

## **Schriftliche Kleine Anfrage**

des Abgeordneten Dr. Anjes Tjarks (GAL) vom 29.05.12

### **und Antwort des Senats**

**Betr.: Hafentwicklungsplan und Hafenfinanzierung (2)**

*Der Senat hat nach mehr als einem Jahr endlich einen Entwurf für den Hafentwicklungsplan vorgelegt. Die strategische Hafenplanung ist bis zum Jahr 2025 angelegt. „Denn angesichts langer Planungsvorläufe für Infrastrukturprojekte muss so vorausschauend wie möglich geplant werden.“ Der Entwurf für den Hafentwicklungsplan enthält aber keine Aussagen zu der entscheidenden Größe: zur Hafenfinanzierung.*

*Vor diesem Hintergrund frage ich den Senat erneut:*

Der Senat beantwortet die Fragen teilweise auf der Grundlage von Auskünften der Hamburg Port Authority (HPA) wie folgt:

1. *Wie stellt sich das Verhältnis von Hafengeld zum Gesamtumschlag im Hamburger Hafen im Vergleich zu den Häfen Rotterdam und Antwerpen dar?*

Verhältnis von Hafengeld und Umschlag in den erfragten Häfen in 2010:

	Hafengeldeinnahmen in Mio. € (gerundet)	Umschlag in Mio. Tonnen (gerundet)
Hamburg	44	121
Antwerpen	78	178
Rotterdam	275	430

Der Berechnung des Hafengeldes liegen in den einzelnen Häfen unterschiedliche Bemessungsgrößen und Relationen der Bemessungsgrößen untereinander zugrunde. Regelmäßig wird in obigen Häfen nach der Bruttoreaumzahl bemessen und teilweise auch nach umgeschlagenen Tonnen. Daneben gibt es eine Fülle weiterer Unterscheidungsmerkmale wie beispielsweise Schiffstypen, Fahrtgebiete, Verkehrsart, Anreize, Rabattarten et cetera.

Die Anlauf- beziehungsweise Verkehrsstrukturen sowie die Ausprägung und Bedeutung der einzelnen Teilmärkte sind in den einzelnen Häfen jeweils unterschiedlich, weshalb pauschale Vergleiche nur begrenzt aussagefähig sind.

2. *Wie begründen der Senat oder die zuständige Behörde das im Vergleich zu den Häfen Antwerpen und Rotterdam – am jeweiligen Gesamtumschlag gemessen – niedrige Hafengeld?*

Aus Sicht der zuständigen Behörde stellt das Hafengeld eine historisch gewachsene Größe dar, die sich über einen langen Zeitraum schrittweise entwickelt hat und in deren Ausgestaltung stets verschiedene Überlegungen eingeflossen sind. So ging es einerseits darum, Mittel für die Finanzierung der öffentlichen Aufgaben im Hafen zu generieren. Andererseits musste jedoch stets berücksichtigt werden, dass das Hafen-

geld für die Hafenkunden einen Kostenfaktor darstellt und damit die preisliche Attraktivität des Hafens beeinflusst.

Im Übrigen entwickeln sich die Hafengeldeinnahmen seit mehreren Jahren positiv (siehe Drs. 20/3890). Grundsätzlich können jedoch nur maßvolle Tarifierpassungen vorgenommen werden, die die Wettbewerbsfähigkeit des Hafens nicht gefährden.

3. *Wie setzen sich die Gesamtanlaufkosten für ein großes Containerschiff im Hafen durchschnittlich zusammen? Welchen Anteil haben jeweils das Hafengeld, die Lotsenkosten, die Schlepperkosten, die eigentlichen Umschlagskosten und gegebenenfalls andere Kosten?*

Die Anlaufkosten, die für ein Schiff im Hamburger Hafen entstehen, setzen sich im Wesentlichen aus folgenden Komponenten zusammen:

- Hafengeld
- Lotskosten
- Schlepperkosten
- Festmacherkosten
- Terminalkosten.

Davon sind der zuständigen Behörde nur das Hafengeld und die Lotskosten im Detail bekannt. Die übrigen Kosten sind das Ergebnis individueller privatrechtlicher Vertragsvereinbarungen zwischen den Reedern und den einzelnen Dienstleistern, die der Vertraulichkeit unterliegen.

Zusammensetzung der bekannten Anlaufkosten bei zwei verschiedenen großen Containerschiffen (Stand: Mai 2012):

	sogenannte alte Panamaxgröße Länge: 276,50 m, Breite: 32,20 m, Bruttoraumzahl (BRZ): 48.327, TEU: ca. 4.800	sogenannte Maxgröße Länge: 366 m, Breite: 51,20 m, BRZ 150.853, TEU: ca. 15.000
Hafengeld	10.854,24 €	24.706 €
Lotskosten	2.423 €	4.158 €

4. *Wie begründen der Senat beziehungsweise die zuständige Behörde die neue Umschlagkomponente beim Hafengeld?*

Bisher war in Hamburg regelmäßig allein die Schiffsgröße (BRZ) für die Ermittlung des Hafengeldes ausschlaggebend. Als weitere Bemessungsgröße wird ab dem 1. Juli 2012 für die überwiegenden Schiffstypen auch eine Umschlagkomponente eingeführt.

Diese variable Komponente wird voraussichtlich dazu führen, dass die HPA von umschlagsstarken Phasen profitiert. In umschlagsschwachen Jahren werden dagegen die preisliche Wettbewerbsfähigkeit des Hafens in einem schwierigeren Umfeld gestärkt und die Reeder entlastet.

5. *Welche Einnahmen erzielte die HPA in den letzten zehn Jahren*
  - a) *aus Elbtunnelentgelten,*
  - b) *aus den Gebühren der Hafenbahn,*
  - c) *aus anderen Gebühren*
  - d) *und sonstigen Quellen**pro Jahr?*

6. *Welche Erlösquellen verbergen sich hinter den Begriffen „anderen Gebühren“ und „sonstigen Quellen“ im Einzelnen?*

Übersicht über die erfragten Gebühren- und Einnahmearten \*

in Tausend Euro	2011	2010	2009	2008	2007	2006
Hafenbahn	18.382	14.542	11.652	11.211	8.567	4.107
Elbtunnelentgelt	164	178	272	356	313	283
Sonstige Gebühren	3.390	2.830	3.093	3.390	2.616	1.105

Sonstige Gebühren im Einzelnen:

nach der Hafengebührenordnung überwiegende Einnahmen						
	2011	2010	2009	2008	2007	2006
Gebühren für die was- ser- und deichrechtli- che Sondernutzung	417	432	462	435	396	388
Anlegegebühren Oberhafenamt	509	385	613	445	364	343
Verwaltungsgebühren Oberhafenamt	183	168	145	135	126	97
Die restlichen Gebühren sind im Wesentlichen für die Bearbeitung von Bauanträgen, Prüfgebühren für Statiker und diverse Sondernutzungsrechte des öffentlichen Grundes.						

\* Mit der Gründung der HPA am 1. Oktober 2005 wurde die gesamte Rechnungslegung vom kameralen System auf die kaufmännische Buchführung nach handelsrechtlichen Grundsätzen umgestellt. Die damit einhergehende veränderte Erfassung und Zuordnung von Kosten und Einnahmen macht einen aussagekräftigen Vergleich der einzelnen Jahre unmöglich. Die Daten werden daher ab dem ersten vollen Geschäftsjahr der HPA dargestellt.