

Bericht

des Haushaltsausschusses

über die Drucksache

**18/6208: Ertüchtigung und Weiterentwicklung Hafengebäude
(Senatsantrag)**

Vorsitzender: **Ralf Niedmers**

Schriftführer: **Gesine Dräger i. V.**

I. Vorbemerkung

Die Drucksache wurde im Vorwege am 23. Mai 2007 gemäß Paragraf 53 Absatz 1 der Geschäftsordnung der Hamburgischen Bürgerschaft (GO) durch den Präsidenten der Bürgerschaft federführend an den Haushaltsausschuss und mitberatend an den Wirtschaftsausschuss überwiesen.

Der Wirtschaftsausschuss hat die Drucksache am 31. Mai 2007 beraten, seine Stellungnahme ist als Anlage 1 beigefügt.

Der Haushaltsausschuss beschloss in seiner Sitzung am 8. Juni 2007 eine Anhörung gemäß Paragraf 58 Absatz 2 GO durchzuführen. Der Haushaltsausschuss führte diese Anhörung in seiner Sitzung am 21. Juni 2007 mit den Auskunftspersonen Frau Ute Plambeck, Deutsche Bahn AG, und Herrn Ulrich Koch, Eisenbahnen und Verkehrsbetriebe Elbe-Weser GmbH, durch.

Das einvernehmlich beschlossene Wortprotokoll zur Anhörung sowie zur Senatsbefragung, Auswertung und Beschlussfassung ist dem Beratungsinhalt dieses Berichts zu entnehmen.

II. Beratungsinhalt

Vorsitzender: Meine sehr verehrten Damen und Herren, ich darf Sie dann alle bitten, Ihre Plätze einzunehmen und eröffne hiermit die Sitzung des Haushaltsausschusses, heute mit einem abendfüllenden Programm. Und dazu begrüße ich ganz herzlich die Damen und Herren Abgeordneten, als Senatsvertreter Herrn Finanzsenator Dr. Freitag, Herrn Finanzstaatsrat Dr. Heller und von der Wirtschaftsbehörde Herrn Senator Uldall, Herrn Staatsrat Bonz mit seinen Mitarbeitern, darüber hinaus alle weiteren hier im Raum anwesenden Behördenmitarbeiter, den Vizepräsident des Rechnungshofes, Herrn Otto-Abeken, das Protokoll und natürlich die hier auch schon in Teilen anwesende Öffentlichkeit.

Die Fraktionen haben sich darauf geeinigt, dass wir von der Sitzung heute ein Wortprotokoll anfertigen lassen, und wir werden heute jeweils nach den Expertenanhörungen beraten und sodann auch Beschlüsse fassen.

Ich rufe dann auf den Tagesordnungspunkt 1, das ist die Drs. 18/6208, „Ertüchtigung und Weiterentwicklung der Hafengebäude“, hier: Durchführung einer Anhörung nach Paragraf 58 Absatz 2 der Geschäftsordnung der Hamburgischen Bürgerschaft sowie

Senatsbefragung mit anschließender Beschlussfassung. Hierzu darf ich ganz herzlich unsere Auskunftspersonen begrüßen. Es sind zu diesem Tagesordnungspunkt zwei an der Zahl. Zunächst die Dame, Frau Ute Plambeck von der Deutschen Bahn AG, herzlich willkommen, und dann Herrn Ulrich Koch, Eisenbahnen und Verkehrsbetriebe Elbe-Weser GmbH. Auch Sie heiÙe ich hier in diesem Rahmen ganz herzlich willkommen.

Dann komme ich jetzt zum weiteren Verfahren. Wir haben uns vorgestellt, dass Sie als Auskunftspersonen ein maximal acht- bis zehnminütiges Statement halten. Das ist in diesem Fall ein etwas längerer Zeitraum, den wir vorschlagen wollen, weil es auch eine Stellungnahme des mitberatenden Wirtschaftsausschusses zu dieser Thematik gibt. Das heißt also, diese Thematik ist bereits zu einem früheren Zeitpunkt auch schon mal tiefschürfender erörtert worden. Im Übrigen haben wir nur zwei Auskunftspersonen, was es für Sie dann etwas günstiger macht. Sie haben also etwas mehr Zeit.

Wenn Sie Ihre Eingangsstatements gehalten haben, würde ich sodann in eine Frageunde eintreten, das heißt also, die Damen und Herren Abgeordneten haben dann Zeit, Fragen zu stellen, Nachfragen, vertieft die Themen zu erörtern, und Sie haben selbstverständlich dann die Gelegenheit, auch entsprechende Antworten zu geben.

Dann sollten wir auch gleich einsteigen. Ich würde dann zunächst die Dame bitten, Frau Ute Plambeck, ihr Eingangsstatement zu halten. Bitte schön.

Frau Ute Plambeck: Ja, vielen Dank, Herr Vorsitzender.

Ja, das Thema Seehafen-Hinterlandverkehre und die dazu erforderliche Infrastruktur sind Themen, die auch unser Haus sehr stark umtreiben. Wir haben die sehr positive Situation, dass sich die extrem positiven Prognosen im Seehafen-Hinterlandverkehr über die letzten Jahre bestätigen, speziell am Standort Hamburg. Und wir haben die positive Situation aus Sicht der Schiene, dass die Schiene an diesem positiven Trend, an dieser positiven Entwicklung auf der Wasserseite auch überproportional partizipiert. Das sind die positiven Seiten. Und wir nennen das bei uns intern so ein bisschen das „Luxusproblem“, was sich bei uns entwickelt.

Wir haben ergänzend dazu die Situation, dass diese Entwicklung im Schienengüterverkehr offensichtlich bei Erstellung des aktuellen Bundesverkehrswegeplans nicht in dem Maße bekannt war, sodass wir die Situation haben, dass die Prognosedaten für den Güterverkehr, die den Infrastrukturmaßnahmen des aktuellen Bundesverkehrswegeplans zugrunde liegen, für das Jahr 2015 bereits im vergangenen Jahr überschritten worden sind. Das heißt, wir haben hier alle miteinander ein Thema, was für den Standort Deutschland, aber auch hier speziell für den Standort Hamburg, von entscheidender Bedeutung ist. Das sind so einige Informationen oder einige Dinge über die großen Infrastruktur- und Finanzierungsthemen auf Bundesebene.

Wir sind seit gut zwei Jahren unterwegs, vor dem Hintergrund dieser sehr positiven Entwicklung im Schienenverkehr gemeinsam Gespräche mit den Hafengebtreibern, mit den Hafenbahnbetreibern zu führen, wie wir die Zukunft bewältigen. Wir sind hier gerade in Hamburg als dem größten Hafen für Deutschland angefangen, gemeinsam mit Hafengebteiligten, mit dem Betreiber der Hafenbahn, einen sogenannten Masterplan für den Seehafen-Hinterlandverkehr zu erstellen und, das ist das Positive daran, abgestimmt auf beiden Seiten, also was das Netz der DB AG angeht, aber auch, was das Netz der Hafenbahn hier in Hamburg angeht, die Infrastrukturnotwendigkeiten für die Zukunft zu erkennen und abgestimmt dann voranzubringen. Da sind wir jetzt auf der Zielgeraden, was die Ergebnisse dieses Projekts angeht, und ich denke, dass wir Mitte des Jahres diese Dinge dann auch soweit voran haben, dass die dann zur Veröffentlichung anstehen. Das sind die Zukunftsinvestitionen und die Erfordernisse für die Infrastruktur, abgestimmt zwischen DB AG, DB-Netz des Bundes und Hafennetz, Bahnnetz.

Was uns im aktuellen Geschäft und seit geraumer Zeit umtreibt – und insofern begrüßen wir diese Drucksache sehr –, sind die aktuellen Infrastrukturzustände der Hafenbahn. Wir haben mit der Tochter Railion als einem der größten Verkehrsunternehmen hier in Hamburg im Hafen massive Probleme, was die zusätzlichen Aufwände im

Rangierbetrieb durch Nichtverfügbarkeit von Infrastruktur angeht. Und insofern sehen wir die Notwendigkeit der Investitionen in den Bestand und das Aufholen der über einige Jahre vernachlässigten Infrastruktur als notwendig an. Wir begrüßen sehr, dass sich die Hamburg Port Authority dieser Thematik angenommen hat, und können das nur entsprechend unterstützen, um die Leistungsfähigkeit und die Funktionsfähigkeit des Hafens inklusive der Abwicklung im Hinterlandverkehr zu gewährleisten.

Das soll es von meiner Seite gewesen sein.

Vorsitzender: Ja, herzlichen Dank, Frau Plambeck. Sie haben die Zeit hervorragend eingehalten beziehungsweise unterschritten. Jetzt hat Herr Koch das Wort.

Herr Koch: Ja, schönen Dank, Herr Vorsitzender, meine Damen und Herren. Vielen Dank, dass wir, sowohl die Deutsche Bahn AG als auch ein Vertreter der EVB als Vertreter eines Drittbahnunternehmens, eines Privatbahnunternehmens, die Möglichkeit haben, Ihnen unsere Einschätzung zu schildern.

Über die Bedeutung der Bahn zur Hafenabwicklung brauche ich, glaube ich, niemandem hier etwas zu erzählen. Frau Plambeck hat das auch schon getan. Wir als kleineres Bahnunternehmen aus dem niedersächsischen Umland Hamburgs, in der Metropolregion ansässig, sind mittlerweile seit über zehn Jahren im Hafenverkehr tätig, und wir stellen fest, dass die Probleme innerhalb dieser zehn Jahre in der Abwicklung der bahnseitigen Transporte ständig gestiegen sind. Das hängt natürlich damit zusammen, was Frau Plambeck geschildert hat, dass die Mengenentwicklung der Container im Hafen insbesondere in Hamburg schneller gestiegen ist, als alle das erwartet haben. Soll heißen, dass die infrastrukturellen Voraussetzungen zur Abwicklung der Verkehre nicht Schritt gehalten haben mit der Mengenentwicklung.

Und insbesondere im letzten Jahr sind die Probleme extrem geworden – ich darf das so deutlich sagen –, bei uns jedenfalls und bei vielen Kollegen. Es sind ja mittlerweile etwa 30, 40 verschiedene Unternehmen, alle ein ganzes Stück kleiner, Frau Plambeck, als die Deutsche Bahn AG, aber es sind eine Vielzahl von Eisenbahnverkehrsunternehmen, die auch im Hamburger Hafen tätig sind. Und ich kenne niemanden, der im Schnitt seine Züge pünktlich aus dem Hafen herausbekommen hat.

Welche Folgen das hat, brauche ich auch nicht zu schildern. Die Kunden in Süddeutschland, im Hinterland, im Ausland, in Mitteldeutschland, in Westdeutschland sind nicht besonders erfreut, wenn Verzögerungen eintreten, zumal die Linienschiffahrt in aller Regel sehr pünktlich ist. Und wenn man dann sagen muss, na ja, auf den letzten 200, 300, 500 Kilometern, da haben wir fünf, sechs, zehn, bis zu 16 Stunden Verspätung eingefahren, dann spricht das nicht gerade für die Eisenbahn insgesamt aus Sicht der Kunden und auch nicht – und ich darf das so deutlich sagen – dann für die Abwicklung im Hamburger Hafen.

Ich sage noch mal, es ist sehr erfreulich – Frau Plambeck hat das auch gesagt –, dass die Mengenentwicklung insbesondere in Hamburg nach der Öffnung zu den osteuropäischen Ländern so stark angestiegen ist. Nur, wir müssen sehen, dass wir die Bahnabwicklung im Hamburger Hafen ertüchtigen, das heißt verbessern.

Was sind Problembereiche? Es sind insbesondere infrastrukturelle Problembereiche. Frau Plambeck hat das auch schon angesprochen, dass der Bestand, den wir haben – wenn wir auf eine Karte schauen, wo überall Gleise im Hafen liegen, dann muss man mal anschauen, kann man eigentlich alle Gleise befahren. Wir haben die Situation im letzten Jahr gehabt und die hat sich etwas gebessert – es ist ja ein Sofortprogramm letztes Jahr aufgelegt worden –, aber es sind viele Gleise, die sind gar nicht befahrbar, weil sie gesperrt sind, weil sie eben nicht in dem entsprechenden Zustand sind, weil sie belegt sind, unter anderem auch durch Abstellung von Zügen und Waggons, die nicht zwangsweise mit dem Containerumschlag im Hafen zu tun haben. Denn Containerumschlag, darf ich vielleicht einschieben, ist bei uns das Spezialtransportgeschäft, nicht so sehr Massenguttransport aus Hansaport oder Ähnlichem.

Es war auch – das hat sich auch gebessert, aber ist sicherlich noch nicht so, dass wir hochauf zufrieden sind – Verfügbarkeit von Rangierkapazitäten. Frau Plambeck weiß das, dass wir letztes Jahr auch da Probleme hatten. Da ist nachgebessert worden. Aber vor dem Hintergrund der Prognosen für die weiteren Steigerungen reicht das

alles nicht aus. Bautätigkeiten finden statt, müssen verstärkt stattfinden. Ich mache aber auch keinen Hehl daraus, dass natürlich auch Bautätigkeiten in einem räumlich begrenzten Eisenbahngebiet mit vielen Weichen, vielen Gleisen auch wieder zu Störungen führen. Also müssen wir sehen, Bautätigkeiten müssen sein, es muss ausgebaut werden, aber wir müssen versuchen, das, wie wir das als Eisenbahner nennen, unter rollendem Rad zu bewerkstelligen, denn der Umschlag soll ja nicht beeinträchtigt werden.

Ich will nicht unerwähnt lassen, dass es nicht nur die Infrastruktur der Hafenbahn ist, sondern auch in den Terminals findet Bautätigkeit statt, weil eben die Mengenentwicklung da ist, dass auch hier durchaus Beeinträchtigungen der Abwicklung in der Vergangenheit und auch heute noch zutage getreten sind. Nicht unerwähnt lassen will ich auch EDV-Systeme. HABIS wird überarbeitet, angepasst. Wir als Privatbahn sind nicht ganz glücklich, wenn ich das so sagen darf, weil wir noch nicht sehen, wie die Mandantenfähigkeit, wie es fachmännisch heißt, dass wir als Bahnunternehmen diese Systeme nutzen können, sodass wir sehr effizient damit arbeiten können. Aber das ist in Arbeit, und wir vertrauen darauf, dass das auch in kurzfristiger Zeit gelöst wird.

Als letzten Punkt der Problembereiche möchte ich den Zoll nicht unerwähnt lassen. Wir haben gerade vor zwei Tagen ein Schreiben bekommen, dass da Verbesserungen eintreten sollen. Ob sie dann eintreten – ich bin da ganz offen, wir hoffen es. Es kann aus unserer Sicht nicht sein, dass Abwicklung, Abfertigung von Zügen daran scheitert, dass Zolldienststellen nicht besetzt sind oder nicht rund um die Uhr besetzt sind. An allem – habe ich mir als Stichwort, in Klammern geschrieben mit Fragezeichen ‚an allem‘ – an vielem wird gearbeitet, das ist richtig. Und ich kann nur bestätigen, was Frau Plambeck sagt, dieser Masterplan zeigt auf, in welche Richtung es gehen muss.

Eine Sorge, die da ist, aber das ist nicht für heute und morgen, ob denn alle Maßnahmen, die dort erwähnt sind, auch in dem Zeitrahmen, in dem sie dort dargestellt werden im Masterplan, ob wir nicht von der Wirklichkeit wieder überholt werden, sodass wir in wenigen Jahren sagen, ja, wir wollen ja Dinge voranbringen, wollen bauen, Kapazitäten erweitern, aber dass die Mengenentwicklung doch noch schneller voranschreitet, und wir wieder im Problem sind. Deswegen kann ich an Sie, an die Politik, nur die dringende Bitte richten, dieser Problematik, infrastruktureller Ausbau im Hafenbahnbereich, die erforderliche Beachtung zu schenken, wobei ich weiß, dass jeder, der hier sitzt, der nicht Abgeordneter ist, jedes Mal für sein Thema sagt, das ist das wichtige. Das ist mir schon klar. Nur wir sind in Deutschland, das wissen Sie auch alles, Exportweltmeister, und die Container werden halt in der Regel nicht mit dem Flugzeug herausgebracht oder hereingebracht, sondern über die Seehäfen, insbesondere über Hamburg.

Wir sind auch dabei, betriebliche Optimierungen durchzuführen zwischen den Unternehmen, den Eisenbahnunternehmen, den Terminals. Auch da ist sicherlich ein gewisser Nachholbedarf, an dem wir arbeiten. Frau Plambeck hat darauf hingewiesen – das ist sicherlich nur indirekt ihr Thema –, im Hafen die Infrastruktur muss natürlich auch in Übereinstimmung gebracht werden mit den Infrastrukturen, die aus Hamburg dann herausführen. Frau Plambeck hat das Netz der DB Netz AG genannt.

Ich möchte nur einen Hinweis geben, wir haben im Masterplan auch darüber gesprochen, ich glaube, dass wir es uns im Moment vor der Situation, die wir geschildert haben, nicht leisten können, vorhandene Schieneninfrastrukturen ganz unbeachtet zu lassen. Denn größere Baumaßnahmen – Sie wissen das selbst, Frau Plambeck –, drittes Gleis, wie lange reden wir darüber? Y-Trasse, ganz wichtig, wie lange reden wir darüber? Von daher sollten wir im Augenmerk auch haben, was tun wir in zehn Jahren – das sind die Dinge, die dann stufenweise im Masterplan stehen –, aber wichtiger ist oder genauso wichtig ist uns, was tun wir eigentlich nächstes Jahr, übernächstes Jahr. Denn die Mengen werden nicht weniger werden, und ich glaube, wir haben alle gemeinsam ein Interesse daran, dass die Effizienz des Hamburger Hafens nicht zurückfällt, denn andere schlafen ja auch nicht. Also, dringende Bitte an Sie, die Dinge, die in der Drucksache und die dann später auch in diesem Masterplan aufgeführt sind, zügig in Angriff zu nehmen. Schönen Dank.

Vorsitzender: Ja, herzlichen Dank Herr Koch. Ich begrüße in diesem Zusammenhang auch die inzwischen hier eingetroffenen Vertreter der Presse und habe auch schon die ersten Wortmeldungen seitens der Damen und Herren Abgeordneten. Herr Dr. Stehr zunächst.

(Zwischenruf Herr Dr. Stehr: Herr Ohlsen war zuerst.)

Dann möge Herr Ohlsen beginnen.

Abg. Herr Ohlsen: Ja, vielen Dank. Ich habe noch mal eine Verständnisfrage. Sie sprachen vorhin von Gleisen, die nicht genutzt werden können, weil eben dort Züge geparkt werden, die nicht mittelbar und auch nicht unmittelbar am Umschlagsbetrieb teilnehmen. Wie kann man das Ihrer Meinung nach ändern, um das so ein bisschen zu ertüchtigen?

Vorsitzender: Wer möchte antworten? Herr Koch bitte.

Herr Koch: Gerne. Ja, ich sage mal, solche Züge, die in den Bereichen im Hafen stehen, die benötigt werden, um Containerumschlag in diesem speziellen Fall durchzuführen, sollten unserer Meinung nach nicht benutzt werden, um Waggon oder Züge über längere Zeit abzustellen. Da müssen andere Bereiche gefunden werden, möglichst wahrscheinlich außerhalb des Hafengeländes, denn die Flächen im Hafen, auch die Flächen der Hafenbahn, die Anlagen der Hafenbahn, sind nur begrenzt. Da haben wir letztes Jahr insbesondere schon mal drauf hingewiesen. Das bessert sich, und ich glaube, es ist im Interesse aller, dass wir die Flächen im Hafen wirklich für die Dinge benutzen, die für den Umschlag und den Abtransport erforderlich sind.

Vorsitzender: Herr Ohlsen mit einer Nachfrage.

Abg. Herr Ohlsen: Der zweite Teil meiner Frage bezog sich eigentlich darauf, wie man das ändern kann. Kann man das über Gebühren machen, kann man das in irgendeiner anderen Form tun? Da hätte ich ganz gerne eine Antwort.

Vorsitzender: Herr Koch, können Sie Erhellendes dazu beitragen?

Herr Koch: Das ist schwierig. Ich könnte jetzt sagen, natürlich, über das Portemonnaie kann man alles lösen. Jemand sagte, das wichtigste Organ des Menschen ist das Portemonnaie. Darüber kann man vieles lösen. Ob das dann der richtige Weg ist, da will ich mich hier im Moment wirklich nicht festlegen. Ich glaube, das ist eher ein Appell an alle Beteiligten, dass wir bei begrenzten Kapazitäten die Kapazitäten wirklich effizient im Sinne des Umschlages und des Abtransportes benutzen sollten.

Vorsitzender: Gut. Bitte das Mikrofon nach Gebrauch immer ausstellen. Dann hat jetzt Herr Dr. Stehr das Wort.

Abg. Herr Dr. Stehr: Ja. Ich habe eine Frage, ich vermute mal, die richtet sich an Frau Plambeck. Eine grundsätzliche Problematik, was abfließenden Verkehr aus der Region Hafen, in Sonderheit Altenwerder angeht. Ist die Tatsache, dass wir eigentlich die Hauptschienenverbindung von Hannover nach Hamburg in Süd-Nord-Richtung haben, hier aber sozusagen jetzt aus der Westrichtung nach Osten müssen. Und da war lange Zeit eine Tunnellösung in der Diskussion, also die jetzige Bahnstrecke von Cuxhaven kommend unter der Hannoverschen Linie hindurchzuführen, um dann nach Norden zu verschwenken und also nicht sozusagen dann die Richtung ändern zu müssen, wenn nicht die Abflussrichtung nach Süden geht, sondern nach Norden bzw. weiter nach Osten, was ja zunehmend der Fall ist. Wird dieses noch verfolgt? Weil das ja auch eine wichtige Infrastrukturmaßnahme ist, die auch Rückwirkung dann auf die zukünftigen Gleisanlagen und Planungen der Hafenbahn hat. Das war eigentlich meine erste Frage. Ich hab dann noch eine zweite. Soll ich die jetzt gleich anschließen?

Vorsitzender: Ich bitte darum.

Abg. Herr Dr. Stehr: Es ist schon vor drei, vier Jahren mal in Wilhelmsburg eine große Konferenz abgehalten worden, deren Ergebnisse in einem Weißbuch zusammengefasst wurden. Dort waren Vorschläge gemacht worden, die darauf hinausliefen, um eben auch wieder diese Ost-West-Problematik zu lösen, eine Untertunnelung des Köhlbrandes mit – ja, sagen wir mal so, ich habe mir das so vorgestellt, ich weiß nicht,

ob ich die Autoren da richtig wiedergebe – unbemannten Container Shuttles. Frage: Gibt es da irgendwo schon Erfahrungen mit ähnlichen Techniken, also alternativ zu dem klassischen Zug mit Lokomotive vorne dran?

Vorsitzender: Frau Plambeck bitte.

Frau Plambeck: Im Rahmen der Erarbeitung des Masterplans sind wir sehr intensiv gemeinsam in die Analyse gegangen und in die Bewertung, wo die künftigen Steigerungen der Verkehrsmengen, wo die Verkehre hingehen. Und es hat sich sehr deutlich gezeigt, dass die Hauptzielrichtung der Dinge, die hier im Hamburger Hafen dann auf die Schiene gehen, Richtung Süd-Südost gehen. Das heißt also, wir haben eine, wenn ich das mal so nennen darf, unterproportionale Entwicklung Richtung Norden. Das zum Einen. Zum Anderen, der ostwärts gehende Verkehr Richtung Polen oder gar Richtung Tschechien nachher, wenn das weiter südöstlich geht, wird zurzeit schwerpunktmäßig noch über die Berliner Strecke abgewickelt, was die Polenverkehre angeht. Das ist ein Zustand, der aus unserer Sicht nur noch begrenzte Zukunft hat.

Es gibt das strategische Projekt „Netz 21“, wo wir perspektivisch die Entmischung – wir werden es überall im Bundesgebiet nicht realisieren können, aber zumindest als Zielzustand – die Entmischung Personenverkehr/Güterverkehr realisieren. Und das Ziel ist, dass die Strecke Hamburg-Berlin vom Güterverkehr befreit wird – in Anführungsstrichen. Das heißt also, die strategische Ausrichtung, dass Verkehre in Richtung Osten nicht, so wie Sie sagten, die Nord-Süd-Strecke kreuzen dann an einem bestimmten Punkt, zum Beispiel in Wilhelmsburg oder Veddel, sondern dass wir die Verkehre dann Richtung Süden ableiten über Hannover und/oder davor oder nachher über Stendal.

So, insofern ist vor dem Hintergrund eine derartige Investition in eine – denn, das ist ja ein sehr üppiges Projekt, was Sie dort geschildert haben – derzeit nicht im Fokus.

So, das Zweite war ein unbemannter Container Shuttle. Also, mir sind derzeit keine Erfahrungen mit unbemannten Container Shuttles in diese Richtung bekannt. Insofern kann ich da – Ich weiß nicht, Herr Koch, haben Sie Erfahrungen damit? Mir ist eine derartige Technik in Praxis nicht bekannt.

Vorsitzender: Ja, vielen Dank. Dann hat Frau Dräger jetzt das Wort.

Abg. Frau Dräger: Ja. Sie haben ja beide beschrieben, dass die Maßnahmen, wie sie auch in der Drucksache beschrieben worden sind, eigentlich deswegen notwendig sind, weil Sie bereits jetzt Probleme haben, Verspätungsprobleme, weil Sie zusätzliche Aufwendungen haben wegen fehlender Infrastruktur und so weiter.

Nun reden wir ja nicht nur über Behebung von Schäden, um das Netz auf dem jetzigen Stand zu halten, sondern wir reden eigentlich darüber, dass wir bis 2015 18 Millionen TEU erwarten, die auch in großen Teilen, also zu einem erfreulich hohen Anteil über die Bahn abtransportiert werden müssen. Da würde ich gerne mal wissen, Frau Plambeck, Sie haben gesagt, die Bahn hat überproportional davon profitiert. Wie sehen Sie das für die Zukunft? Das betrifft dann auch den Modal Split. Wie entwickelt sich das zugunsten oder zuungunsten der Bahn?

Und an beide gerichtet würde mich die Frage interessieren, wie schätzen Sie denn das ein. Hier sind eine Handvoll Maßnahmen. Ich will das nicht kleinreden, aber es sind erst mal notwendige Maßnahmen für den aktuellen Status quo beschrieben jetzt in der Frage, was wir heute beschließen und wo es heute auch um die Finanzierung geht. Wie schätzen Sie denn das ein, ob realistisch bis 2015 überhaupt der notwendige Anteil an Containern weiterhin über die Bahn abtransportiert werden kann. Das ist – und das ist in der Drucksache auch drin – es ist eine Verdoppelung der Container, wenn der Modal Split gleich bleibt, auch eine Verdoppelung der Container auf der Bahn. Wenn der Modal Split sich zugunsten der Bahn verschiebt, ist es eine stärkere Belastung der Bahn. Und da würde mich schon mal interessieren – wir reden von heute – Erhalt dessen, was jetzt möglich ist, wollen aber nach morgen eine deutlich Ausweitung. Was sehen Sie da, was halten Sie da für notwendig? Kann die Bahn das überhaupt auffangen und wie kann sie es auffangen?

Vorsitzender: Frau Plambeck bitte.

Frau Plambeck: Zunächst zu den Ansätzen. Die Frage nach der Entwicklung des Modal Split ist ja berechtigt. Wir haben zurzeit im Mix über die Terminals im Hafen einen Modal-Split-Anteil der Schiene von 17,6 Prozent. Und wir haben uns im Rahmen des Masterplans darauf verständigt, dass wir in den Prognosewerten und in den Kalkulationen von einem Modal Split von 25 Prozent ausgehen werden. In Prozentzahlen hört sich das schon gering an, aber das ist ein sehr ambitioniertes Thema.

Wir sind weiterhin davon ausgegangen, dass wir nicht einfach 1:1 umsetzen, sondern dass wir auch von einer verbesserten Leistungsfähigkeit des Systems sprechen, das heißt, wir sind von einer Erhöhung der Containerzahlen oder der TEU-Zahlen pro Zugsinheit ausgegangen. Das heißt also durch die höheren Mengen, die abgefahren werden, auch eine höhere Auslastung der Züge. Insofern gehen wir trotz der Erhöhung des Modal Splits vor dem Hintergrund im Moment in den Perspektiven round about von einer knappen Verdoppelung der Zugzahlen aus. Wir reden dabei nur über den Containerverkehr. Wir haben auch den konventionellen Verkehr angeschaut, also den Massengutverkehr und da sind wir dann beim Thema Hohe Schaar. Wir müssen das eine tun, sprich, die vorhandene Substanz grundlegend auf Stand bringen, ohne das andere zu lassen, nämlich die Perspektive nach vorne oder den Blick nach vorne zu richten.

Wir haben große Infrastrukturprojekte identifiziert aufseiten der Schienenwege des Bundes. Und ich erwähnte eingangs den Bundesverkehrswegeplan, der viele Dinge unter der Überschrift Güterverkehr und zunehmend das gigantische Wachstum im Güterverkehr nicht berücksichtigt hat. Das heißt, wir sind zurzeit mit dem Verkehrsministerium, aber auch mit der Politik dabei, einfach zu schauen, wie kriegen wir die Infrastrukturprojekte, die jetzt durch die Masterpläne identifiziert sind, um den Verkehr der Zukunft zu bewältigen, wie bekommen wir dort Finanzierungen realisiert. Sie wissen, Neu- und Ausbaustrecken sind Angelegenheit des Bundes, das heißt, hier geht es um die Finanzierung aus dem Bundeshaushalt, aus dem Bundesverkehrswegeplan. Und dort haben wir durch laufende Projekte eigentlich bis zum Jahr 2017 die Finanzen für Neu- und Ausbau gesetzt. Das heißt, hier geht es darum, zusätzliches Geld für Schieneninfrastruktur zu akquirieren aufseiten des Bundes. Das sind wir aber sehr intensiv im Gespräch, auch mit Unterstützung der Hafenbeteiligten.

So. Das ist das, was ich vorhin sagte. Dieser Masterplan ist nicht erstellt worden, um von der einen Seite zur anderen zu schauen und zu sagen, du musst, sondern wir haben hier wirklich ein abgestimmtes Vorgehen miteinander, wie die Zukunft gestaltet wird mit Blick auf große Projekte, aber auch mit dem Blick dahin, wie kommen wir mit kleineren Maßnahmen, die nicht so politisch bedeutend sind wie das Thema Y-Trasse zum Beispiel oder ähnliche Dinge, wie kommen wir mit kleineren Maßnahmen über die Runden. Und da geht es um Themen wie Verbesserung der Organisation der Verkehre – Herr Koch hatte das vorhin erwähnt –, da gibt es diverse Arbeitsgruppen im Hafen. Es geht um kleinere Maßnahmen wie Blockverdichtungen auf der Strecke in Richtung Cuxhaven.

Ich möchte das nicht im Einzelnen aufzählen, aber Sie können sicher sein, dass wir uns sehr intensiv darüber Gedanken machen, wie wir diese Übergangszeit gestalten. Also noch mal, das jetzt tun, ohne den Blick nach vorne zu verlieren, und die Dinge vorzubereiten für die Zukunft.

Vorsitzender: Herr Koch bitte.

Herr Koch: Ja, ich möchte das nur ganz kurz ergänzen, was Frau Plambeck gesagt hat. Das ist ja genau richtig. Man muss sowohl im Hafen – und ich hatte das vorhin auch gesagt – als auch außerhalb des Hafenbahngeländes, außerhalb Hamburgs dann im überregionalen Bereich abgestimmt arbeiten. Nur, Ihre Frage habe ich auch so verstanden, ob das – auch in der Drucksache sind ja Zahlen genannt. Klar, ich weiß, dass Geld knapp ist, aber ich hatte es vorhin auch gesagt, ein bisschen ist unsere Sorge, dass wir eingeholt werden. Alles das, was Frau Plambeck gesagt hat, muss getan werden. Große Projekte, die nur mittelfristig umzusetzen sind, da muss dran gearbeitet werden, dass sie überhaupt in der mittelfristigen Planung finanzierbar sind. Aber wir müssen auch, und das tun wir auch sicherlich noch verstärkt, kurzfristi-

ge Maßnahmen und auch Investitionen müssen getätigt werden. Und da sage ich noch mal, was ich vorhin schon erwähnt habe, besteht die Sorge, dass dann doch aus Finanzknappheit manche Dinge geschoben werden und wir durch die Mengenentwicklung wieder eingeholt werden.

Also, noch mal die dringende Bitte, das, was auch in der Drucksache steht – alles richtig, muss getan werden. Nur, wenn ich es richtig sehe, stehen hier Zahlen bis 2008, also nächstes Jahr, das ist ja schon bald. Wie geht es danach weiter? Ich glaube, da muss hart dran gearbeitet werden, dass man nicht dann, wie der Masterplan 2015, sagt, na ja, das ist 2015, sondern Stück für Stück muss auch Geld in die Hand genommen werden.

Vorsitzender: Vielen Dank, Herr Koch, jetzt hat Herr Kruse das Wort.

Abg. Herr Kruse: Also möglichst viele Güter auf die Schiene zu bringen, ist ja das klare Ziel, ich denke, von uns allen. Bei der Finanzierung der Investitionen in die Hafentbahn kommt man ja relativ schnell an die Themenstellung Neuentwicklung des Entgeltsystems und da wüsste ich gerne, ob Sie eine Einschätzung haben, ob und ab wann eine Erhöhung der Entgelte dann dazu führen würde, dass der Ausweg über die Straße gesucht wird?

Vorsitzender: Frau Plambeck möchte sicher gerne zu dieser Frage antworten.

Frau Plambeck: Also zunächst einmal, mit dem Hut Eisenbahnverkehrsunternehmen, sprich Railion, auf, ist natürlich eine Erhöhung der Entgelte immer problematisch zu sehen, aber auf der anderen Seite muss eine Infrastruktur finanziell so aufgestellt sein, dass sie in Ordnung gehalten wird, dass sie à jour gehalten wird, dass sie leistungsfähig ist, also es wird die Kunst sein, hier genau den Weg zu ermitteln und das zu ermitteln, was der Markt trägt und was hier erforderlich ist, natürlich auch unter der Überschrift, wie kann ich Kostenstrukturen optimieren, das muss auch mit geprüft werden – schlichte Kostenumlagesysteme, das verkraftet der Markt mit Sicherheit heute nicht, aber unter der Überschrift Wettbewerb der Nordrange oder auch zu den ARA-Häfen, wo ja doch ganz andere Finanzierungsstrukturen in dem einen oder Fall vorkommen, müssen hier in diesem Zusammenhang gesehen werden. Aber wenn ich aus der Drucksache sehe, dass ein Kostendeckungsgrad von 20 Prozent –, wobei ich nicht genau weiß, worauf die 20 Prozent gerechnet werden, das ist natürlich aus kaufmännischer Sicht relativ verheerend.

Vorsitzender: Herr Koch bitte.

Herr Koch: Ja, ergänzend, Frau Plambeck hat es schon angesprochen, ich rede nicht so sehr, wann die Container dann auf die Straße abwandern, denn bei den Mengenentwicklungen muss man davon ausgehen, dass auch der Lkw der Straße Probleme haben wird und mit der Maut auf Autobahnen und einigen Bundesstraßen ist da ja auch ein Weg eingeschlagen worden in die Richtung Finanzierung. Vollkommen richtig, dass man sich Gedanken machen muss für Investition und Betrieb von Hafenanlagen, über die reden wir hier, wie man das finanziert, ob man es nur aus dem Staatshaushalt nimmt oder über eine Nutzerfinanzierung, vollkommen richtig. Nur, man sollte auch daran denken, dass es natürlich zum Schluss der Kunde bezahlen muss, denn es verdrücken als Eisenbahnunternehmen, das ist nicht möglich, ich glaube, ich kenne keinen Kollegen, der sagt, na ja, wenn die Gebühren der Hafentbahn erhöht werden, das drücken wir weg. Nein, das wird an den Kunden weitergereicht und der Kunde entscheidet zum Schluss, die Reederei, der Spediteur, der entscheidet dann zum Schluss, sind die Kosten im Hamburger Hafen mit allem anderen, was da mit eine Rolle spielt, wettbewerbsfähig zu den Kosten. Frau Plambeck hat die ARA-Häfen genannt, es gibt auch in Deutschland noch andere Häfen, Sie wissen das alles. So, ich glaube, das ist eine sehr sensible Frage, dass man darüber nachdenken muss, ja, dass wir als Eisenbahnunternehmen, kann ich mich Frau Plambeck nur anschließen, nicht begeistert sind, wenn die Gebühren erhöht werden, denn wir müssen sie dem Kunden weiterreichen und dem müssen wir es klar machen. Aber die Frage steht im Raum, ich glaube allerdings nicht, dass man die gesamten Kosten einer Hafentbahninfrastruktur und des Betriebes dieser Infrastruktur, laufende Unterhaltung und Betrieb über Gebühren an die Kunden weiterreichen kann. Ich glaube, das ist nicht möglich. Und wenn es gelingen sollte, die Betriebskosten des Personals, das dort

eingesetzt wird, und laufende Arbeiten umzulegen auf die Nutzer, dann ist schon viel erreicht.

Vorsitzender: Danke. Herr Lühmann hat das Wort.

Abg. Herr Lühmann: Ja, vielen Dank. Ich finde es ja einfach bemerkenswert, dass Sie als Experten immer mit größter Selbstverständlichkeit von dem Masterplan sprechen, den wir noch gar nicht kennen und wir sind einfach da in unserem Kenntnisstand weit dahinter.

Wir haben also hier den Kenntnisstand der Drs. 18/6208 vor uns und da heißt es unter Punkt 4 ja auch, bis zur Vorlage dieser umfassenden Strategie, die wir alle hier nicht kennen, sind kurzfristig für die Jahre 2007/2008 dringliche unaufschiebbare Maßnahmen und so weiter und so fort. Darüber gibt es, glaube ich, auch gar keinen Dissens, dass das so ist, aber da hätte ich doch noch mal ein paar Fragen an Sie, nämlich die Bautätigkeit an den Strecken im Hafen, die ist ja, wie Sie vorhin festgestellt hatten in Ihren Eingangsstatements, in so einer Feuerwehreaktion geschehen. War Ihnen als Betreibern und Nutzern dieser Gleisanlagen eventuell schon früher klar, dass es da zu Engpässen kommen könnte, und haben Sie da entsprechende Hinweise auch schon früher gegeben unter dem Motto: Stadt, da kommt ein Problem auf dich zu. Das würde mich doch noch mal interessieren.

Die zweite Frage wäre das Thema betriebliche Optimierungen, also wenn ich da höre, da stehen Züge so auf der Strecke und da weiß eigentlich keiner, warum die da stehen, dann frage ich mich, ob das wirklich die einzige Lösung ist zu sagen, die sollen da mal schnell abhauen und dann wissen wir da auch nicht, was wir mit denen machen sollen, sondern da müsste es doch eigentlich effizientere Betriebsformen geben auch im Bahnbereich und dazu hätte ich von Ihnen gerne Hinweise. Als Drittes noch die Frage oder vielleicht können Sie diese Zahl bestätigen oder auch nicht, ich habe die so im Kopf, dass ein Containerzug ungefähr tausend LKW ersetzt. Das ist, glaube ich, viel zu viel, aber –

(Zwischenbemerkung Herr Koch: Das ist viel zu viel.)

Abg. Herr Lühmann: Viel zu viel, gut. Die Frage ist, wie viele sind es, und vor diesem Hintergrund würde ich Sie noch mal fragen, haben Sie den Eindruck, dass Hamburg und die umgebenden Bundesländer beim Bund genügend getan haben, um die Autobahnen von diesen Lkw-Strömen zu entlasten, indem man frühzeitig gesagt hat, wir haben hier einen echten Bedarf bei der Bahn, und ob sich dafür auch genügend kräftig eingesetzt wurde. Danke.

Vorsitzender: Frau Plambeck hat das Wort zur Beantwortung der Frage.

Frau Plambeck: Ja, ich fange, glaube ich, mit der Optimierung des Betriebssystems an. Wir sind sehr intensiv dabei, in Abstimmung gerade mit Umschlagbetrieben, mit den verschiedenen EVO, mit der Hafentbahn, aber auch den Operateuren im Containerverkehr, die Informationsprozesskette zu optimieren und auch die Abflüsse zu optimieren. Da ist, auch nach unserem Dafürhalten, noch ein weites Feld, wenn Sie schauen, wann ein Container in Fernost auf die Reise geht, wie lange er auf dem Wasser ist, dann muss es möglich sein, dass man die Daten der Container und die Destination, wo er ins Binnenland geht, frühzeitig erhält. Das ist nicht in 100 Prozent der Fälle der Fall, aber ich denke, es ist schon ein erklecklicher Prozentsatz der Container, die schon bei Versand in Fernost geroutet sind.

Wir gehen davon aus, wenn diese Daten frühzeitig über die verschiedenen Beteiligten an die Träger im Hinterland herangehen, an die Operateure, dass man einfach die Zeiten, die der Umschlag und die, wie soll ich sagen, die komplette Abwicklung im Hafen braucht, um einen Container, wir reden ja schwerpunktmäßig heute über die Container, zu verladen, um einfach auch bei den Umschlagbetrieben Zeiten zu reduzieren, aber auch, um die Standzeiten in den Terminals zu reduzieren, was die Beladung der Züge angeht. Es gibt natürlich auch unterschiedliche Systeme, Züge zu bilden und Züge zu fahren. Wenn ein Zug komplett in einem Terminal drinsteht und vielleicht noch auch aufgrund von Schiffsverspätungen, Herr Koch, ich habe gehört, so pünktlich sind die Schiffe gar nicht mehr im Hafen, dass einfach Züge in den Terminals stehen bleiben, weil bestimmte Container noch mit sollen, um die Züge vollzuma-

chen, dann kann das nicht im Interesse des Systems sein. Hier gibt es aber auch wirklich den Konsens, da muss natürlich jeder ein bisschen über seinen Schatten springen, hier gemeinsam an der Optimierung der Prozesskette zu arbeiten, um einfach den Durchfluss zu optimieren. Das war das eine. Was war die dritte Frage noch mal bitte?

(Zwischenbemerkung Abg. Herr Lühmann: Die dritte Frage: Ob Hamburg genügend getan hat.)

Frau Plambeck: Ach so. Verlagerung oder Verkehrsträgerwahl ist, glaube ich, keine oder nur bedingt eine politische Frage. Ich gehe davon aus, dass die Wahl des Verkehrsträgers so, wie die Wirtschaft funktioniert, ausschließlich über die Preisseite sich entscheidet und auch über die Frage, wie die Logistiksysteme für den jeweiligen Empfänger und für den jeweiligen Versender optimal sind.

(Zwischenbemerkung Abg. Herr Lühmann: Aber die Infrastruktur.)

Frau Plambeck: Was für mich wichtig ist und insofern danke für den Hinweis, ich glaube einfach, die Nordländer müssen sich ein bisschen stärker noch als in der Vergangenheit im Bund um Bundesmittel für Schienen oder – ich möchte auch die Straßen nennen, ich glaube, das ist ein analoges Thema – einfach um Investitionsmittel für Infrastruktur bemühen. Da gibt es natürlich auch Fragen, die dann einfach zu klären sind, aber wir haben die Situation, noch mal, die Basis für Neu- und Ausbau ist der Bundesverkehrswegeplan und dort sind Prognosedaten für den Güterverkehr drin, die letztes Jahr überschritten worden sind für 2015, das ist ein Ergebnis aller Beteiligten, sowohl der Länder als auch des Bundes, also insofern – das ist das Projekt oder das ist einfach das Thema, mit dem wir jetzt umgehen müssen und ein erster Schritt nach vorne ist ja der Investitionsrahmenplan, der auf Basis des Bundesverkehrswegeplans erstellt worden ist. Dort ist ja eine große Zahl der Maßnahmen, die wir für die Hinterlandverkehre brauchen, enthalten, sie sind nur noch nicht finanziert.

Vorsitzender: Vielen Dank. Jetzt hat Herr Kerstan das Wort.

Abg. Herr Lühmann: Entschuldigung, eine Frage war noch nicht geklärt.

Vorsitzender: Welche Frage?

Abg. Herr Lühmann: Die Frage, ob es Hinweise gegeben hat auf den Zustand der Gleise, wie sie da sind, weit bevor dieses Feuerwehrprogramm gestartet werden musste. Das wüsste ich gerne noch.

Vorsitzender: Herr Koch dazu.

Herr Koch: Ja, dazu kann ich sagen, als Eisenbahnverkehrsunternehmen schauen wir natürlich nicht jeden Tag über den Zustand der einzelnen Gleise, bei den Gleisen die wir befahren. Wir haben im letzten Jahr, ich glaube, alle Eisenbahnverkehrsunternehmen, schon, Deutsche Bahn, Railion, als auch die privaten Unternehmen, als sich das dann kulminierte, dass Gleise gesperrt wurden, erste Baumaßnahmen begannen, haben wir gesagt, es muss jetzt schnell etwas geschehen. Aber man kann nicht sagen, dass wir vor fünf Jahren schon gesagt haben, na, passt auf, euer Hafennetz wird marode. Darauf achten wir natürlich auch nicht täglich, da ist jemand anders zuständig, der den Zustand der Gleise überprüft und wenn sie freigegeben sind, dann fahren wir dort.

Eines wollte ich noch sagen: tausend Lkws pro Zug, das stimmt natürlich nicht, die Größenordnung ist 50 – 70 Lkws, das hängt immer von der Auslastung eines Zuges ab, wie voll er ist. Und die letzte Frage, die Sie gestellt haben, ob zu wenig in Richtung Infrastrukturbau insgesamt getan wurde, nicht nur in Hamburg auch im Bund, da kann ich nur sagen, ich weiß nicht, wie viele Programme „Güter gehören auf die Schiene“ es gegeben hat, seitdem es die Bundesrepublik Deutschland gibt, und ich glaube, wenn Sie jetzt Eisenbahnunternehmer fragen, na klar ist zu wenig getan worden. Aber ich bin Eisenbahnunternehmer und fahre keine Lkws, Frau Plambeck, sie hat im Konzern vielleicht auch Lkws, wird das etwas vorsichtiger sagen, wir zumindest fahren keine Lkws. Natürlich ist zu wenig getan worden und auch grundsätzlich ist die Finanzierung von Eisenbahninfrastruktur und Straßeninfrastruktur, das ist ein zwar anderes

Thema, aber die ist aus Unternehmenssicht nicht ganz in Ordnung, denn kein Spediteur muss die Straße bezahlen, auf der er fahren will, nur über Benutzungsgebühren.

Vorsitzender: Dann hat Herr Kerstan jetzt das Wort.

Abg. Herr Kerstan: Ja, vielen Dank, Herr Vorsitzender. Frau Plambeck und Herr Koch, Sie sagten eben, eigentlich beide so mehr oder weniger übereinstimmend, na ja, die Verkehrsmittelwahl hängt ja dann letztendlich von der Wahl der Kunden ab und dann wahrscheinlich sehr stark vom Preis. Da wäre meine Frage noch, das mag ja so sein, aber besteht nicht ein wesentlicher Effekt dann letztendlich auch in den Rahmenbedingungen, welche Infrastruktur ist überhaupt da? Und davon hängt ja letztendlich dann auch der Preis ab, ja, also insofern ist das ja schon auch eine politische Frage, wie viel Infrastruktur wird wo bereitgestellt. Und vor dem Hintergrund würde ich Sie ganz gerne fragen, wir alle wissen ja, das schwerfällige Verfahren des Bundesverkehrswegeplanes, wo man ja froh sein kann, wenn man irgendwann mal ein Projekt drin hat, das dann irgendwann einmal auch in den vordringlichen Bedarf vordringt, obwohl mittlerweile ja vielleicht die Situation im Laufe der langen Bearbeitungszeiten in diesen Erstellungen so ist, dass mittlerweile vielleicht andere Maßnahmen sinnvoller wären. Und eben hatte ich Sie auch so verstanden, dass Sie sagten, na ja, bei den Strecken, die jetzt in diesen Plänen vorkommen, müssten sich die norddeutschen Länder eigentlich stärker anstrengen, Geld zu bekommen. Meine Frage wäre, gibt es aus Ihrer Sicht eigentlich notwendige Ausbaumaßnahmen im Bereich der Infrastruktur, die bisher noch nicht in den Plänen drin sind, die dringend notwendig wären, auch vor der neuen Situation, dass man jetzt den Model Split, wie Sie ja auch selber gesagt haben, tendenziell längerfristig auf 25 Prozent ausweiten will. Also, vielleicht, um es ganz konkret zu machen, wenn man sich die Y-Trasse anguckt, dann ist das ja ein Ausbau erstmal von Passagierbereichstrecken, wo die Argumentation ist, und indirekt nutzt das auch der Fracht, weil dann Kapazitäten auf der Strecke für die Fracht frei werden. Meine Frage wäre, wenn man jetzt auf 25 Prozent Model Split gehen will, müsste man jetzt nicht eigentlich vorrangig zusätzliche Strecken nur für die Fracht planen, und wenn ja, wo wäre das aus Ihrer Sicht, das wäre vielleicht für uns als Politiker, die dann ja auch über Infrastrukturprojekte entscheiden müssen, wäre das ja noch mal eine wichtige Information.

Und der zweite Fragenkomplex, den ich hätte, geht um die Betreiberfrage der Hafenbahn. In der Vergangenheit hat das ja Railion gemacht im Auftrag der Stadt oder jetzt HPA und dort ist ja ein Betreiberwechsel vorgesehen hin zu der DB Netz AG. In der Drucksache habe ich mit Interesse gelesen, dass dort steht, in diesem Zusammenhang kommen neue Aufgaben und voraussichtlich höhere Kosten für die Dienstleistung der DB Netz AG auf die HPA zu. So, da würde ich noch mal ganz gerne Ihre Einschätzung haben, um welche Maßnahmen geht es da eigentlich, warum wird es dann teurer, nur, weil man jetzt einfach nur, sage ich mal, von einer Konzerntochter zu der anderen den Betreiberwechsel verlagert? Und die zweite Frage wäre vielleicht an Herrn Koch, inwieweit er jetzt mit einer solchen Regelung eigentlich zufrieden ist als privater Eisenbahnunternehmer?

Vorsitzender: Zunächst Frau Plambeck.

Frau Plambeck: Zunächst zu der Frage, ob aus meiner Sicht Infrastruktur fehlt in den aktuellen Plänen. Also mir ist derzeit kein Infrastrukturprojekt jetzt im Norden bekannt, das zum Thema Güterverkehr aus unserer Sicht noch sinnvoll wäre, was wir zurzeit nicht im Investitionsrahmenplan finden. Zum Thema Y-Trasse, ich hatte vorhin oder in meinem Eingangsstatement gesagt, dass die Strategie des Hauses ist, möglichst eine Entzerrung von Personenverkehr auf Strecken und Güterverkehr auf Strecken hinzubekommen. Das machen wir ja nicht, weil wir gerne sortieren, sondern das hat damit zu tun, dass wir den hochwertigen und schnellen Personenverkehr einfach trennen wollen von dem etwas langsameren Personennahverkehr, der hochvertaktet fährt, und von dem gegebenenfalls noch etwas langsameren Güterverkehr. Um vielleicht eine Hausnummer zu geben, eine Fahrplantrasse eines ICE, wenn Sie den runternehmen von der Strecke Hamburg-Hannover, macht Platz frei für zwei Güterverkehrstrassen. Insofern ist meines Erachtens die Aussage, wir bauen das Ypsilon nur für den Personenverkehr, insofern bringt es vermeintlich nichts, zu kurz, weil wir nämlich damit wirklich die Kapazitäten frei machen für den Güterverkehr auf der Hamburg-Hannover

Strecke und natürlich auch auf der Bremischen Achse. Und dann muss man schauen, wenn der schnelle Personenverkehr über das Ypsilon geht, das muss dann geprüft werden, ob man dann vielleicht in den Nachtstunden auch noch zusätzlich Güterverkehr durchbringt, aber das Ypsilon ist definitiv nicht alleine zum Nutzen des Personenverkehrs, also wir haben da ein massives Interesse, aus den Kapazitätsgründen für die übrigen Strecken und dieser Thematik der Entmischung, um einfach mehr Trassen auf die vorhandenen Strecken zu bringen.

Zum Thema Betreiberwechsel, ich kenne die Details der Verhandlungen nicht, ich kann Ihnen aber nur so viel sagen, dass Railion natürlich sehr viel auf Basis des alten Hafentriebwerksvertrages gemacht hat, was sich historisch entwickelt hat, und da hat es vielleicht auch das eine oder andere gegeben, wo nicht unbedingt ein Preisschild dran war. Und wir sind jetzt dabei, auch natürlich vor dem Hintergrund, dass die Bundesnetzagentur bestimmte Forderungen aufgestellt hat, einfach die Dinge zu entmischen und sauber aufzustellen.

Vorsitzender: Herr Koch bitte.

Herr Koch: Ja, zur ersten Frage, welche Investitionsmaßnahmen vielleicht noch nicht im Fokus sind, auch wenn Sie als Abgeordnete verständlicherweise sagen, den Masterplan, der ja im Entstehen ist, wo wir gemeinsam dran mitarbeiten, deswegen haben wir vielleicht einen kleinen Informationsvorsprung, weil wir es erarbeiten, bevor es an die Diskussionen geht. Das ist richtig, da sind viele Projekte drin, das Einzige, was ich als Privateisenbahn sage, ist, das hängt mit der Gesetzgebung zusammen, Frau Plambeck hat richtig gesagt, im Investitionsrahmenplan für Bundesschienenwege ist der Bund zuständig, also muss man die auf Bundesebene dann einspeisen. Für nicht bundeseigene Eisenbahnstrecken, die gibt es ja auch im Hamburger Umland, ist der Bund nicht zuständig, da sind Landkreise Eigentümer, wie bei der EVB, da sind Bundesländer oder Landkreise zuständig. Die kriegen kein Bundesgeld. So, und da muss man überlegen, was ich am Anfang schon sagte, ob man solche Schieneninfrastruktur sinnvoll in ein Gesamtkonzept mit einpassen kann. Ob es sinnvoll ist, muss untersucht werden und da nehme ich einmal für uns in Anspruch, weil wir eine relativ kleine Eisenbahn sind, die Kapazitäten haben wir auch nicht, so etwas im Vorfeld dann zu planen, daran müsste man gemeinsam arbeiten. Soviel zu dem Thema Investitionsmaßnahmen.

Betreiber Hafentriebwerk, Sie hatten mich direkt gefragt, ob wir damit zufrieden sind. Eine Grundsatzaussage: natürlich plädieren wir dafür, dass Netz und Betrieb bei der Deutschen Bahn AG wirklich getrennt werden. Dieses Eigentumsmodell aus unserer Sicht, da bin ich ganz offen, ist nicht der Weisheit letzter Schluss, wenn ich es so deutlich sagen darf, Frau Plambeck sieht es vielleicht anders.

(Zwischenbemerkung Frau Plambeck)

Herr Koch: Ja, okay, das ist ja auch in Ordnung, aber Sie haben ja gefragt, wie meine Einschätzung ist. So, wenn es getrennt ist, klar, jemand muss den Betrieb der Hafentriebwerk organisieren und durchführen, und ob er dann als Neutraler DB Netz oder Franz Müller heißt, ist dann zunächst egal. Eine gewisse Sorge bleibt bei uns im Moment, weil es eben keine strikte Trennung geben wird, sondern Netz und Betrieb im Konzern bei der DB an einer Stelle zusammengeführt werden, aber eine letztgültige Aussage kann ich dazu heute nicht machen. Es könnte die nächste Frage kommen, warum bemühen sich nicht Private darum, das zu tun. Klar, natürlich überlegt man so etwas, aber das, ich glaube, das ist Ihnen allen bewusst, die Hafentriebwerk Hamburg mit allem, was da funktioniert, das ist eine gehörige Nummer und es gibt nur wenige Eisenbahnen in Deutschland, die überhaupt über so etwas nachdenken würden. Aber ein Thema kann das für die Zukunft sein, in der Drucksache haben Sie ja auch gelesen, dass es vielleicht irgendwann mal ausgeschrieben werden soll, na gut, ist noch nicht akut, wir hoffen, dass, wenn DB Netz es übernimmt, dass es dann noch neutraler wird, als es heute schon ist.

(Heiterkeit, Zwischenrufe)

Vorsitzender: Ja, vielen Dank, Herr Koch. Jetzt hat Frau Dräger das Wort.

Abg. Frau Dräger: Ich möchte noch einmal zurückkommen auf das angesprochene Betriebskonzept, das ja auch in der Drucksache angesprochen wird, und die verbesserte Leistungsfähigkeit der Hafentbahn, das haben Sie so gesagt, also Sie setzen auch auf eine verbesserte Leistungsfähigkeit der Hafentbahn, um diesen höheren Umsatz zu schaffen. Was heißt denn das konkreter? Das ist so ein Wort, finde ich, wir optimieren das Ganze einmal und dann ist es alles besser, aber in welchen Bereichen erwarten Sie sich durch Optimierung eine Verbesserung, also ich hätte es gerne ein bisschen fassbarer, weil ich nur so beurteilen kann, ob das eine realistische Option ist. Das ist das eine. Und das Zweite, wir haben jetzt über Infrastrukturmaßnahmen gesprochen, was das Hinterland anbelangt. Wir haben, das ist auch in den Beratungen des Wirtschaftsausschusses zur Sprache gekommen, ja auch zusätzliche Gleisverbindungen im Harburger Raum, Süderelbequerung, das sind Projekte, die auch eine Rolle spielen werden im Masterplan, wenn ich das richtig verstanden habe. Vielleicht könnten Sie dazu noch etwas sagen, denn das sind ja zwei wesentliche Knackpunkte in der Umsetzung oder in der wirklichen Weiterentwicklung der Hafentbahn, jetzt einmal über das, was wir besprochen haben, an notwendigen Maßnahmen sofort, hinaus.

Vorsitzender: Frau Plambeck, bitte.

Frau Plambeck: Ja, ich fange einmal an, Herr Koch kann dann ja auf jeden Fall noch ergänzen aus seiner Sicht. Um das vielleicht einmal ein bisschen konkreter und griffiger zu machen: Das, was im Tagesgeschäft hemmt, sind zum Beispiel nicht verfügbare Gleise oder Ausschlüsse, dass ich bestimmte Weichen nur in eine Richtung befahren darf. Das heißt also, durch derartige Einschränkungen verlängere ich den Rangierprozess, das heißt, ich kann nicht so fahren, wie ich mir das vorstelle, wie ich vielleicht schnellstmöglich den Wagen von einem Punkt zum anderen bringen kann. Das sind Themen, wir haben zurzeit die Terminals mit einer Gleisverbindung an das Netz der Hafentbahn angeschlossen. Das hing auch damit zusammen, dass derartige Dinge aus der Kombinierten Verkehrsförderung früher nur eingleisig gefördert wurden. Hier hat es aber auch entsprechendes Umdenken gegeben, das heißt auch, dass die Terminals zweigleisig angebunden werden an das Netz der Hafentbahn. Es geht um Dinge, dass wir in Hausbruch eine zweite Weiche bekommen, eine zweite Ausfahrt in das Netz der DB AG, das sind also so kleine Dinge, die einfach die Abläufe auf der Hafentbahn verbessern und beschleunigen und einfach flexibler gestalten. Sie sprachen das Thema Elbquerung an, wir haben ja nun in Hamburg diese historisch gewachsene Situation des alten und neuen Hafenteils, also Westhafen, Waltershofer Bereich, Hamburg Süd, und aus Sicht des Eisenbahnbetriebes ist es aus meiner Sicht unabdingbar, dass wir eine Querung zwischen den beiden Hafenteilen für die Schiene haben. Das funktioniert nicht anders. Es gibt immer die Situation, dass Sie Waggons auseinandernehmen oder rangieren im Hafen, weil bestimmte Terminals auf der einen Hafenseite angesprochen sind und der Zug vielleicht in einem anderen Hafenteil, weil dort die andere Hälfte hingehet, angesprochen wird. Das sind einfach Dinge, die für die Flexibilität des Geschäftes erforderlich sind und natürlich auch noch der zweite Punkt, wenn Ausgangswagen aus dem Hafen im westlichen Hafen Richtung Osten - Norden gehen, es ist nicht die Menge, wie ich eingangs sagte, aber es gibt sie natürlich, dann ist es sinnvoller, die auf dem Netz innerhalb des Hafens zu rangieren und dann in Hamburg Süd zu einem Zug Richtung Norden zu bilden. Also das ist immer so als ein kleines Thema. Dann gibt es noch so Fragen, Spitzenüberspannungen in den Terminals, dass man vielleicht auch so mit E-Loks direkt hinausfahren kann, da, wo das noch nicht möglich ist, das sind eigentlich ein paar kleine Dinge, die die Prozesse und die Abwicklung im Hafen beschleunigen werden.

Vorsitzender: Herr Koch bitte.

Herr Koch: Ja, ich habe eine Ergänzung, man darf natürlich nicht verkennen, Frau Plambeck hat es gesagt und ich habe es vorhin ja auch erwähnt, dass wir versuchen, auch zwischen den verschiedenen Eisenbahnunternehmen und dann mit den Terminals mit der Hafentbahnoptimierung durchzuführen. Man darf aber natürlich nicht verhehlen, dass seit gut zehn Jahren ein gewisser Wettbewerb auch herrscht, das wäre falsch zu sagen, dass nun alle 30, 40 Eisenbahnunternehmen, die im Hafen fahren, alle sofort gerne mit jedem zusammenarbeiten, aus welchen Gründen auch immer, ich glaube, das ist Ihnen bewusst, dass da durchaus manchmal Dinge sein können. Ich

glaube, das ist eine wichtige Sache und seit zehn Jahren gibt es die Öffnung, Liberalisierung des Eisenbahnwesens, dass wir gemeinsam in Gesprächen sind und ein Stück weiterkommen werden auch, das ist sicherlich ein Part, den die Eisenbahnunternehmen übernehmen müssen, wie können sie manche Dinge gemeinsam machen, um zu mehr Effizienz zu kommen. Aber ich mache auch keinen Hehl daraus, dass das nicht immer ganz einfach ist, weil, man steht auch im Wettbewerb. Zu der Süderelbequerung und ich nenne mal die ganze Situation Süderelbekreuz, Frau Plambeck hat einen Punkt schon benannt, es ist dringend erforderlich, dass eine leistungsfähige Querung innerhalb des Hafensbereichs mittelfristig geschaffen wird, denn die Kattwykbrücke gemeinsam mit dem Straßenverkehr, Sie kennen das, ist sicherlich nicht die auf Dauer optimale Lösung.

Einen zweiten Punkt möchte ich zumindest ansprechen, selbst dann, wenn das da ist, wird ein Großteil an Zügen durch den Harburger Bahnhof, also dort auch dann in Mischung, zwar auf getrennten Gleisen teilweise, aber im Bahnhof doch in Mischung mit Fernverkehr, Nahverkehr, S-Bahn, die nun unterirdisch fährt, aber das ist ja alles in einem Knoten, ich glaube, darüber muss man sich auch noch mal mittelfristig Gedanken machen, wie man das etwas entzerren kann, denn das könnte sich wirklich zu einem Nadelöhr, Bottleneck, entwickeln, bei den in Aussicht genommenen Zugzahlen, die Frau Plambeck ja genannt hat, mittelfristig.

Vorsitzender: Frau Dräger mit einer Ergänzungsfrage.

Abg. Frau Dräger: Ja, wenn Herr Stehr jetzt direkt dazu etwas hat, ich hatte einfach einen Komplex vergessen und Herr Stehr scheint etwas zu wollen.

Vorsitzender: Direkt dazu, Herr Dr. Stehr?

Abg. Herr Dr. Stehr: Direkt zu dieser Alternativumgehung Bahnhof Harburg, es war ja einmal auch eine Strecke von Hausbruch Richtung Maschen im Gespräch, mehr oder weniger direkt. Wird dies noch weiter verfolgt oder ist das abgehakt?

Vorsitzender: Frau Plambeck?

Frau Plambeck: Meinen Sie die Version, dass es quer durch die Harburger Berge eine neue Strecke geben sollte? Das ist derzeit nicht weiter im Fokus.

Vorsitzender: So, dann Frau Dräger bitte.

Abg. Frau Dräger: Ja, was ich vergessen hatte, ich weiß, es ist immer schwierig, wenn man Nutzer nach möglichen Entgelten fragt, da haben wir auch schon interessante Antworten bekommen, aber was mich interessieren würde ist, ob Sie etwas wissen über die Kostendeckungsgrade von ähnlichen Netzen, also zum Beispiel in anderen Häfen, das wäre eine Frage an Frau Plambeck und auch in ihrem Bereich.

Vorsitzender: Bitte schön, Frau Plambeck.

Frau Plambeck: Kostendeckungsgrade anderer Häfen, also Hafenbahnen in anderen Häfen, sind mir nicht bekannt. Die DB Netz AG, die dortigen Infrastrukturkosten in Form der Trassenentgelte bewegen sich ja im Bereich der Betriebskosten und, wie soll ich sagen, schrammen so an der Kostendeckung vorbei, für die Betriebskosten, nicht für die investive Seite, also sprich, für die laufende Instandhaltung, für das Stellwerkspersonal, alles, was in diese Richtung aktiv ist, aber von anderen Häfen ist mir nichts bekannt.

Abg. Frau Dräger: Faktisch 100 Prozent, wenn man jetzt Investitionen herausnimmt.

Frau Plambeck: Genau!

Herr Koch: Ja, wenn ich es ergänzen darf, natürlich weiß ich auch nicht, welche Kostendeckung andere Hafenbahnen haben. Das Einzige, was ich weiß als Eisenbahnunternehmen, wenn wir in andere Häfen hineinfahren auf die Hafenbahnanlagen, was wir dort bezahlen müssen und was wir in Hamburg bezahlen und da liegen auch heute schon Unterschiede. Ist das diplomatisch genug?

(Zwischenbemerkung Abg. Herr Kerstan: In welche Richtung denn Unterschiede?
Gelächter)

Herr Koch: Dass es Häfen gibt, wo wir weniger zahlen.

(Heiterkeit, Zwischenrufe)

Vorsitzender: Die Häfen sind aber auch nicht so schön wie der Hamburger Hafen. Und jetzt hat Frau Cords das Wort.

Abg. Frau Cords: Zu vielen Fragen, wo es schon Antworten gegeben hat, habe ich doch noch eine Nachfrage. Sie haben zu Anfang beide ja ganz plastisch geschildert, beide, wo Ihre Juckepunkte sind, also das Ein- und Ausschleusen, Hafenbahnnetz in das DB-Netz und so weiter, dass es da also Verspätungen gibt, Beeinträchtigungen und so weiter. Ich würde gerne wissen, können Sie in etwa einmal, ist es bei Ihnen Tagesgeschäft, Monatsgeschäft, wie teuer Ihnen diese, ich will einmal sagen, Schnittstellen beziehungsweise Reibungspunkte, wie Sie das in Ihrem Betrieb sehen, rechnen Sie das aus oder sagen Sie, das ist halt so und hoffen auf 2015, oder können Sie das beziffern? Das würde mich schon einmal interessieren.

Vorsitzender: Wer möchte? Herr Koch.

Herr Koch: Ja, natürlich, gerade im letzten Jahr, ich hatte ja geschildert, dass gerade im letzten Jahr in Hamburg, in anderen Häfen auch, aber nicht so stark wie in Hamburg, Probleme aufgetreten sind, weil eben die Mengenentwicklung doch sehr schnell vorangeht. Und wir haben es im letzten Jahr einmal ausgerechnet, was uns Verspätungen, außerplanmäßige Fahrten, uns gekostet haben, einfach durch Mehrstunden von Lokführerpersonal, Wagenmeister, die vor Ort sind, aber noch warten müssen, bis sie den Zug untersuchen können und Lokführer gleich nach Hause schicken, das ist bei einem kleineren Unternehmen sicherlich etwas schwieriger, wenn der nach Hause geht und wann fährt er dann weiter, also Überstunden, die anfallen, Ähnliches. Wir haben das ausgerechnet, haben dann Ansätze unternommen, das dem Kunden weiterzubelasten. Das ist letztes Jahr nicht gelungen. Deswegen brennt mir, das sage ich ganz deutlich, dieses Thema auch unter den Nägeln, denn auf Dauer geht das nicht, denn man kann das nicht vorher schon einpreisen und sagen, na ja, wir gehen davon aus, im Schnitt ist ein Zug drei Stunden verspätet oder zwei Stunden. Ein kleiner Puffer ist natürlich drin, das ist beim Eisenbahnwesen immer so gewesen, dass das gerade im Güterverkehr nicht auf die Minute geht. Die Bahner sagen, der fährt Stunde drei oder Stunde vier, ob er dann um fünf nach vier fährt oder zehn nach vier, das spielt nicht die Rolle. Nur wenn er dann drei, vier, acht Stunden später kommt, dann entstehen natürlich Zusatzkosten, die auch Größenordnungen annehmen, die wir als Eisenbahnunternehmen auf Dauer nicht tragen können und auch nicht tragen werden.

Vorsitzender: Frau Plambeck erst noch dazu und dann Frau Cords mit einer Nachfrage.

Frau Plambeck: Wir haben keine Bewertung in der Richtung durchgeführt, ich kann Ihnen da keine Zahlen nennen.

Vorsitzender: Frau Cords.

Abg. Frau Cords: Können Sie in etwa eine Größenordnung angeben? Ich habe also auch aus den vorangehenden Protokoll, es ist ja schon einmal bei uns diskutiert worden, dass es da sozusagen wie so ein Dominoeffekt ist bis nach Süddeutschland rein, dass es auch international dann Probleme geben kann, weil Verspätungen sich auswirken. Inwieweit gibt es da Schwerpunkte in den Kosten, die sich dort ergeben oder die Sie tragen müssen?

Vorsitzender: Herr Koch.

Herr Koch: Es ist ja zum Dezember letzten Jahres ein Entgeltsystem eingeführt worden um – ich sage mal, Bonus, Malus – festzustellen, wenn Verspätungen im Eisenbahnnetz bundesweit produziert werden bei der DB Netz AG, dass jemand, der Verspätungen produziert, verantwortlich dafür ist, dafür Geld zahlen muss und wenn jemand anders verantwortlich ist und unser Zug ist verspätet, wird uns was gutgeschrieben. Das wären solche Folgen. Darum haben wir lange gekämpft, es kann nicht sein, wenn wir aus einem Hafen, Hafenbahn, schon mit Verspätung rauskommen, dass wir dann auch im gesamten Netz in Deutschland Verspätungen an DB Netz AG zahlen. Das ist aufgefangen worden, aber ich nenne Ihnen eine Größenordnung, wir

sind nun kein sehr großes Eisenbahnunternehmen, aber wir haben im letzten Jahr in Hamburg sechsstellig Mehrkosten gehabt. Das ist erheblich, deswegen betone ich noch mal, uns brennt das unter den Nägel, das effizienter zu machen unter den Eisenbahnunternehmen, aber auch durch Ertüchtigung der Infrastruktur, weil das auf Dauer nicht tragbar ist und ich kann mir nicht vorstellen, dass es anderen Eisenbahnunternehmen anders gegangen ist, egal, Frau Plambeck, ob man es berechnet oder nicht, es sind Verspätungen aufgetreten und die kosten Geld.

Vorsitzender: Ja, dazu noch mal Frau Cords?

Abg. Frau Cords: Gibt es für Sie unternehmerische Alternativen zu diesem Problem, die Sie anstellen könnten? Vielleicht müssen Sie die hier nicht laut nennen, aber was wäre denn für Sie jetzt –

Vorsitzender: Außer Lkw-Fahren, meint Frau Cords.

Herr Koch: Ich bin immer sehr offen, auch wenn es protokolliert wird, na klar, da wir allein von der Größe her nicht alles bedienen können, natürlich macht man sich dann Überlegungen, ob man nicht woanders hinfährt und da Kunden sucht, aber das ist kein aktuelles Thema für uns, wir wollen hier und Sie wissen das auch, wir haben ja auch diese Hafenumfuhren vor Jahren aufgebaut zwischen den Seehäfen, wir wollen das weitermachen, deswegen sind wir so daran interessiert, dass in diesem Bereich wirklich etwas geschieht.

Vorsitzender: Vielen Dank. Dann hat Herr Lühmann das Wort.

Abg. Herr Lühmann: Ja, danke sehr. Ich habe im Grunde zwei Fragen, die erste zu dem Thema Trassenpreise. Sie hatten ja auf die Gefahr hingewiesen, dass, wenn man die Trassenpreise anhebt, eventuell Anbieter auf die Straße zum Beispiel oder andere Verkehrsträger ausweichen. Haben Sie einmal eine Berechnung angestellt, wie hoch die Lkw-Maut sein müsste, um zu fairen Wettbewerbsbedingungen zu kommen? Also das fände ich noch einmal eine ganz spannende Information.

Die zweite Frage geht um die betrieblichen Optimierungen, die Sie angesprochen hatten, also dass man einfach früher mit den Daten überkommt und früher abstimmt miteinander, das klingt ja eigentlich alles erstmal sehr logisch und deswegen meine Frage dazu, klappt das in anderen Häfen besser als in Hamburg und wissen Sie auch, wer da die Akteure sind und warum das da besser klappt? Von wem könnte man da lernen? Vielleicht sind ja andere auch auf diesen so zwingenden Gedanken gekommen und haben ihn auch schon in die Realität umgesetzt. Und dazu nur noch eine letzte Detailfrage, was die betriebliche Optimierung angeht, ich habe einmal gehört, dass Kranen und Rangieren als unterschiedliche Verladeformen diskutiert würden und dass dieses Kranen da erhebliche Vorteile hätte. Können Sie das bestätigen und uns sagen, welche Effekte das auf die betriebliche Optimierung hätte?

Vorsitzender: Frau Plambeck, bitte.

Frau Plambeck: Ja, zum Thema, können wir von anderen Häfen lernen, was die Prozesse angeht: Das, was ich hier aus den deutschen Häfen mitnehme und das, was ich ansatzweise aus den ARA-Häfen mitbekomme, da habe ich ein ganz kleines bisschen den Eindruck, dass alle ein bisschen auf Hamburg schauen, wie wir das hier lösen, denn Hamburg hat ja nun den Nimbus eines Eisenbahnhafens schon lange gehabt und eine derartig hohe Schienendichte und eine derartige hohe Abfuhrdichte ist relativ beispiellos, also wir haben die Situation ja gerade in den ARA-Bereichen, dass die das Thema Schiene im Prinzip nicht kannten. Vergleichbar in diesem Zusammenhang ist Bremen, und Bremen hat analoge Themen, also Speckenbüttel als Stichwort. Auch dort gibt es in den Abwicklungen Probleme aufgrund begrenzter Infrastruktur. Aber noch mal, ich habe den Eindruck, es schaut alles auf Hamburg und guckt, wie wir das hier lösen.

Zum Thema Trassenpreise oder wie hoch muss die Maut sein, ich schaue immer gerne auf die Schweiz. Wir haben dort ein Mautsystem, das natürlich andere Dimensionen hat und wo es wirklich auch messbare Verlagerungseffekte gegeben hat, nur, das sind ordnungspolitische Maßnahmen, die natürlich auch gesamtwirtschaftliche Prozesse beeinflussen. Ich denke, wir werden auch über die CO₂-Diskussionen mittelfris-

tig in andere Lösungen hineinkommen, aber, wie gesagt, die Schweiz gibt da ein gutes Beispiel.

Vorsitzender: Gut. Herr Koch, möchten Sie ergänzen?

Herr Koch: Nein, ich glaube, da kann ich nichts ergänzen. Wir haben keine Berechnung angestellt, wie hoch die Maut sein müsste, also von daher kann ich da im Moment auch nichts zu sagen.

Vorsitzender: Gut, dann sehe ich erstmal keine weiteren Wortmeldungen. Dann können wir auch hier zu dem Bereich Senatsbefragung und Beschlussfassung kommen und ich frage einmal hier in die Runde, ob es zu diesem Bereich den Wunsch gibt seitens der Senatsvertreter, noch etwas zu dieser Drucksache, zu dem Verlauf der Anhörung und dessen Ergebnissen beizutragen? Herr Senator?

Herr Senator Uldall: Vielen Dank, Herr Vorsitzender, ich möchte mich auch bei Frau Plambeck und Herrn Koch für diese sehr interessanten Ausführungen bedanken und ich möchte sagen, bei allem, was hier an Notwendigkeit für Maßnahmen genannt wurde, muss man eben auch berücksichtigen, dass wir Anfang dieses Jahrzehnts eben noch eine Frequenz von 100 Zügen pro Tag hatten. Wir haben heute 200 Züge pro Tag und das zeigt doch, dass die Anpassungsmöglichkeiten oder die Entwicklung der Hafentbahn sehr beachtlich gewesen ist, was in den letzten Jahren dort vollbracht ist. Aber das reicht uns alles nicht, wir bauen den Hafen jetzt noch mal für die doppelte Kapazität aus und dann werden wir uns einstellen müssen auf 400 Züge und das war ja auch das, was Sie, Herr Koch, angesprochen haben, wir mögen bitte nicht übersehen, welche Entwicklung auf uns zukommt und dass wir unsere Planung darauf ausrichten müssen.

Punkt 2 ist, ich freue mich, dass Sie beide bestätigt haben, dass unser Ansatz, einen Masterplan aufzustellen, der richtige Weg ist und wenn alle auf den Hamburger Hafen gucken, sogar die Bremer hier gucken, was wir machen, dann sage ich mal, bestätigt das letztlich, dass wir hier mit Frontrunner sind und diese Position wollen wir in jedem Fall haben.

Das Dritte, was ich bemerken möchte, ist, Herr Vorsitzender, dass, hier habe ich Frau Plambeck einmal wörtlich zitiert, Frau Plambeck, ich hoffe, dass ich das zitieren darf. Sie haben gesagt, im Bundesverkehrswegeplan steht viel drin, aber es ist nicht finanziert. Genau diese Situation möchte ich für Hamburg vermeiden. Ich möchte nicht, dass wir jetzt einen Plan aufstellen und hinterher nicht wissen, wie wir das bezahlen sollen, sondern es muss geklärt werden, wie wir den Plan aufstellen, und es muss dann dafür gesorgt werden, dass dieser Plan auch realisiert werden kann, das heißt, dass die entsprechenden Finanzmittel da sind.

Und ein Punkt war eben noch von Herrn Koch herausgehoben worden, nämlich die Süderelbequerung oder die Kattwykbrücke, hier haben wir in der Planung alleine 125 Millionen Euro veranschlagt. Wir wissen noch nicht, wie die Trasse ist, wir wissen noch nicht, welche bauliche Lösung kommt, aber wir müssen irgendeine Position ja mal einsetzen und da haben wir gesagt, 125 Millionen Euro, das mögen dann nachher 100 Millionen Euro oder 150 Millionen Euro sein, aber es muss von irgendeiner Zahl in unseren Überlegungen ausgegangen werden, dass dort noch gewaltige sechsstelligen Beträge auf uns zukommen. Wie viel Geld dann tatsächlich benötigt wird, das wird natürlich im Einzelnen beim Parlament beantragt werden, aber das unterstreicht, wie gewaltig unsere finanziellen Anstrengungen für die Hafentbahn in den nächsten Jahren sein müssen.

Vorsitzender: Ja, vielen Dank, Herr Senator, jetzt hat Frau Dräger das Wort.

Abg. Frau Dräger: Das sind für einen Haushaltsausschuss eigentlich ungewöhnliche Worte, dass man sagt, wir wissen, es kommt, wir wissen noch nicht, was es kostet, aber wir schreiben es schon mal auf. Üblicherweise beraten wir hier gerade im Haushaltsausschuss aufgrund konkreter Angaben, aber ich kann diesen Punkt verstehen, was Sie uns damit sagen wollen. Ich sage einmal, Masterplan und die Drucksache heißt ja auch „Ertüchtigung und Weiterentwicklung der Hafentbahn“, der Masterplan war das erste Mal angekündigt für September 2006, jetzt haben wir als Nächstes ge-

hört, der Masterplan käme also zur Mitte des Jahres, wenn ich das richtig sehe, ist die rechnerische Mitte des Jahres in zehn Tagen erreicht.

(Zwischenruf: ... man fühlt es schon!)

Abg. Frau Dräger: Aber mit gefühlt ist wohl eher die Mitte des Jahres gemeint, Juli, August. Insofern warten wir schon etwas länger auf die Vorlage des Masterplans und die Hoffnung, mit der Vorlage dieser Drucksache werde der Bürgerschaft der Masterplan vorgelegt, hat sich definitiv nicht erfüllt, das haben wir in der Wirtschaftsausschusssitzung erfahren. Wenn wir den Bericht des Wirtschaftsausschusses lesen, stellen wir fest, dass wir jedes Mal, wenn wir eine konkrete Frage zu Inhalten des Masterplans gestellt haben, die Antwort bekommen haben, da sind wir bei und das wollen wir noch mit ganz vielen Menschen besprechen. Richtig ist es, mit ganz vielen Menschen zu besprechen, aber insofern ist diese Drucksache – zumindest die Worte nach dem „und“, nämlich was die Weiterentwicklung betrifft – keine ausführliche Drucksache, die darstellt, was gemacht werden soll, sondern es ist eine mehr oder weniger ausführliche Drucksache, die darstellen soll, was Sie tun wollen, um zu entscheiden, was Sie machen wollen, also das heißt, wir sind immer noch nicht an dem Stand, von dem wir eigentlich hofften, schon Ende letzten Jahres zu sein und das ist, glaube ich, etwas, was man schon berücksichtigen sollte bei dieser Drucksache. Es gibt da einen gewissen Unterschied, vor der Kenntnisnahme, die am Ende gefordert ist, können wir uns sowieso nicht drücken, denn, was vorgelegt wird, nehmen wir zur Kenntnis und was die Einzelmaßnahmen anbelangt, haben die eben noch nicht viel mit der Weiterentwicklung, aber viel mit dem Erhalten des Standes zu tun.

Ich habe eine konkrete Frage: Die Erstellung des Masterplans und auch diese Maßnahmen werden von der HPA geplant und gemacht, im Wesentlichen. Was bedeutet das personell in diesem Unternehmen? Wie viel Kapazitäten sind durch die Erstellung des Masterplans und durch die Planungen gebunden? Kommen Sie damit hin? Brauchen Sie mehr? Wie schaffen Sie das? Wie wird sich das in Zukunft entwickeln? Wir wissen, dass wir jetzt eigentlich erst im Verhältnis zu dem, was geplant sein wird, sehr kleine Teilstücke planen und beschließen. Was passiert da eigentlich, wie sieht das aus? Und wenn wir gerade bei der Personalfrage sind, ich erinnere mich so vage an das Wort Strukturanalyse und mögliche Auswirkungen derselben, da würde mich dann einmal interessieren, inwieweit diese ganze Planung Hafengebäude auch strukturell abgebildet werden soll?

Vorsitzender: Herr Senator bitte.

Herr Senator Uldall: Herr Vorsitzender, ich bitte, dass Herr Dr. Dücker die Frage nach dem Personal bei HPA beantwortet und ich möchte zu Frau Drägers erster Frage oder Bemerkung, dass der Ausschuss immer nur berät, wenn es um ganz konkrete Vorhaben geht, gerne Stellung nehmen. Natürlich kriegen Sie einen ganz normalen Haushaltsantrag, wenn wir konkret Mittel einwerben, aber wir möchten es eben dabei nicht belassen, sondern wir möchten sehr frühzeitig schon zusätzlich dem Haushaltsausschuss Informationen über Entwicklungen geben, die sich abzeichnen, also Sie kriegen nicht weniger, Frau Dräger, sondern Sie kriegen mehr von uns und ich glaube, das ist auch der richtige Ansatz, dass bei solchen weitreichenden Planungen, wie sie jetzt angepackt werden, mit gewaltigen finanziellen Mitteln, man sich eben nicht nur auf die kleinen Scheibchen beschränkt, sondern dass man dort den großen Zusammenhang herstellt und deswegen eben unsere Hafengebäude, die in einer Summe bis zu rund 500 Millionen Euro Vorhaben aufzeichnet. Zum Personal bitte ich Herrn Dr. Dücker zu antworten.

Herr Dr. Dücker: Ja, vielen Dank, das will ich gerne tun. Wir haben zurzeit eine Personalplanung in der Diskussion mit unseren Aufsichtsgremien. Der Aufsichtsratsfinanzausschuss hat in den letzten Tagen auch schon draufgeschaut. Wir müssen einmal unterscheiden zwischen dem Aufgabenfeld Instandhaltung und Instandsetzung, da haben wir erhebliche Zuwächse an Umsatz, an Finanzvolumen, die wir bewegen müssen, und wir haben zum anderen eine Situation, dass wir natürlich die Ausbau-, die Erweiterungsplanung auch vorantreiben müssen. Daneben gibt es aus der Frage Netzagentur, Umsetzung auf andere Aufgabenträger, HABIS-Beispiel oder Ähnliches, weitere Bedarfe struktureller Art, sodass wir mit dem Aufsichtsrat in den nächsten

Tagen darüber sprechen wollen, die vorhandenen, in dem Bereich tätigen, gut 40 Mitarbeiter etwa um 15, 16, 17 Leute aufzustocken. Das wollen wir diskutieren, entscheiden, und zwar soll hier mit Blick auf das zu bewegende Volumen eine Quantifizierung entschieden werden.

Vorsitzender: Dazu hat Frau Dräger jetzt eine Nachfrage.

Abg. Frau Dräger: Nachfrage: Heißt das neues Personal, das zusätzlich der HPA zur Verfügung gestellt wird, oder heißt das Aufstockung innerhalb des bisherigen Personalbudgets der HPA, das heißt Verlagerung auf den Bereich Hafensbahn?

Vorsitzender: Herr Senator.

Herr Senator Uldall: Ich bitte Dr. Dücker zu antworten.

Herr Dr. Dücker: Wir haben ja jetzt in der HPA ein Finanzierungssystem, dass wir in den Investitionen auch die Personalbedarfe abgebildet haben. Das heißt, mit der Entscheidung zu den Investitionen wird gleichzeitig auch die Personalquote, die für die Investitionen eingesetzt werden wird, mit entschieden, sodass ich sagen kann, für die Zeit der Umsetzung dieser Maßnahmen werden wir entsprechend überwiegend temporär Einstellungen neuen Personals vornehmen, das das bewegen soll. Wir haben zusätzlichen Umsatz zu bewältigen und das ist die Aufgabe.

Abg. Frau Dräger: Noch einmal direkt dazu.

Vorsitzender: Gut, dazu.

Abg. Frau Dräger: Direkt dazu, das würde mich dann schon interessieren, denn wir beschließen ja nur eine Investition heute oder, das heißt, einen Bereich Investition. Wie hoch ist denn die Personalquote an dem, was wir heute beschließen? Sind nur für diese Maßnahmen, die wir heute beschließen, diese 16 zusätzlichen Mitarbeiter gemeint oder wie – weil Sie eben so gesagt haben, wird ja mit beschlossen, eine Quote, wir beschließen nur über einen bestimmten Teil, was ist mit dabei? Sind das die 16, und wenn ja, wie viel Prozent macht das aus?

Vorsitzender: Herr Senator?

Herr Senator Uldall: Herr Dr. Dücker.

Herr Dr. Dücker: Ich will noch mal versuchen, ich habe gesagt, 40, 41, glaube ich, sind es genau, Mitarbeiter, die wir zurzeit in dem Bereich tätig haben. Wir brauchen etwa für Instandhaltung und Erweiterungsinvestition temporär 13 neue Mitarbeiter und wir haben für die Strukturveränderungen HABIS und Ähnliches zweimal drei neue Mitarbeiter noch in der Planung, sodass Sie in der Summe 13 plus drei plus drei haben.

(Zwischenbemerkungen)

Vorsitzender: Frau Dräger, fragen Sie doch noch mal nach.

Abg. Frau Dräger: Einmal noch. Auf diese Drucksache bezogen beschließen wir heute Haushaltsplanveränderungen für diese Investitionen in einem bestimmten Umfang. Sie haben gesagt, mit den Investitionen wird ja immer die Personalquote mit beschlossen. Jetzt möchte ich wissen, von dem, wofür ich nachher meinen Finger heben soll, wie viel Geld wird davon für Personal ausgegeben?

Vorsitzender: Herr Senator, kann man das aufgliedern?

Herr Senator Uldall: Ja, das kann man sicherlich, Herr Vorsitzender, ich weiß nicht, ob wir diese Zahl jetzt im Moment griffbereit haben, sonst würden wir die gerne zu Protokoll geben.

Vorsitzender: Ich würde einfach die Empfehlung abgeben, ob wir an dieser Stelle noch mal vertiefen können, weil wir ja heute eine Beschlussfassung über die Drucksache haben. Vielleicht kann man das an der Stelle jetzt gleich noch einmal erklären, dann sind wir à jour. Herr Senator.

Herr Senator Uldall: Herr Dr. Dücker wird das sagen.

Herr Dr. Dücker: Die zurzeit beschlossenen Aktivitäten, die im Zusammenhang mit der Plafondbildung und den Maßnahmen zu Bahnhof Hohe Schaar anstehen, sind Größenordnung drei Leute, die wir da zusätzlich einsetzen werden. Sie müssen aber bitte auch erkennen, wir sind ja dabei, vor dem Hintergrund der Zeitschiene die anderen Projekte vorzubereiten, sodass wir in der Vorplanungsphase für diese großen Projekte Süderelbe stehen. Wenn Sie den Abschnitt in der Drucksache anschauen, was da für Kommunikationsprozesse vorgesehen sind, was wir dort für Vorbereitungen leisten, gehen wir davon aus, dass wir aufbauend auf dem Plafondtitel, der die Vorplanung betreibt, natürlich auch gewisse Kapazitäten realisieren müssen und über die müssen wir uns HPA-intern mit unseren Aufsichtsgremien unterhalten, um sie dann auch tatsächlich zeitgerecht, so, wie es in der Drucksache steht, zur Entscheidung zu bringen.

Vorsitzender: Dann hat Herr Kerstan jetzt das Wort.

Abg. Herr Kerstan: Das ist nett, danke, Herr Vorsitzender. Ich hätte eine Frage. Erstmals, in Ihrer Drucksache schreiben Sie ja ganz am Anfang auf Seite 2, insgesamt brauchen Sie so 500 Millionen Euro für alles, was Sie da so planen. Da hätte ich erstmal ein paar Fragen zu, weil ich finde, das ist ja eine ordentliche Summe und letztendlich sind dann aber Ihre Angaben sehr ungenau. Erstmals die erste Frage: Heißt das, diese 500 Millionen Euro sind noch nicht in der mittelfristigen Finanzplanung? Das wäre die erste Frage.

Dann zweitens, sind denn jetzt alle Maßnahmen, über die jetzt hier im Masterplan geredet wird, den wir ja nicht kennen, also, alles, was da kommt, ist das dann in diesen 500 Millionen Euro mit drin, oder kommt dann zu den 500 Millionen Euro bei Vorlage des Masterplans noch etwas anderes dazu? Das wäre das Zweite, was ich ganz gerne gewusst hätte. Unter anderem, ist denn jetzt da diese eben angesprochene Kattwyk- oder Süderelbebrücke mit bei oder nicht? Also das, finde ich, ist alles relativ unklar, muss ich sagen, da hätte ich ganz gern eine Antwort. Dann zweitens hätte ich einmal eine Frage zu Seite 5, und zwar in der Mitte der rechten Spalte bei Titel 7350.891.14, Modernisierung der Hafensbahn. Diesen ganzen Absatz, muss ich sagen, finde ich ein bisschen kryptisch. Sie haben sich gesagt, gegenüber der bisherigen Liquiditätsplanung hat sich eine flexible Haushaltsmasse ergeben, weil bisher höhere Kassenmittelabläufe zu verzeichnen waren, die durch Inanspruchnahme der Deckungsfähigkeit bereitgestellt wurden. Ich muss Ihnen ganz ehrlich sagen, ich verstehe überhaupt nicht, was Sie da sagen. Können Sie mir das einmal erläutern? Und der dritte Punkt ist, was mich bei dieser Drucksache richtig ärgert, muss ich Ihnen ganz ehrlich sagen, diese ganzen Zahlen, die Sie uns jetzt hier vorlegen im Fließtext, wenn ich die zusammenrechne und hinten in Ihre Tabellen gucke, dann kommt das vorne und hinten nicht hin. Also entweder fehlen dann einmal 10 Millionen Euro oder wenn man das dazurechnet, sind da wieder auf einmal 10 Millionen Euro zusätzlich, also ich muss sagen, ich kann das nicht im Geringsten nachvollziehen, was Sie uns da vorrechnen, und diese Tabellen sind dann auch schon wieder relativ merkwürdig. Also letztendlich geht es ja darum, dass Sie hier Haushaltstitel umschichten und 5 Millionen Euro zusätzlich dort reinbringen –

(Zwischenruf: Sechseinhalb sogar!)

Abg. Herr Kerstan: Oder sechseinhalb. Das entnehme ich aus Ihren Tabellen und wenn ich dann anfangs, hier im Text durchzurechnen, also auf Seite 4 bis 5, dann bin ich schon bei 45 Millionen Euro und nicht mehr bei den 31 Millionen Euro bis 34 Millionen Euro, die in der Tabelle sind. Also, ich verstehe das Ganze nicht, können Sie mir das noch mal erläutern, den Zusammenhang zwischen den Zahlen aus dem Text mit den Tabellen, die Sie uns geben?

Vorsitzender: Herr Senator bitte.

Herr Senator Uldall: Wir hatten bei den Ausschussberatungen in den letzten Sitzungen bereits eine Übersicht über das Investitionsvolumen bis 2015 gegeben und in dieser Tabelle ist auch eine Angabe enthalten, wie viel für die Hafensbahn investiert wird. Die Summe der Investitionen für die Hafensbahn bis 2015 beträgt 494 Millionen Euro. In dieser Summe sind sowohl Positionen enthalten, die bereits im Haushalt anfinanziert sind oder in der mittelfristigen Finanzplanung enthalten sind, wie auch solche

Vorhaben, die noch neu sind. Zum Ausbau der Verkehrsinfrastruktur Predöhlkai, Burchardkai, Petroleumhafen sind 133 Millionen Euro veranschlagt, hiervor sind bisher im Haushalt 22 oder 21 Millionen Euro enthalten. Es sind dann 111 Millionen Euro noch nicht finanziert und müssen weiterhin finanziert werden. Ich möchte nicht alle einzelnen Positionen aufzählen, möchte aber noch sagen, für Instandhaltung und Modernisierung Hafensbahn sind insgesamt 195 Millionen Euro benötigt, davon sind im Haushalt bereits 137 Millionen Euro veranschlagt, das heißt, 57 Millionen Euro oder nach Rundung 58 Millionen Euro sind noch nicht enthalten. Eine große Position, die Sie besonders angesprochen haben, ist die Hafensbahnbrücke Süderelbe. Hierfür veranschlagen wir eine Summe von 125 Millionen Euro, die aber bisher überhaupt noch nicht finanziert und veranschlagt ist, hier verweise ich auf das, was ich gegenüber Frau Dräger eben erklärt habe.

Vorsitzender: Dann hat Frau Cords jetzt das Wort.

Abg. Frau Cords: Ich habe eine Frage zu Instandsetzungsmaßnahmen im Einzelnen, das ist auf Seite 4 der Punkt 6.3. Grundinstandsetzung Abzweig Hausbrauch, ist einigen von Ihnen in der Behörde ja bekannt, da schreiben Sie, dass Sie dort das machen müssen, Sie müssen das erneuern, und dann steht da in Klammern, dass Sie das mit 2,7 Millionen Euro finanzieren wollen, aber ohne Lärmschutzmaßnahmen. Nun weiß ich, dass da ja auch Gespräche geführt worden sind und den Personen gesagt worden ist, wir kennen Euer Problem und wir erkennen es auch an. Wenn Sie hier sagen, Sie finanzieren die Maßnahme dort ohne Lärmschutzmaßnahmen, wenn die Leute das lesen, und ich werde ihnen das natürlich zu lesen geben, dann fühlen die sich jetzt wieder ver- und Punkt, Punkt, Punkt. Und ich denke, woraus wollen Sie das finanzieren, das ist doch eine Sache, dass Sie dort auch finanzieren, aus diesem Punkt mit finanzieren müssen. Können Sie einmal dazu etwas sagen?

Vorsitzender: Herr Senator.

Herr Senator Uldall: Hierauf antwortet Herr Dr. Dücker.

Herr Dr. Dücker: Ich gebe zu, das ist ein bisschen missverständlich aufgeschrieben. Was selbstverständlich ist, dass für den zweigleisigen Ausbau an der Stelle der Lärmschutz natürlich gemacht wird. Wir müssen ja eine Umweltverträglichkeitsbetrachtung an der Stelle anstellen und in dem Zusammenhang kommt auch der Lärm auf die Tagesordnung und das wird in der Maßnahme selbst natürlich zu Lärmschutzmaßnahmen führen. Dieser Hinweis, der ist in dem Eindruck, glaube ich, seinerzeit in die Drucksache hineingeraten, weil der Gedanke ja da ist, da umfänglicher noch die Lärmschutz zu diskutieren, ob man durch zusätzliche Maßnahmen auch zusätzlichen Lärmschutz erzeugen kann und das, was dies Signal sein sollte, dass wir über diese Baumaßnahme hinausgehenden Lärmschutz mit dieser Drucksache nicht meinen.

Vorsitzender: Dazu hat Frau Cords eine Nachfrage.

Abg. Frau Cords: Darf ich dann zu Protokoll und zur Klarheit noch mal von Ihnen hören, dass Sie dort auch Lärmschutzmaßnahmen parallel zu den Ausbaumaßnahmen vornehmen werden und dass die Menschen sich darauf verlassen können, dass Sie wollen das ja schon in 2008 alles beginnen lassen, dass das dort passiert?

Vorsitzender: Ja, das ist doch ein guter Hinweis von Frau Cords, dann können wir vielleicht eine kleine Protokollnotiz erhalten, welche Lärmschutzmaßnahmen im Rahmen dieser ersten Baumaßnahmen dann auch tatsächlich umgesetzt werden.

Herr Dr. Dücker: Wir müssen ein Planfeststellungsverfahren machen und in dem Planfeststellungsverfahren werden diese Lärmschutzaspekte sozusagen finalisiert.

Herr Senator Uldall: Also wir liefern natürlich eine Protokollerklärung und erwarten nicht, dass jeder Abgeordnete dann nachher die Unterlagen des Planfeststellungsverfahrens auch noch durchstudiert.

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter gaben zu Protokoll:

Behörde für Wirtschaft und Arbeit

27. Juni 2007

Erklärung zu Protokoll

zur Sitzung des Haushaltsausschuss am 21. Juni 2007

zu

TOP 1 Drs. 18/6208 Ertüchtigung und Weiterentwicklung der Hafentunnel

Im Zuge der Beratungen wurde u. a. das Vorhaben: "Grundinstandsetzung Abzweig Hausbruch" erörtert (vgl. Ziff. 6.3 der Drucksache 18/6208). Zur Frage, ob und in welchem Umfang Lärmschutzmaßnahmen vorgesehen sind, gibt die Hamburg Port Authority zu Protokoll:

„Das Vorhaben "Grundinstandsetzung Abzweig Hausbruch" stellt eine wesentliche Umgestaltung von Bahnanlagen dar, bei der grundsätzlich auch Lärmschutzmaßnahmen zu berücksichtigen sind. Vor Baubeginn ist ein eisenbahnrechtliches Planfeststellungsverfahren erforderlich. Die Planfeststellungsbehörde wird dabei auch die Anforderungen für den Lärmschutz festlegen.

Zurzeit laufen bei der Hamburg Port Authority zusammen mit der DB Netz AG die Planungsarbeiten. In welchem Umfang Lärmschutzmaßnahmen erforderlich sind, wird von der Planfeststellungsbehörde durch entsprechende Auflagen festgelegt. Weitere Einzelheiten können erst nach Abschluss des Genehmigungsverfahrens benannt werden.“

Vorsitzender: Gut, dann sind wir in der Sache einig und es gibt eine weitere Wortmeldung, nämlich Herr Lühmann.

Abg. Herr Lühmann: Ja, vielen Dank, ich habe doch auch noch mal ein paar konkrete Fragen über das, was heute beschlossen werden soll. Wir haben hier in dem Text ja als Einzelmaßnahme Hohe Schaar mit 32 Millionen Euro beschrieben und im Petitionum steht dann auch, wir sollen diese 32 Millionen Euro jetzt bitte schön beschließen. Und dann werden noch diverse andere Maßnahmen mit verschiedenen Summen eingepreist. Dafür werden, wenn ich das richtig verstanden habe, im Haushalt Mittel umgeschichtet, die in der Summe 21 Millionen Euro Kassenmittel für beide Jahre machen und noch mal 7,7 Millionen Euro Verpflichtungsermächtigungen. Das macht bestenfalls 28,7 Millionen Euro, wenn ich Kassenmittel und Verpflichtungsermächtigungen zusammenrechne, dann sind die 32 Millionen Euro eben keine komplett neue Maßnahme oder ich weiß dann aber nicht mehr, woraus Sie die restlichen Maßnahmen finanzieren wollen.

Und dann gestatten Sie mir bitte noch zwei Fragen zu den Deckungsvorschlägen, die Sie hier machen. Ich finde interessant, dass Sie sagen, wir brauchen bei der Unterbringung von Baggagegut und Trockenaufhöhung wahrscheinlich 5 Millionen Euro weniger, ich kann im Moment nicht nachvollziehen, woher das rührt, und ganz erstaunlich finde ich, dass Sie bei der Grundinstandsetzung des St.-Pauli-Elbtunnels den ursprünglichen Ansatz von 2,8 Millionen Euro um anderthalb Millionen, also mehr als die Hälfte, reduzieren können. Was hat da zu dieser enormen Kostensenkung geführt?

Vorsitzender: Herr Senator.

Herr Senator Uldall: Herr Vorsitzender, ich bitte, dass Herr Braun den ersten Teil der Frage beantwortet und die Frage zum Baggagegut und zum Elbtunnel beantwortet Herr Dr. Dücker.

Herr Braun: Herr Vorsitzender, Herr Abgeordneter, wir haben ja, das entnehmen Sie dem Übersichtsblatt 3 der Anlage 3, im Titel jetzt 7350.891.19 insgesamt für 2007 und 2008 die Summe von 36 Millionen Euro zusammen, also 23,4 Millionen Euro und 12,6

Millionen Euro. Hinzukommen die von Ihnen erwähnten Verpflichtungsermächtigungen. Das ist die Summe, die real für 2007 und 2008 jetzt zur Verfügung steht. Das kommt aus dem bestehenden Titel plus 21 Millionen Euro, die, und das ist davor aufgeführt, das war ja auch die Frage von Herrn Kerstan vorhin, in diverser Form umgeschichtet oder neu zugeordnet worden sind. Das sind die Mittel, die jetzt zur Verfügung stehen und die sind Ihnen ja dann wieder differenziert aufgelistet in der Anlage 2, in den einzelnen Maßnahmen, wie sie für 2007 und 2008 verwandt werden sollen. Weitere darüber hinausgehende Finanzierungen müssen dann auch in den kommenden Haushalten selbstverständlich eingeworben werden.

Vorsitzender: Herr Dr. Dücker.

Herr Dr. Dücker: Zu dem Thema Elbtunnel, das ist ein Effekt aus dem Vorsteuerabzug, den wir realisiert haben. Er bezieht sich sozusagen auf das Gesamtprojekt, das nicht nur diese „2 Komma sowie noch Millionen“ beinhaltet, sondern eben in Stufen realisiert wird, größer als 10 Millionen Euro, ein Projekt, das in Stufen abgewickelt wird. Was wir hier anbieten ist sozusagen die Vorsteuer, die wir dank geschickter Verhandlungen realisieren können und insofern nicht mehr für den Bau benötigen. Beim Baggergut ist das so ein ähnliches Geschäft, wir sind ja als HPA mittlerweile nicht mehr in dem Haushaltssystem verankert, sondern wir haben eine Situation, dass wir unseren Wirtschaftsplan sozusagen nach den Leistungsbezügen aufziehen müssen, sodass wir die Zahlungen, die wir im Januar eines Jahres leisten, in der Regel noch aus Leistungen sozusagen von dem Vorjahr, aus dem Dezember, finanzieren. Wir hatten Sorge, dass wir da zu Blocks kommen und insofern hatten wir mit der BWA ein Agreement, hierfür Vorsorge zu treffen und aus dieser Vorsorge stammen diese Mittel, die wir nicht in dem Umfang benötigt haben, wie wir das ursprünglich gedacht haben.

Vorsitzender: Herr Lühmann hat dazu eine Nachfrage. Bitte.

Abg. Herr Lühmann: Vielen Dank, Herr Niedmers. Ich habe das jetzt so verstanden, wenn ich die Anlage 2 ansehe, dann sind da Kosten für 2007 und 2008 in Höhe von 36,05 Millionen Euro aufgeführt und die finde ich dann auch als Kassenmittel über 2007 und 2008 wieder. Insofern ist das alles zur Deckung gebracht. Das Problem ist nur, dass bei der Grundinstandsetzung Hohe Schaar, die als solche Maßnahme der Hohen Schaar direkt zugeordnet ist, 2007 3,3 Millionen Euro und 2008 6,11 Millionen Euro, zusammen also rund 9,4 Millionen Euro aufgelistet sind, also die 32 Millionen Euro werden dann in der mittelfristigen Finanzplanung über einen längeren Zeitraum notwendig. Das wäre schön, wenn das in der Drucksache nachvollziehbar drin wäre, dann würde ich nicht so viel fragen müssen. Danke schön.

Vorsitzender: Ja, diese Anmerkung nehmen wir dann so zur Kenntnis und Frau Dräger hat das Wort.

Abg. Frau Dräger: Ja, vor allen Dingen wäre das deswegen schön, weil ja das Petitum unter anderem heißt, mit dieser Vorlage ist die Maßnahme Hohe Schaar bewilligt. Bewilligen können wir finanzielle Mittel hier für 2007 und 2008 und was wir darüber hinaus genau bewilligen sollen, nach Ihrem Wunsch, denn Sie haben ja dieses Petitum so geschrieben, das bleibt weitestgehend unklar, denn so eine grundsätzliche Bewilligung, machen Sie mal, auch wenn wir so weitere finanzielle Auswirkungen hier nicht mitbeschließen, ist schon etwas gewöhnungsbedürftig.

Ich habe noch mal eine Frage, und zwar gibt es in 4. „Analyse des bestehenden Hafengebühnenetzes“ einen Verweis auf die detaillierte Analyse des Hafengebühnenetzes Anlagenkataster. Da würde ich gerne wissen, wie weit Sie damit sind, wann das abgeschlossen werden wird, wie das überhaupt realisiert wird und was da alles drin sein soll.

Vorsitzender: Herr Senator.

Herr Senator Uldall: Zum ersten Teil des Petitions wird Herr Bonz eine Erläuterung geben und zum Kataster der Hafengebühnenbahn antwortet Herr Dr. Dücker.

Herr Bonz: Herr Vorsitzender, Frau Abgeordnete, Sie haben das Thema aufgeworfen, ob Sie nur die Zahlen heute beschließen oder zustimmen können und nicht die Maßnahme bewilligen können. Ich glaube, es ist beides erforderlich aus haushaltsrechtlichen Gründen. Wir können eine Maßnahme nur dann konkret angehen, wenn sie

durchfinanziert ist, und zwar durch Kassenmittel respektive, wenn sie über einen längeren Zeitraum, als der Haushaltsplan aufgestellt ist, läuft, per Verpflichtungsermächtigung. Und um dieses Thema geht es bei der über mehrere Jahre andauernden Maßnahme Hohe Schaar, dass wir sie sowohl im Kassenmittelbereich als auch in den Verpflichtungsermächtigungen für die dann folgenden Jahre, die in der mittelfristigen Finanzplanung abgedeckt sind, durchfinanziert haben müssen. Insofern brauchen wir die Zustimmung zu der Maßnahme mit dem Finanzierungsvorschlag, damit wir haushaltsrechtlich die Maßnahme als geschlossene Einheit in Gang setzen und dann auch abschließen können, weil sie nur insgesamt als eine Maßnahme plan- und realisierbar ist.

Herr Dr. Dücker: Zum Thema Anlagenkataster, das ist ja kein Zustand, der uns sozusagen überrascht. Wir sind nur unter dem Druck der wachsenden Verkehre natürlich jetzt interessiert, die Situation noch mal exakt zu erneuern und aufzusetzen. Das Anlagenkataster soll mit seinen Aktivitäten im Laufe dieses Jahres voll abgeschlossen sein. Wir haben ja weiterhin auch angekündigt, dass wir darauf aufsetzend auch eine Fortentwicklung der Instandhaltungsplanung machen wollen. Dies ist unmittelbar zusammenhängend und baut aufeinander auf, wobei es nicht zeitlich hintereinander erfolgt, sondern sozusagen begleitend auch in die Planung der Instandhaltung hineingeht.

Vorsitzender: Frau Dräger hat noch eine Nachfrage.

Abg. Frau Dräger: Eine Nachfrage zu den Ausführungen von Herrn Bonz, was mir dann aber fehlt, ist eine Darstellung, wie sich die Kosten bei der Hohen Schaar über die Jahre entwickeln. Üblicherweise bekommen wir, wenn wir solche Maßnahmen beschließen sollen, die einen langfristigeren Planungshorizont als den aktuell laufenden Haushalt haben, eine Tabelle, in der dann drinsteht, 2007 sehen wir folgende Kassenmittel, folgende VE, 2008 folgende Kassenmittel, folgende VE, und dann für 2009, 2010, 2011 entsprechend welche Mittel dafür jeweils veranschlagt werden. Das ist, glaube ich, übliches Geschäft. Jetzt fehlt das hier komplett, sondern wir sehen nur, es sind 32 Millionen Euro, wir sehen nicht einmal in der Anlage 3, welcher Anteil der dort eingesetzten VE denn für dieses Projekt eingesetzt ist, obwohl Sie schon wissen, dass es insgesamt 32 Millionen Euro kosten wird und Sie dann auch wissen müssten, was Sie denn 2009 dafür ausgeben wollen. Diese Aufstellung fehlt ungewöhnlicherweise.

Vorsitzender: Herr Senator.

Herr Senator Uldall: Herr Bonz.

Herr Bonz: Herr Vorsitzender, Frau Dräger, diese Gesamtmaßnahme Bahnhof Hohe Schaar teilt sich auf in Einzelbereiche. Wir wissen, was die Gesamtmaßnahme kostet und für die ersten Stufen 2007, 2008 sind die Beträge hier aufgelistet und bei diesen Infrastrukturvorhaben haben wir im Haushaltsplan 2007 und 2008 auch in den Erläuterungen, wir könnten Ihnen die Seite noch mal zu Protokoll geben, drin, dass die Restmittel für solche Infrastrukturmaßnahmen dann über den Plafond realisiert werden, weil sich aus dem heutigen Status die einzelnen Abschnitte in der Jahresplanung nicht genau konkretisieren, das ist auch Gegenstand, wenn das ausgeschrieben wird, et cetera. Nur, es gibt eine genaue Kostenschätzung über den Gesamtinvestitionsaufwand, den wir entsprechend hier in Kassenmittel und VE aufgeteilt haben.

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter gaben zu Protokoll:

Behörde für Wirtschaft und Arbeit

27. Juni 2007

Erklärung zu Protokoll

zur Sitzung des Haushaltsausschuss am 21. Juni 2007

zu

TOP 1 Drs. 18/6208 Ertüchtigung und Weiterentwicklung der Hafенbahn

Des Weiteren baten die Abgeordneten um eine Darstellung der Kosten für die Maßnahme „Hohe Schaar“ in den kommenden Jahren. Hierzu erklärt die Hamburg Port Authority zu Protokoll:

„Kassenmittelabfluss (Kosten) über die Laufzeit der Maßnahme entsprechend der Unterlage gemäß § 24 Landeshaushaltsordnung:

(in Tsd. Euro)

2007	3.300
2008	6.110
2009	20.000
2010	2.590
Gesamt	32.000“

Vorsitzender: Vielen Dank, Herr Staatsrat, Herr Lühmann.

Abg. Herr Lühmann: Ja, ich möchte nur kurz erklären, dass diese Drucksache zwei Punkte enthält, die es für uns schwierig machen. Das eine ist, es gibt einige Unklarheiten über die Mittel, wir mussten an einigen Stellen nachfragen, ich kann im Moment immer noch nicht für mich behaupten, sämtliche Vorgänge, die in dieser Drucksache beschrieben werden, wirklich nachvollziehen zu können, das ist ein Problem. Das zweite Problem ist, es wird mehrfach auf diesen Masterplan verwiesen, der uns nicht vorliegt, den wir nicht kennen, von dem wir einiges ahnen können, aber den wir nicht wirklich beurteilen können und insofern ist es uns heute unmöglich, dieser Drucksache und diesen Maßnahmen zuzustimmen. Wir erkennen aber an, dass es sich hier um langfristige Maßnahmen handelt und wir alle letzten Endes dieses Ziel verfolgen, die Hafенbahn zu stärken. Da werden wir jetzt von unserer Seite her uns zu dieser Drucksache enthalten.

Vorsitzender: Als letzte Wortmeldung liegt mir die von Herrn Kruse vor.

Abg. Herr Kruse: Also wir sehen ja, dass wir im Ziel sowieso nicht auseinander sind, wir sind sicherlich in gewissen Deutungsdingen etwas auseinander. Das, was für Sie etwas vage ist, ist für uns eine, ich sage jetzt mal, vorausseilende Transparenz, wir begrüßen das ausdrücklich. Ich finde den Ansatz vollkommen richtig gewählt, uns hier nicht scheinbarweise etwas zu präsentieren, sondern auch gleichzeitig den Gesamtüberblick und die Maßnahme darzustellen, was insgesamt erforderlich wird. Da gibt es natürlich immer, wenn man perspektivisch recht weit nach vorne guckt, einen Bereich, wo die Detailschärfe abnimmt. Daher finden wir diese Gesamtübersicht gut und die CDU-Fraktion wird dieser Sache zustimmen.

Vorsitzender: Dann hat Frau Dräger das Wort jetzt.

Abg. Frau Dräger: Nachdem wir reihum für die Fraktionen sprechen, muss ich sagen, dass auch wir mit dieser Drucksache ausgesprochen unzufrieden sind, und zwar nicht wegen der Maßnahmen, die darin beschrieben sind, sondern deswegen, weil es seit einem dreiviertel Jahr eine Ankündigung zu einer Vorlage eines Masterplans gibt und dieses nicht erfolgt ist. Ich teile aber auch die Einschätzung der Experten, die gesagt haben, es ist dringend notwendig, dass diese Maßnahmen ergriffen werden, und deswegen werden wir den Mitteln zustimmen, wir stimmen auch grundsätzlich der Maßnahme Hohe Schaar zu, aber diese Drucksache hat Darstellungsmängel und sie ist, wenn man insbesondere auch das Protokoll des Wirtschaftsausschusses sieht, eine

Übung im Konjunktiv. Das ist bedauerlich und, ich sage mal für meine Fraktion, wir erwarten, dass die Mitte des Jahres auch spätestens im August dann nach der Sommerpause erreicht ist und wir dann entsprechend mit dem Masterplan, den wir schon lange versprochen bekommen haben, versorgt werden. Wir können, ich weiß, keine Zustimmung zurücknehmen, wenn das nicht erfolgt, das werden wir natürlich auch nicht tun, aber ich möchte es hier für uns noch einmal sehr deutlich sagen, wir sind nicht zufrieden mit der schleppenden Abarbeitung dieses Masterplanes, weil wir den Eindruck haben, dass immer wieder versprochen wird, er kommt. Im Gegensatz zur Annahme von Herrn Kruse gibt es nämlich immer wieder ein Scheibchen, weil man merkt, diese Maßnahme muss man jetzt machen und man eigentlich mit dem Plan noch nicht fertig ist, deswegen legt man wieder etwas vor und macht dann eine Projektbeschreibung dessen, was noch zu tun ist, aber eigentlich war die Vorstellung eine andere. Ich sage aber für meine Fraktion, weil wir die Maßnahme richtig finden und weil wir uns der Kenntnisnahme sowieso nicht entziehen können, stimmen wir dann zu.

Vorsitzender: Ja, vielen Dank. Wir kommen nun zur Beschlussfassung. Ihnen allen liegt die Erklärung zu Protokoll für die Sitzung des Haushaltsausschusses am heutigen Tage vor hinsichtlich der Änderungen (Anlage 2), die in der Drucksache 18/6208 seitens der Verfasser vorzunehmen sind und wir haben also alle von den in Ziffer 1 und Ziffer 2 dort aufgeführten Änderungen Kenntnis genommen und wer dem Petitum der so geänderten Drucksache als Beschlussempfehlung an die Hamburgische Bürgerschaft jetzt seine Zustimmung erteilen möchte, den bitte ich um das Handzeichen, die Gegenprobe, Enthaltungen? Dann haben wir einstimmig so als Empfehlung an die Hamburgische Bürgerschaft beschlossen.

(Zwischenbemerkung: Drei Enthaltungen!)

Vorsitzender: Ja, klar, aber es ist trotzdem nach wie vor einstimmig, das ändert nichts an unserer Empfehlung an die Hamburgische Bürgerschaft. Bei dieser Gelegenheit möchte ich ganz herzlich Frau Plambeck und Herrn Koch danken, dass sie heute als Auskunftspersonen bei uns waren. Sie haben unsere Beratung mit Sicherheit durch Ihre Statements bereichert.

III. Ausschussempfehlung

Der Haushaltsausschuss empfiehlt der Bürgerschaft einstimmig bei Enthaltung der GAL-Abgeordneten, das Petitum aus der Drucksache 18/6208 mit folgenden Änderungen anzunehmen:

1.

In der Drucksache 18/6208 „Ertüchtigung und Weiterentwicklung der Hafentbahn“ wurden im Abschnitt 6.4 „Finanzierung der erforderlichen Instandsetzungsmaßnahmen 2007/2008“ (Seite 5, Spalte 2, Absatz 4) versehentlich die bisherigen Kassenmittel bei dem Titel 7350.891.30 „Maßnahmen der Hafentbahn“ mit 4,0 Mio. Euro angegeben.

Die bisherigen Kassenmittel betragen tatsächlich 4,5 Mio. Euro. Diese Summe ist in der Anlage 3 (Spalten 5 und 11) korrekt angegeben.

2.

In der Anlage 3 zur Drucksache ist in der Zeile „Grundinstandsetzung St. Pauli Elbtunnel, 3. - 5. Bauabschnitt“ (Titel 7350.891.17) folgender Übertragungsfehler aufgetreten:

Irrtümlich wurde in der Spalte „Bisheriger Ansatz 2008“ (Spalte 11) die Summe 2.842 Tsd. Euro angegeben.

Gemäß Haushaltsplan 2007/2008 beträgt der Ansatz 2008 aber 1.800 Tsd. Euro.

Dieser soll um 1.500 Tsd. Euro herabgesetzt werden, woraus sich ein neuer Ansatz 2008 in Höhe von 300 Tsd. Euro (Spalte 10) ergibt.

Gesine Dräger, Berichterstatterin

Zweckbestimmung (zum Teil gekürzt)	Finanzstelle (Top Fistel)	Finanzposition	2007						2008						Bemerkungen						
			Beträge in Tsd.EUR									Beträge in Tsd.EUR									
			Neuer Ansatz 2007	Bisheriger Ansatz 2007	Sp. 4 - Sp. 5 mehr (k. Vorz.) weniger (-)	Neue VE 2007	Bisherige VE 2007	Sp. 7 - Sp.8 mehr (k. Vorz.) weniger (-)	Neuer Ansatz 2008	Bisheriger Ansatz 2008	Sp. 10 - Sp. 11 mehr (k. Vorz.) weniger (-)	Neue VE 2008	Bisherige VE 2008	Sp. 13 - Sp.14 mehr (k. Vorz.) weniger (-)							
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16						
7: Behörde für Wirtschaft und Arbeit																					
Ausgaben																					
7350 Hamburg Port Authority																					
Unterbringung von Baggergut und Trockenauflösungen	70.0.00000	07.0.7350.891.02	37.356	42.356	-5.000																
Übertragbar																					
Zuwendungsanteil 100%																					
Deckungsfähig im Kapiteldeckungskreis KDK-070-7350-4																					
Modernisierung der Hafentunnel	70.0.00000	07.0.7350.891.14	14.549	24.549	-10.000																
Übertragbar																					
Zuwendungsanteil 100%																					
Deckungsfähig im Kapiteldeckungskreis KDK-070-7350-4																					
Grundinstandsetzung St. Pauli Elbtunnel, 3.-5. Bauabschnitt	70.0.00000	07.0.7350.891.17							300	1.800	-1.500										
Übertragbar																					
Zuwendungsanteil 100%																					
Deckungsfähig im Kapiteldeckungskreis KDK-070-7350-4																					
Sammeltitel für Pfandmaßnahmen: Grundinstandsetzung, Ersatz und Verbesserung der Hafentunnel	70.0.00000	07.0.7350.891.18				19.500 VE	22.000 VE	-2.500 VE				17.300 VE	20.000 VE	-2.700 VE	angepasste Zweckbestimmung						
Übertragbar																					
Zuwendungsanteil 100%																					
Einseitig deckungsfähig zugunsten 07.0.7000.791.20																					
Deckungsfähig im Kapiteldeckungskreis KDK-070-7350-4																					
Maßnahmen der Hafentunnel	70.0.00000	07.0.7350.891.19	23.440	6.440	17.000	27.500 VE	22.500 VE	5.000 VE	12.610	8.610	4.000	19.700 VE	17.000 VE	2.700 VE	Umwidmung Planfondstitel in "Maßnahmen der Hafentunnel"						
Übertragbar																					
Zuwendungsanteil 100%																					
Deckungsfähig im Kapiteldeckungskreis KDK-070-7350-4																					
Programm zur Grundinstandsetzung Bahnanlagen II	70.0.00000	07.0.7350.891.30	0	2.000	-2.000	0 VE	2.500 VE	-2.500 VE	0	2.500	-2.500										
Übertragbar																					
Zuwendungsanteil 100%																					
Deckungsfähig im Kapiteldeckungskreis KDK-070-7350-4																					
Gesamtausgaben			75.345	75.345	0				12.910	12.910	0										
Gesamt-VE						47.000 VE	47.000 VE	0 VE				37.000 VE	37.000 VE	0 VE							

**BÜRGERSCHAFT
DER FREIEN UND HANSESTADT HAMBURG**

18. Wahlperiode

05.06.07

Stellungnahme

des Wirtschaftsausschusses

an den

federführenden Haushaltsausschuss

über die Drucksache

**18/6208 : Ertüchtigung und Weiterentwicklung der Hafенbahn
(Senatsantrag)**

Vorsitzende: **Gesine Dräger**

Schriftführerin: **Barbara Ahrons**

I. Vorbemerkungen

Die Drs. 18/6208 ist am 23. Mai 2007 im Vorwege gemäß Paragraf 53 Absatz 1 GO durch den Präsidenten der Bürgerschaft dem Haushaltsausschuss federführend und dem Wirtschaftsausschuss mitberatend überwiesen worden.

Der Wirtschaftsausschuss befasste sich in seiner Sitzung am 31. Mai 2007 abschließend mit der Drucksache.

II. Beratungsinhalt

Die Senatsvertreter der Behörde für Wirtschaft und Arbeit merkten einleitend an, bei der Hafенbahn handele es sich um einen wesentlichen strategischen Faktor, was die Hinterlandanbindungen des Hamburger Hafens angehe. Die ungefähr vor einem Jahr aufgetretenen kurzfristigen Schwierigkeiten bei der Hafенbahn aufgrund stark abgefahrener Gleise und Weichen hätten zu betrieblichen Einschränkungen geführt. Daher sei in einem „mehrgleisigen“ Prozess versucht worden, die dringenden kurzfristigen Maßnahmen mit dem 6 Millionen-Euro-Sofortprogramm schnellstens zu beheben, was der Hamburg Port Authority (HPA) und der Hafенbahn auch kurzfristig geglückt sei.

Bei der Hafенbahn sei auch aufgrund Jahre zurückliegender Entscheidungen ein Sanierungsstau zu konstatieren, wodurch die volle Funktionstüchtigkeit bei zunehmender Belastung der Hafенbahn durch die Zunahme des Containerumschlags in den Zu- und Ablaufverkehren nicht mehr gewährt sei. Hier seien weitere Investitionen in die Sanierung mittelfristig erforderlich. Weitere Aspekte, die in der Drucksache thematisiert seien, beträfen die Fragen, wie mittelfristig weitere Ausbaumaßnahmen gestaltet werden könnten oder wo auf eine Erweiterung verzichtet werden könne, wie die betrieblichen Rahmenbedingungen zu verbessern seien und wie das neue EU-Eisenbahnrecht langfristig in dem Gesamtsystem umgesetzt werden könne. Wesentliches Ziel der Drucksache sei jedoch, durch Umschichtung von Haushaltsmitteln zusätzliche Mittel für die Hafенbahn einzuwerben, damit die in den Jahren 2007/2008

auf tretenden zusätzlichen Investitionsbedarfe bewältigt werden könnten. Darüber hinaus sei durch den Auftrag an die HPA und die Hafenbahn beabsichtigt, neue Betreiberkonzepte zu erarbeiten, ein mittelfristiges Gesamtkonzept vorzulegen und dadurch die Wettbewerbsfähigkeit zu steigern.

Die SPD-Abgeordneten nahmen Bezug auf den Masterplan „Hafenbahn“, für dessen Vorlage als erster Stichtag ein Termin im September 2006 genannt worden sei. Als nächster Veröffentlichungstermin sei daraufhin März 2007 avisiert worden. Und nun sei schließlich die Veröffentlichung mit dieser Drucksache erfolgt, wobei sich aber die Frage stelle, ob die Ausarbeitungen der HPA in vollem Umfang Eingang in die diese gefunden hätten oder ob Bereiche existierten, in denen die HPA bereits weitere Planungen vorgenommen habe, die noch nicht vorlägen.

Die Senatsvertreter verwiesen auf die Unterpunkte zur Ziffer 8 der Drucksache, wo die unternehmerische Ausrichtung der Hafenbahn thematisiert werde, die Weiterentwicklung des Entgelt-Systems, eine neue Form der Gleisanschlusspolitik, Managementprozesse, das Thema HABIS und die Prüfung, wie zusätzliche Kapazitäten im gesamten Gleissystem sinnvoll verteilt werden könnten. Eine abgestimmte Politik zwischen den Maßnahmen, die im Bundesverkehrswegeplan bereits bewilligt seien, beispielsweise das weitere Gleis Hamburg-Hannover und die Y-Trasse, und dem Ausbau der Hafenbahn sei sinnvoll. Weitere Planungen im Zusammenhang mit dem Masterplan müssten bezüglich der Anbindung des Bahnhofs Maschen, der Hafenbahn und der Terminals angestellt werden, da hier nach einer günstigen Lösung für die Stellplatzsituation gesucht werden müsse.

Die Vertreter der HPA äußerten in Hinblick auf den Masterplan, dass dieser aus zwei Teilen bestehe. Für den hafenbezogenen Teil liege ihnen ein Entwurf vor. Für den das Hinterland in Verbindung mit dem Anschlussknotenbereich betreffenden Teil erwarteten sie die Verabschiedung eines Berichts im Laufe des nächsten Monats. Viele Akteure seien an dem Gesamtbewertungssystem beteiligt. Hier seien zunächst drei Infrastrukturbetreiber zu erwähnen: der Umschlagbetrieb, der ein kleines Stück des Gleissystems vorhalte, die HPA, die einen hafeninternen Teil des Gleissystems vorhalte, sowie DB-Netz als Hinterlandanbieter. Dazu kämen die Umschlagbetriebe als diejenigen, die den Umschlag durchführten, sowie die Benutzer der Gleise, die EVU. Die Zusammenarbeit zwischen all diesen Akteuren sei sehr gut. Nach den Sommerferien sei es möglich, die Schwachstellen im Netz des Hinterlandes zu benennen, allerdings ohne bereits Lösungen hierfür formulieren zu können. Um bis zum Jahr 2015 verlässlich planen zu können, sei eine weitere Aufarbeitung der Schwachstellen unabdingbar. Vonseiten der HPA sei man überzeugt davon, bereits zum jetzigen Zeitpunkt das richtige Konzept zu verfolgen, die richtigen Maßnahmen eingeleitet und eine realistische Einschätzung der Kosten vorgenommen zu haben. Die zusätzliche Gleisverbindung im Harburger Raum, die mit 100 Millionen Euro veranschlagt sei, und die Süderelbe-Querung müssten noch mit den Beteiligten diskutiert werden. Auch hier sei ein wesentlicher Aspekt, inwiefern es gelinge, DB-Netz in die Planungen mit einzubeziehen.

Die SPD-Abgeordneten sagten, dass eine Lösung bereits wesentlich früher als im Jahr 2015 gefunden sein müsse. Eine Erhöhung von 8 Millionen auf 12 Millionen TEU bis zum Jahr 2011 zöge enorme Herausforderungen für die Schiene nach sich. Sie äußerten die Befürchtung, dass durch die geschilderten Planungen zeitliche Engpässe bezüglich der Umsetzung eintreten könnten.

Die Senatsvertreter wiesen darauf hin, dass auf Seite 2 der Drucksache in den Spiegelstrichen die geplante Vorgehensweise beschrieben sei. In den vergangenen Monaten sei eine Analyse des bestehenden Netzes vorgenommen und hieraus die strategische Vorgehensweise entwickelt worden. Auf dieser Analyse basierten auch die Entwicklung innovativer Betriebskonzepte, die Grundinstandsetzung des Hafennetzes und die anforderungsgerechte Erweiterung der Netzkapazitäten. Bei dem letztgenannten Punkt sei neben der Zeitachse auch zu berücksichtigen, was im bestehenden Netz durch Verlängerung der Züge erreicht werden könne. Mit der Bahn müsse abgestimmt werden, ob einfache Anschlussverbindungen möglich seien, die aus dem überlasteten Hamburger DB-Netz führten, um hier Kapazitäten zu nutzen. Auch über den Bau neuer Strecken müsse nachgedacht werden. Hier könnten zeitliche Eng-

pässe aufgrund der vorgeschriebenen Genehmigungsverfahren, der Voruntersuchungen und der Bauzeit auftreten.

Sie führten aus, dass auch im DB-Netzbereich Engpässe existierten, weshalb sowohl DB-Netz als auch Railion planten, den Hinterlandverkehr und insbesondere die Ost-West-Verbindung durch kurzfristige Maßnahmen, zum Beispiel durch die Nutzung von Ausweichstrecken, zu ertüchtigen, um dort Containerzüge ins östliche Hinterland abwickeln zu können.

Sie räumten ein, dass die Zeitachse ein kritischer Punkt sei und erläuterten, dass von dem Gesamtcontaineraufkommen im Hamburger Hafen ein Drittel „local content“ sei, ein Drittel werde per Schiene in das Hinterland transportiert und ein Drittel werde insbesondere in die Ostseeregion gefeiert. Wenn die für das Jahr 2015 hochgerechneten 18 Millionen TEU in Drittel aufgeteilt würden, wären maximal 6 Millionen TEU über die Schiene zu transportieren. Gegenüber den heutigen Volumina sei dies bereits eine erhebliche Steigerung und würde über die Züge, die in den Süden und Osten führen, im bestehenden Eisenbahnnetz noch aufgefangen werden können. Die entscheidenden Engpässe befänden sich jedoch in Süddeutschland. Heute erhalte ein Zug nur dann die Freigabe, von Hamburg beispielsweise nach Österreich zu fahren, wenn sicher sei, dass er dort durchfahren könne und nicht Gleisstrecken blockiere. Dieses System sei noch nicht ausreichend ausgebaut, was durch den Bundesverkehrswegeplan nachgeholt werden solle. Bisher würden Verkehrswege isoliert betrachtet und ließen Interdependenzen unbeachtet. Hier würde gerade vom Bundesministerium Abhilfe geschaffen. Dies könne dazu führen, dass Mittel, die zurzeit noch für Autobahnprojekte gebunden seien, zugunsten von Eisenbahnprojekten umgeschichtet würden. Auf Bundesebene fänden Gespräche statt, um die Trassenplanungen umzusetzen. Beteiligt hieran seien neben Hamburg auch Bremen, Niedersachsen und Schleswig-Holstein. Sollte die Umsetzung der Y-Trasse mehr Zeit als bis zum veranschlagten Jahr 2012 in Anspruch nehmen, würden Ausweichmöglichkeiten gesucht werden. Dies seien die Rahmenbedingungen für die Ausgestaltung der Hafenbahn. Für die Hafenbahn seien neue Verbindungsschnittstellen von Richtung Süden in Richtung Osten vorrangig, also aus dem Hafenbahnstrang Burchardkai – Eurogate – Altenwerder in Richtung Berlin oder Lübeck. Ob hier ein Brückenbauwerk die richtige Lösung sei, werde zurzeit auch in Hinblick darauf untersucht, welches die schnellste Alternative sei. Die Senatsvertreter kündigten an, in diesem oder im nächsten Jahr der Bürgerschaft hiervon zu berichten.

Die SPD-Abgeordneten wiesen darauf hin, dass die Drucksache einen merkantilen und einen ideellen Aspekt enthalte. Das Entgeltsystem stelle das kritische Gegenstück zu den Investitionen dar. Es sei ausgeführt worden, dass bisher der Kostendeckungsgrad sehr niedrig gewesen sei und dass dieses geändert werden solle. Nun stelle sich die Frage, welche Instrumente hierfür zur Verfügung stünden. Sie fragten nach, ob Preisvergleiche bezüglich einer Tarifierung der Infrastruktur angestellt worden seien. Zudem wollten sie wissen, ob Wettbewerbshäfen eine eigene Hafenbahn unterhielten oder ob der dortige Landesnetzbetreiber hierfür zuständig sei. Darüber hinaus stellten sie die Frage, über wie viele Jahre eine Abschreibung der Investitionen bis zur Erreichung der Eigenfinanzierung geplant sei.

Die Vertreter der HPA antworteten, zurzeit laufe ein Auftrag, der genau diese Analytik der Tarifsituation im Vergleich zu anderen Häfen und anderen Partnern aufbereite. Dieser Auftrag bearbeite auch die Frage, wie mit einem Tarifsystem die Leistungsfähigkeit und die Ausnutzung der Infrastruktur verbessert werden könne. Die Hafengewirtschaft konfrontiere sie in diesem Zusammenhang mit der Frage, ob der Wettbewerb damit „kaputt gemacht“ werden könnte; daher müssten sie besonders darauf achten, eine entsprechende Preisentwicklung beziehungsweise Preispolitik zu betreiben.

Mittlerweile lägen ihnen Ergebnisse vor, die zeigten, dass es auch in anderen Seehäfen relativ unterfinanzierte Infrastrukturkosten gebe. Überraschend sei im Übrigen gewesen, dass in den Binnenhäfen die Situation eine ganz andere sei: Dort sei der Kostendeckungsgrad sehr viel höher.

In nächster Zeit würden sie in der Lage sein, in einer Diskussion mit den Nutzern des Hafens eine Linie zu finden, wie man stufenweise zu einer Verbesserung der Einnahmesituation kommen könne.

Die SPD-Abgeordneten begrüßten mit der HPA ein integriertes Hafendienstleistungsunternehmen zu haben, aber vor dem Hintergrund einer notwendigen Transparenz interessiere sie, ob sie zukünftig eine separate Ergebnisrechnung für den Teil „Hafenbahn“ der HPA beziehungsweise für die einzelnen Sparten, über die hier gesprochen werde, erhielten.

Die Senatsvertreter antworteten, die HPA lege einen öffentlichen Geschäftsbericht vor. Wenn aber gewünscht werde, könne nach Prüfung gegebenenfalls auch über diesen Teil gesondert berichtet werden. Sie würden zum jetzigen Zeitpunkt aber ungern zusagen, dieses in Form eines Teiles des jährlichen Geschäftsberichts zu tun. Über das Zahlensystem und wo welche Kostendeckungsgrade vorlägen, könne hier aber gern berichtet werden.

Die SPD-Abgeordneten erbaten diese Zahlen zu Protokoll.

Des Weiteren wollten sie zur Bewertung des Netzes wissen, inwieweit sich die Untersuchungen der HPA mit dem Bereich „Frequenzerhöhung“ beziehungsweise bessere Koordination und Abstandsverdichtung beschäftigt hätten und auf welchem Stand man sich damit befinde; oder sei festgestellt worden mit einer weiteren technologischen Veränderung nicht mehr viel erreichen zu können.

Die Vertreter der HPA antworteten, dass sie gerade wieder das Thema „Masterplan“ aufriefen: Die Fragen, wie eine Optimierung der Ausnutzung dieser Infrastruktur erreicht werden könne, welche Produktion auf diesem System wo getätigt werden müsse, seien Bausteine des Masterplans. Dazu gehörten auch die Fragen nach dem Zusammenspiel mit den Anlagen der Deutschen Bahn in Maschen und nach der Kommunikation der Gesamtleistungsfähigkeit zwischen den unterschiedlichen Infrastrukturbetreibern, ebenso die Frage der wirtschaftlichen Effekte auf die Umschlagbetriebe selbst. Letztere wünschten sich möglichst Planungsfreiheit für ihre Disposition, was letztlich „ungeheuer viel Infrastruktur“ bedeute. Sie seien dabei zu verabreden, mehr Ganzzüge zu fahren, und diese auch fahrplangerecht zu fahren, was auch eine entsprechende Belohnung – im umgekehrten Falle eine Bestrafung – im Tarifsysteem nach sich ziehe.

Diese Bemühungen und die Schärfung dieser Instrumente dienten dazu, eine einheitliche und möglichst leistungsfähige Infrastruktur zu erzeugen.

Ihnen sei klar geworden, dass sie zukünftig weniger Rangierleistungen im Hafen erbringen würden; dazu solle der Verkehr insgesamt mehr auf reine Züge organisiert werden. Das, was an reiner Rangiertätigkeit verbleibe, wollten sie im westlichen Hafbereich des Bahnhofs Alte Süderelbe konzentrieren und im östlichen Teil im Bahnhof Hamburg Süd. Aber mit Sicherheit werde es einen wesentlichen Rangierschwerpunkt in Hamburg Maschen geben, sodass die angestrebte Leistungsfähigkeit in Kommunikation mit der DB Netz gemeinsam in ein Betriebskonzept eingebracht werden müsse. Daher werde aktuell auch das Infrastrukturmanagement DB Konzernintern auf Netz umgesetzt, um die Kommunikation an dieser Stelle zu verbessern und zu erleichtern.

Die SPD-Abgeordneten hatten eine Frage zur Gleisanschlusspolitik, Punkt 8.3 der Drucksache. Sie interessierte, was in den letzten fünf Jahren an Gleisanschlüssen für Unternehmen gebaut worden sei und wie hoch Kosten, die auch gern zu Protokoll gegeben werden könnten, dafür gewesen seien. Daran schließe sich die Frage an, wie sich jetzt die Nutzung dieser Anschlüsse darstelle, denn nicht selten sei zu lesen, es gebe Hafenbetriebe, die diese nur in geringem Umfange nutzen.

Zum Thema „Wartezeiten von Zügen“ wollten sie wissen, ob das jetzige Entgeltsystem geradezu dazu verlocke, Züge auf den Gleisen der Hafenbahn stehen zu lassen, anstatt sie anderweitig abzustellen.

Die Vertreter der HPA referierten zur Gleisanschlusspolitik, hierzu würden gerade Überlegungen angestellt. Auch dieses Ergebnis würden sie wieder gern in einer relativ offenen Diskussion mit den Beteiligten kommunizieren. In der Vergangenheit habe jeder Grundstücksmieter im Hafen das Recht auf einen kostenlosen Gleisanschluss gehabt. In der Zukunft würden sie vermehrt im Einzelfall danach fragen, ob dieses sich lohnte und wer die Kosten trüge. Das Thema werde aber generell auch in der

Kammer und im Unternehmensverband diskutiert werden müssen, da dieses alte Grundsätze und Rechte in Frage stelle.

Auf die Frage nach dem Abstellen von Zügen auf Gleise der Hafenbahn antworteten sie, dass dies sich zum Teil so verhalte wie von den SPD-Abgeordneten beschrieben. Daher nähmen sie auch dies zum Anlass, sich über entsprechende Tarifsysteme Gedanken zu machen.

Die SPD-Abgeordneten wollten wissen, ob die Unternehmen der Hafen- und Bahntransportwirtschaft, die das EDV-System HABIS der HPA als Dispositions- und Informationssystem nutzten, dafür zahlen müssten.

Die Senatsvertreter antworteten, HABIS sei ein System, das in den Achtzigerjahren auch mit Mitteln des Bundes in der Größenordnung von ungefähr 50 Prozent exemplarisch in Hamburg mit dem Ziel implementiert worden sei, nicht nur ein Hafenbahnlogistiksystem aufzubauen, sondern insbesondere auch die Zollabwicklung zu leisten. Heute beteiligten sich die Unternehmen finanziell an diesem System.

Der Vertreter der HPA ergänzte, das HABIS-System sei neben der „harten Schiene“ und den Schwellen das Kommunikationssystem, welches für die Logistik auf der Bahn gebraucht werde. In diesem System werde es eine vollständige Information der gesamten Transportprozesse geben – zum Teil lägen diese auch schon vor. Zur Zeit werde HABIS mit Railion betrieben, sodass sie sehr daran interessiert seien, mit der Netzagentur auch entsprechende verbindliche Vereinbarungen zu haben, um noch in diesem Jahr die Umsetzung auf die Eigenverantwortung der HPA vorzunehmen. Insofern sei HABIS also der Schlüssel eines Betriebssteuerungssystems.

Ihr Ziel sei es, noch in diesem Jahr das Gesamtsystem aufzustellen und im nächsten Jahr die Tarifsituation darüber aufzusetzen. Derzeit gehe im Übrigen schrittweise der Übergang der Finanzierung von Railion auf die HPA über. Im nächsten Jahr würden sie an dieser Stelle mehr Einnahmen haben und planten, dieses System in das Gesamttarifsystem zu integrieren. Es sei nämlich wenig sinnvoll, einmal über Dateninformationen eine Tarifrage zu diskutieren und ein wenig später das gleiche zur Nutzung der harten Infrastruktur zu tun.

Die SPD-Abgeordneten fragten nach, wie das in der Drucksache erwähnte effektive Netzmanagement vor dem Hintergrund sowohl der vielen bekannten, als auch der vielen noch unbekanntem Schwachstellen gestaltet werden solle. Sie gaben ihrer Verwunderung Ausdruck, dass man trotz der unbekanntem Variablen schon einmal Geld für die Entwicklung von Software ausbebe. Daran schließe sich die Frage, wie offen dieses System zu gestalten sei.

Die Schwachstellensituation beziehe sich in der Analytik im Wesentlichen auf „Knotenpunkt“ und „Hinterland“, stellten die Vertreter der HPA klar. Die jetzt erreichte, absehbare Situation gebe ihnen zum Mindesten im Hafen die Sicherheit über ein entsprechendes Grundkonzept beziehungsweise eine Grundidee; und sie wüssten auch, in welchen Schritten sie diese Probleme lösen wollten.

Im Ausschuss bestand Einvernehmen, dem federführenden Haushaltsausschuss nur die eigenen Beratungen zur Kenntnis zu empfehlen.

III. Ausschussempfehlung

- *Der Wirtschaftsausschuss hat von den Ausführungen in der Drs. 18/6208 Kenntnis genommen;*
- *darüber hinaus bittet er den federführenden Haushaltsausschuss, von seinen Beratungen Kenntnis zu nehmen.*

Barbara Ahrons, Berichterstatterin

Behörde für Wirtschaft und Arbeit

21.06.2007

Erklärung zu Protokoll

für die Sitzung des Haushaltsausschusses am 21.06.2007

zu

TOP 1 Drs. 18/6208 „Ertüchtigung und Weiterentwicklung der Hafенbahn“

Folgende Änderungen sind vorzunehmen:

1.

In der Drucksache 18/6208 „Ertüchtigung und Weiterentwicklung der Hafенbahn“ wurden im Abschnitt 6.4 „Finanzierung der erforderlichen Instandsetzungsmaßnahmen 2007/2008“ (Seite 5, Spalte 2, Absatz 4) versehentlich die bisherigen Kassenmittel bei dem Titel 7350.891.30 „Maßnahmen der Hafенbahn“ mit 4,0 Mio. Euro angegeben.

Die bisherigen Kassenmittel betragen tatsächlich 4,5 Mio. Euro. Diese Summe ist in der Anlage 3 (Spalten 5 und 11) korrekt angegeben.

2.

In der Anlage 3 zur Drucksachen ist in der Zeile „Grundinstandsetzung St. Pauli Elbtunnel, 3. - 5. Bauabschnitt“ (Titel 7350.891.17) folgender Übertragungsfehler aufgetreten:

Irrtümlich wurde in der Spalte „Bisheriger Ansatz 2008“ (Spalte 11) die Summe 2.842 Tsd. Euro angegeben.

Gemäß Haushaltsplan 2007/2008 beträgt der Ansatz 2008 aber 1.800 Tsd. Euro.

Dieser soll um 1.500 Tsd. Euro herabgesetzt werden, woraus sich ein neuer Ansatz 2008 in Höhe von 300 Tsd. Euro (Spalte 10) ergibt.

Zweckbestimmung (zum Teil gekürzt)	Finanzstelle (Top Fistel)	Finanzposition	2007						2008						Bemerkungen	
			Beträge in Tsd.EUR						Beträge in Tsd.EUR							
			Neuer Ansatz 2007	Bisheriger Ansatz 2007	Sp. 4 - Sp. 5 mehr (k. Vorz.) weniger (-)	Neue VE 2007	Bisherige VE 2007	Sp. 7 - Sp. 8 mehr (k. Vorz.) weniger (-)	Neuer Ansatz 2008	Bisheriger Ansatz 2008	Sp. 10 - Sp. 11 mehr (k. Vorz.) weniger (-)	Neue VE 2008	Bisherige VE 2008	Sp. 13 - Sp. 14 mehr (k. Vorz.) weniger (-)		
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	
7: Behörde für Wirtschaft und Arbeit																
Ausgaben																
7350 Hamburg Port Authority																
Unterbringung von Baggergut und Trockenaufhöhungen	70.0.00000	07.0.7350.891.02	37.356	42.356	-5.000											
Übertragbar																
Zuwendungsanteil 100%																
Deckungsfähig im Kapiteldeckungskreis KDK-070-7350-4																
Modernisierung der Hafentunnel	70.0.00000	07.0.7350.891.14	14.549	24.549	-10.000											
Übertragbar																
Zuwendungsanteil 100%																
Deckungsfähig im Kapiteldeckungskreis KDK-070-7350-4																
Grundinstandsetzung St. Pauli Elbtunnel, 3.-5. Bauabschnitt	70.0.00000	07.0.7350.891.17							300	1.800	-1.500					
Übertragbar																
Zuwendungsanteil 100%																
Deckungsfähig im Kapiteldeckungskreis KDK-070-7350-4																
Sammeltitel für Plafondmaßnahmen: Grundinstandsetzung, Ersatz und Verbesserung der Hafeninfrastuktur	70.0.00000	07.0.7350.891.18				19.500 VE	22.000 VE	-2.500 VE				17.300 VE	20.000 VE	-2.700 VE		angepasste Zweckbestimmung
Übertragbar																
Zuwendungsanteil 100%																
Einseitig deckungsfähig zugunsten 07.0.7000.791.20																
Deckungsfähig im Kapiteldeckungskreis KDK-070-7350-4																
Maßnahmen der Hafentunnel	70.0.00000	07.0.7350.891.19	23.440	6.440	17.000	27.500 VE	22.500 VE	5.000 VE	12.610	8.610	4.000	19.700 VE	17.000 VE	2.700 VE		Umwidmung Planfondstitel in "Maßnahmen der Hafentunnel"
Übertragbar																
Zuwendungsanteil 100%																
Deckungsfähig im Kapiteldeckungskreis KDK-070-7350-4																
Programm zur Grundinstandsetzung Bahnanlagen II	70.0.00000	07.0.7350.891.30	0	2.000	-2.000	0 VE	2.500 VE	-2.500 VE	0	2.500	-2.500					
Übertragbar																
Zuwendungsanteil 100%																
Deckungsfähig im Kapiteldeckungskreis KDK-070-7350-4																
Gesamtausgaben			75.345	75.345	0				12.910	12.910	0					
Gesamt-VE						47.000 VE	47.000 VE	0 VE				37.000 VE	37.000 VE	0 VE		