Es sei insofern falsch anzunehmen, dass das Cluster Life Science betroffen sein könne. Der GRÜNEN Fraktion gehe es eindeutig um den Transport von Kernbrennelementen. Bekanntlich gebe es in Deutschland Fabriken, die Atomkraftwerke weltweit mit Kernbrennstoffen belieferten. Die Transporte erfolgten zum großen Teil über die Häfen. Wenn der Transport nicht über den Hamburger Hafen erfolge, gelangten die Kernbrennstoffe nicht in die Stadt. Insofern hätte der Ausschluss von Transporten durchaus einen Effekt für die Sicherheit der Bevölkerung. Die Abgeordneten der GRÜNEN verwahrten sich gegen die Annahme, dass sie sich auch gegen Transporte anderer Güter als Kernbrennstoffe über den Hamburger Hafen aussprechen wollten. Die GRÜNE Fraktion habe sich seinerzeit der Forderung eines SPD-Mitglieds aus Hamburg nach einem Verbot von Rüstungsexporten über den Hamburger Hafen nicht angeschlossen. Zwischen Kernbrennelementen und Waffen bestehe ein Unterschied. Es sei nämlich der Ausstieg der Bundesrepublik aus der Atomenergie beschlossen worden. Dies sei die Begründung für die Regelung in Bremen. Die dortigen Häfen stünden in Konkurrenz zu Hamburg. Der Umsatz der bremischen Häfen sei durch das Verbot nicht eingebrochen. Die Abgeordneten der GRÜNEN teilten die Auffassung, dass der Hamburger Hafen nicht durch Verbote überfordert werden dürfe.

Die CDU-Abgeordneten sprachen sich gegen den Antrag aus. Im Gegensatz zur GRÜNEN Fraktion sähen sie die Möglichkeit, den Hamburger Hafen als einen Teil der Energiewende für Atomtransporte offen zu halten. Da beschlossen worden sei, die Atomkraftwerke in Deutschland stillzulegen, müssten die vorhandenen Atombrennstäbe aus dem Land geschafft und der Atommüll später zurückgenommen werden. Dafür werde ein leistungsfähiger Hafen benötigt.

Die SPD-Abgeordneten pflichteten der Argumentation der CDU-Abgeordneten bei. Im Rahmen der Anhörung seien sie darüber informiert worden, dass in Deutschland nur drei Häfen, nämlich Bremen, Hamburg und Rostock, derartige Atomtransporte abwickeln könnten. Man müsse sich der Gesamtverantwortung bewusst sein. Derzeit befänden sich Kernbrennstäbe im Ausland, die noch zurückgeholt werden müssten. Wenn ein Transport auf dem Seeweg nicht mehr möglich sei, bleibe der Weg über Land. Die SPD-Abgeordneten schätzten die Risiken bei einem Transport über Land höher ein als auf dem Seeweg. Der Verkauf von Brennelementen von deutschen Fabriken an ausländische Abnehmer könne nicht durch ein Verbot, diese über Häfen zu transportieren, durchgesetzt werden. Auch hier sei ein Ausweichen auf den risikoreicheren Landweg zu erwarten. Die SPD-Abgeordneten wiesen darauf hin, dass die bremische Regelung nicht unanfechtbar sei.

Die Abgeordneten der GRÜNEN bestätigten, Deutschland habe die Pflicht, 26 Castoren aus dem Ausland zurückzuholen. Diese befänden sich in Sellafeld und in La Hague. Selbstverständlich müsse der Rücktransport gewährleistet sein. Für solche Fälle sehe das bremische Gesetz eine Ausnahmeregelung vor. Dies sei im Rahmen einer freiwilligen Selbstverpflichtung in Hamburg ebenso möglich. Die Abgeordneten der GRÜNEN betonten, die Tatsache, dass der Hamburger Hafen inmitten einer Millionenstadt liege, stelle den entscheidenden Unterschied zu anderen europäischen Häfen dar. Im Übrigen würden die meisten Brennelemente, die exportiert würden, in Lingen hergestellt. Die Stadt sei auf dem Landweg von Antwerpen oder Rotterdam nur

unwesentlich weiter entfernt als von Hamburg. Insoweit könne der Transport auch über diese Häfen vorgenommen werden.

Der Ausschuss für Wirtschaft, Innovation und Medien empfahl dem Umweltausschuss mehrheitlich mit den Stimmen der SPD-Abgeordneten und der CDU-Abgeordneten gegen die Stimmen des Abgeordneten der GRÜNEN und der Abgeordneten der Fraktion DIE LINKE in Abwesenheit des FDP-Abgeordneten, der Bürgerschaft die Ablehnung des Antrages aus der Drs. 20/383 zu empfehlen.

III. Ausschussempfehlung

Der Umweltausschuss empfiehlt der Bürgerschaft mehrheitlich mit den Stimmen der SPD-Abgeordneten, der CDU-Abgeordneten und des FDP-Abgeordneten gegen die Stimmen des Abgeordneten der GRÜNEN und der Abgeordneten der Fraktion DIE LINKE, den Antrag aus der Drs. 20/383 abzulehnen.

Martin Bill, Hjalmar Stemmann, Berichterstattung