

## **Schriftliche Kleine Anfrage**

des Abgeordneten Dr. Anjes Tjarks (GRÜNE) vom 01.11.12

### **und Antwort des Senats**

**Betr.: Staatsrat a.D. Gunther Bonz und seine Fehlplanungen**

*Der Präsident des Unternehmensverbands Hafen Hamburg, Gunther Bonz, wettet aktuell gegen die Hamburger Umweltverbände. Offenbar will er sie zu den Schuldigen für die Verzögerungen bei der Elbvertiefung machen. Er selbst war als Staatsrat in der Wirtschaftsbehörde maßgeblich mit der Elbvertiefung befasst und trägt eine Mitverantwortung für die mehrfach verzögerten und nun vorerst gestoppten Fehlplanungen.*

*Vor diesem Hintergrund frage ich den Senat:*

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

1. *Von wann bis wann war der Präsident des Unternehmensverbandes Gunther Bonz in welcher Funktion in der Wirtschaftsbehörde tätig?*

Herr Staatsrat a.D. Bonz war wie folgt in der Behörde für Wirtschaft und Arbeit (BWA) tätig:

- |                |   |
|----------------|---|
| ab 1993        | Referatsleiter Freihafenangelegenheiten; Abteilung Hafen und Schifffahrt, Hafendirektion; Amt für Hafen, Technologie, Luft- und Schifffahrt |
| ab 1995        | Leiter der Präsidialabteilung; Amt Allgemeine Verwaltung  |
| ab 1998        | Stabsfunktion Sonderaufgaben Koordinierungsstelle A 3XX   |
| ab 2000        | Leiter des Amtes Wirtschaft und Landwirtschaft  |
| ab August 2004 | Staatsrat der Behörde Wirtschaft und Arbeit   |

2. *Wann, wie und weshalb endete die Amtszeit von Staatsrat Bonz?*

Das Amt endete zum 31. August 2008, weil der Erste Bürgermeister der Freien und Hansestadt Hamburg (FHH) Herrn Staatsrat Bonz in den einstweiligen Ruhestand versetzte.

3. *War Herr Bonz als Staatsrat auch mit der Elbvertiefung betraut?*

*Wenn ja, von wann bis wann und welche Aufgaben zur Elbvertiefung fielen im Einzelnen in die Zuständigkeit von Staatsrat Bonz?*

Ja, von Amtsantritt bis Amtsende. In die Amtsperiode von Herrn Staatsrat Bonz fielen die Vorbereitung des Projekts, die Projektplanung, die Antragstellung und der Beginn des Planfeststellungsverfahrens.

4. *War Herr Bonz als Staatsrat auch mit der Hafenhinterlandanbindung be-  
traut?*

*Wenn ja, von wann bis wann und welche Aufgaben zur Hafenhinterland-  
anbindung fielen im Einzelnen in die Zuständigkeit von Staatsrat Bonz?  
Welche Maßnahmen wurden während seiner Amtszeit geplant und um-  
gesetzt?*

Nein. Die Zuständigkeit für Fragen der Hinterlandanbindung lag seinerzeit bei der für Verkehr zuständigen Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt (BSU), bei der alle Fragen des Verkehrs ressortierten. Bei den Hinterlandanbindungen selbst handelt es sich um Verkehrsinfrastrukturen, für die ganz überwiegend die Bundesverkehrsverwaltung zuständig ist. Soweit der Geschäftsbereich der BWA berührt wurde, war Herr Bonz als Staatsrat maßgeblich an den Drs. 18/6208 und 18/7731 beteiligt, die unter der Federführung der BWA entstanden.

5. *Welche Verfahrensschritte zur neunten Elbvertiefung fielen im Einzelnen  
in die Amtszeit von Herrn Bonz als Staatsrat?*

Siehe Antwort zu 3.

6. *In welcher Form wurden in dieser Zeit die Umweltverbände in die Pla-  
nungen zur Elbvertiefung eingebunden? Gab es Bemühungen von  
Staatsrat Bonz, Einigungen mit den Umweltverbänden zur Elbvertiefung  
zu erzielen? Konnten unter Staatsrat Bonz Einigungen über die Elbver-  
tiefung mit den Umweltverbänden erzielt werden?*

*Wenn ja, welche Einigungen konnten erzielt werden?*

*Wenn nein, warum nicht?*

In der Amtsverantwortung von Herrn Staatsrat Bonz fanden unter Leitung des hierfür vorgesehenen Moderators, Herrn Prof. Reincke, insgesamt sechs Informationsgespräche statt, in denen die Umweltverbände umfangreich in die Absichten des geplanten Fahrrinnenbaus eingebunden wurden. Persönlich nahm Herr Staatsrat Bonz an diesen Gesprächen allerdings nicht teil. Da jedoch in dieser Zeit noch nicht die Ergebnisse der Anhörung im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens bekannt waren, fehlte es an einem definierten Gegenstand, über den eine Einigung zu erzielen gewesen wäre.

7. *Wie oft mussten die Planungen für die Elbvertiefung, für die Staatsrat  
Bonz zuständig war, nachgebessert, verändert oder erläutert werden?*

In der Amtszeit von Herrn Staatsrat Bonz wurden die Ursprungsplanungen zweimal geändert.

8. *Wann sollten die Bauarbeiten für die neunte Elbvertiefung nach den Pla-  
nungen während der Amtszeit von Staatsrat Bonz beginnen?*

Im Jahr 2008 ließen die Sachstände darauf hoffen, dass das Planfeststellungsverfahren im Folgejahr würde abgeschlossen werden können. In jedem Fall sollten die Bauarbeiten so schnell wie möglich beginnen.

9. *Was waren die Ursachen für die jeweiligen Verzögerungen bis zu der  
Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichts über einen vorläufigen  
Stopp der Elbvertiefung? Bitte im Einzelnen auführen.*

Der Abschluss des Planfeststellungsverfahrens war zeitlich von folgenden Einflüssen geprägt:

- Planänderung I
- Planänderung II
- Planänderung III
- Beteiligung der EU-Kommission
- Verhandlungen mit den Nachbarländern zu deren Einvernehmen.

Die Inhalte der Planänderungen sowie des Beteiligungsverfahrens der EU-Kommission lassen sich den entsprechenden Unterlagen entnehmen, die veröffentlicht sind unter:

<http://www.fahrrinnenausbau.de/planaenderung/index.php> und

[http://www.wsd-nord.wsv.de/Planfeststellung/Planfeststellung\\_Elbe/index.html](http://www.wsd-nord.wsv.de/Planfeststellung/Planfeststellung_Elbe/index.html).

10. *Wie viele Einwendungen, die ökologische Anliegen betrafen, gab es im Planfeststellungsverfahren?*

Es gab circa 7.000 Einwendungen.

11. *Waren diese Kritikpunkte jeweils in den Planungen unter Staatsrat Bonz nicht vorgesehen gewesen?*

*Wenn nein, warum nicht?*

Die ökologischen Bedenken, die dem Ausbauprojekt entgegengebracht wurden, waren von Anfang an bekannt. Deshalb waren die Planungen von Anfang an auf eine vollständige, den gesetzlichen Anforderungen entsprechende Berücksichtigung aller Umweltbelange ausgelegt.

12. *Ist es richtig, dass Hamburgs Erster Bürgermeister Olaf Scholz 2011 in einem Schreiben an den europäischen Kommissar für Umwelt, Janez Potocnik, mitgeteilt hat, dass man sich entschieden habe, neben den der EU bereits dargelegten Ausgleichsmaßnahmen für den Eingriff in die Natur weitere Aufwertungs- und Verbesserungsmaßnahmen zugunsten des Schierlings-Wasserfenchels durchzuführen, die die Überlebensfähigkeit dieser Art nachhaltig verbessern werden? Waren diese Maßnahmen in den Planungen unter Staatsrat Bonz nicht vorgesehen gewesen?*

*Wenn nein, warum nicht?*

Nein, diese Maßnahmen waren nicht Bestandteil der Planungen zur Fahrrinnenanpassung von Unter- und Außenelbe, weil sie erklärtermaßen auch nicht der Kompensation von Folgen der Fahrrinnenanpassung dienen.

13. *Wurden die Einvernehmenserklärungen durch Schleswig-Holstein und Niedersachsen später als geplant erteilt?*

*Wenn ja, warum?*

14. *Welche Fragen haben im Hinblick auf die Einvernehmenserklärungen von Schleswig-Holstein und Niedersachsen eine Rolle gespielt? Ging es dabei auch um ökologische Fragen wie den Salzwassergehalt in der Elbe? Welche anderen Fragen haben eine Rolle gespielt? Waren diese Probleme in den Planungen unter Staatsrat Bonz nicht gesehen worden?*

*Wenn nein, warum nicht?*

Ja. Es gingen umfangreiche Gespräche und Verhandlungen dem eigentlichen Verwaltungsvorgang nach Wasserstraßengesetz (WaStrG) zur Erklärung des Ländereinvernehmens voraus.

Im Vordergrund standen Fragen der Landeskultur und der Wasserwirtschaft gemäß § 14 Absatz 3 des WaStrG. Dabei spielten wirtschaftliche Belange eine maßgebliche Rolle. Daneben erfolgte eine Abstimmung zu Nebenbestimmungen im Planfeststellungsbeschluss sowie eine Einigung über Fragen der Beweissicherung. Im Wesentlichen waren diese Belange bereits Gegenstand der Ursprungsplanung.

15. *Hatte die EU-Kommission, bevor sie ihre Stellungnahme zur Elbvertiefung abgegeben hat, Nachfragen zu ökologischen Fragen im Hinblick auf die Elbvertiefung?*

*Wenn ja, welche? Waren diese Themen in den Planungen unter Staatsrat Bonz nicht ausreichend behandelt worden?*

*Wenn nein, warum nicht?*

Die EU-Kommission stellte im Zuge des Beteiligungsverfahrens folgende Fragen (wörtliches Zitat):

- „Im Rahmen der Verträglichkeitsprüfung, laut Antrag vom 7. Dezember 2010 (Ausgeführt von Bioconsult Schuchardt & Scholle GbR Bremen), wurden für zwei Habitattypen und vier Arten erhebliche Beeinträchtigungen festgestellt. Für alle anderen in diesem Gebiet vorkommenden Arten und Lebensräume wurden Beeinträchtigungen ausgeschlossen. Die Europäische Kommission ersucht um Mitteilung samt wissenschaftlicher Begründung, warum keine Beeinträchtigung dieser Habitats und Arten zu erwarten sei.
- Die Standarddatenbögen weisen die prioritäre Art 1113 *Coregonus oxyrinchus* (Nordseeschnäpel) mit „C“ als Erhaltungsstatus aus. Aus diesem Grund ist eine Bewertung dieser Art besonders notwendig. Des Weiteren liegen der Europäischen Kommission Informationen darüber vor, dass diese Art im Bereich der Untereibe (DE 2018-331) erneut nachgewiesen werden konnte. Hinsichtlich der möglicherweise bestehenden taxonomischen Unsicherheiten bezüglich der systematischen Einordnung dieser Art, wird auf den Standpunkt der Europäischen Kommission in ihrem Schreiben an das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit vom 16. März 2011 verwiesen. Eine Begutachtung von *Coregonus oxyrinchus* ist daher notwendig, mit besonderer Berücksichtigung des Reproduktionsfensters der Art und des zeitlichen Ablaufes des Projekts. Die deutschen Behörden werden gebeten, hierzu geeignete Informationen nachzureichen.
- Aus den Unterlagen geht nicht hervor, inwieweit Auswirkungen einer eventuellen zunehmenden Verschlickung von Flachwasserbereichen und erhöhten Wellenschlag durch von größeren, für die Elbe nun durchgängigen Schiffstypen, beeinträchtigt wird. Zum Beispiel ist es nicht erkennbar, wie durch geeignete Maßnahmen das Ausspülen der Baumwurzeln von strömungsexponierten prioritären Lebensraumtyp „91E0 Auenwälder mit *Alnus glutinosa* und *Fraxinus excelsior*“ vermieden werden könnte. Die deutschen Behörden werden gebeten, hierzu geeignete Informationen nachzureichen.
- Nach der FFH-Verträglichkeitsprüfung sei davon auszugehen, dass die Arten *Alosa fallax*, *A. alosa* und *Tadorna tadorna* von der Projektausführung nicht beeinträchtigt werden, da Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen umgesetzt würden. Dabei haben wir jedoch keine Angaben gefunden, die diese Feststellung begründen. Die möglichen Auswirkungen des Projekts auf diese Arten sind zu bewerten, damit festgestellt werden, ob die Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen geeignet sind diese Auswirkungen tatsächlich auszuschließen. Die deutschen Behörden werden ersucht, die möglichen Auswirkungen des Projektes auf die Arten *Alosa fallax*, *A. alosa* und *Tadorna tadorna* darzulegen und zu erläutern, inwiefern geeignete Verminderungs- und Minderungsmaßnahmen umgesetzt werden, die diese Auswirkungen ausschließen.
- Nach der FFH-Verträglichkeitsprüfung sei davon auszugehen, dass das vorliegende Projekt keine weiteren Auswirkungen im Zusammenwirken mit anderen Projekten hätte. Der Europäischen Kommission sind jedoch weitere Projekte im direkten oder indirekten Einflussbereich des Projektgebietes bekannt. Die deutschen Behörden werden ersucht, Angaben über die möglichen kumulierenden Auswirkungen mit anderen aktuellen Projekten (etwa das geplante Kohlekraftwerk Hamburg/Moorburg) nachzuliefern.
- Die Europäische Kommission ist der Ansicht, dass die Alternativenprüfung nicht vollständig erfolgt ist, da insbesondere die Nulloption nicht vollständig bewertet wurde. Die Europäische Kommission ersucht um zusätzliche Begründung, warum die Nulloption im Zusammenhang mit einer engeren Kooperation mit anderen Häfen, wie beispielsweise Bremerhaven und den ab Sommer 2012 operationellen Tiefseehafen Jade-Weser-Port, nicht möglich ist.
- Der Leitfaden der Europäischen Kommission zur Anwendung von Artikel 6.4 der Habitatsrichtlinie vom Januar 2007 besagt im Kapitel 1.4.3 das Kompensationsmaßnahmen vor Eintritt des Schadens zu erfolgen haben. Sollte dies nicht möglich sein, sollte eine „Überkompensation“ erfolgen. Der Erfolg der Maßnahmen betref-

fend der prioritären Art 1601 Oenanthe conioides (Schierlings-Wasserfenchel), welche bei Neuansiedlung nur geringe Flächen besiedeln kann beziehungsweise eine geringere Wuchsdichte pro Quadratmeter aufweist als auf der ursprünglichen Fläche, kann auch nicht vollständig garantiert werden. Für den möglichen Fall, dass die vorgeschlagene Erweiterung des Lebensraums von dieser Art nicht entsprechend angenommen wird, würde eine Verschlechterung des bereits jetzt ungünstigen Ist-Zustandes, mangels ausreichend vorgeschlagener Reserveflächen, eintreten. Auch daher schreibt das Vorsorgeprinzip eine verstärkte Kompensation vor. Des Weiteren sind den Unterlagen nicht zu entnehmen, dass alle Punkte, die in Kapitel 1.4.4 des oben genannten Leitfadens aufgeführt sind, berücksichtigt wurden. Zum Beispiel scheint ein angemessener Finanzierungsplan sowie eine klare verbindliche Verpflichtung einer öffentlichen Behörde oder eines privaten Unternehmens, die die Durchführung der Ausgleichs- Überwachungs- und Kontrollmaßnahmen und eventuell notwendigen zusätzliche Maßnahmen garantiert, zu fehlen. Die Europäische Kommission ersucht deshalb um eine Anpassung der vorgeschlagenen Ausgleichsmaßnahmen, insbesondere für besonders betroffene Arten, wie beispielsweise Oenanthe conioides. Sie bittet ferner darum, zusätzliche Informationen, die alle in Kapitel 1.4.4 des Kommissionsleitfadens zum Artikel 6.4 FFH-Richtlinie aufgeführten Punkte abdecken, nachzureichen.“

Alle Themen waren Gegenstand der Ursprungsplanungen, erfuhren Änderungen im Zuge der Planänderungen und schließlich eine ergänzte Bewertung in einem Gutachten der Firma BIOCONSULT, veröffentlicht unter [http://www.wsd-nord.wsv.de/Planfeststellung/Planfeststellung\\_Elbe/index.html](http://www.wsd-nord.wsv.de/Planfeststellung/Planfeststellung_Elbe/index.html).

Auf die Beschwerde von Gemeinden hin, hat die EU-Kommission im Zusammenhang mit den befürchteten Auswirkungen der Fahrrinnenanpassung auf die Salinität des Elbwassers folgende weitere Fragen gestellt (wörtliches Zitat):

- „Wurden die genannten Gutachten von Manzenrieder & Partner sowie von Prof. Dr. Savenije, Universität Delft im Planfeststellungsverfahren berücksichtigt?
- Wie sind die großen Unterschiede der Modell-Prognosen hinsichtlich der veränderten Salinität zu erklären und warum wurde das BAW-Modell bevorzugt?
- Wurde eine 3-dimensionale Betrachtungsweise für die im Antrag prognostizierte Verschiebung der Brackwasserzone von 1000 – 1900 m angewandt beziehungsweise wie ist die Verlagerung der Salzgehalte für Wasseroberflächen- und Sohlennähe einzeln betrachtet zu sehen?
- Welche Aufsalzungen des Grundwassers sind aufgrund der Verschiebung der Brackwassergrenze stromaufwärts zu erwarten?“

Diese Fragen konnten ausnahmslos auf der Grundlage der vorhandenen Untersuchungen und Planungen beantwortet werden.

*16. Kam die notwendige Stellungnahme der EU-Kommission später als erwartet?*

*Wenn ja, warum?*

*Wenn nein, wann hatte man die Stellungnahme erwartet und wann sollte der Baubeginn für die Elbvertiefung sein?*

Ja. Die zuständige Behörde sieht davon ab, über die Gründe zu spekulieren.

*17. Welche Themen haben bei den Klagen gegen die Elbvertiefung vor dem Bundesverwaltungsgericht eine Rolle gespielt? Wer hat im Einzelnen geklagt? Waren diese Themen in den Planungen unter Staatsrat Bonz nicht ausreichend behandelt worden?*

*Wenn nein, warum nicht?*

Die nachfolgende Aufstellung gibt Auskunft über die einzelnen Rechtsmittel:

| <b>Az. BVerwG</b> | <b>Name<br/>des Klägers bzw. Antragstellers</b>     | <b>Beklagte<br/>(Bund oder Hamburg)</b> |
|-------------------|---|---|
| 7 A 10.12         | PRIVAT (Klage)                                      | Hamburg                                 |
| 7 A 11.12         | PRIVAT (Klage)                                      | Hamburg                                 |
| 7 A 12.12         | PRIVAT (Klage)                                      | Hamburg                                 |
| 7 A 13.12         | Jagdschutzverband u. Landesjägerschaften<br>(Klage) | Bund + Hamburg                          |
| 7 A 14.12         | Bund/NABU (Klage)                                   | Hamburg                                 |
| 7 A 15.12         | Bund/NABU (Klage)                                   | Bund                                    |
| 7 A 16.12         | City Marina GmbH (Klage)                            | Bund                                    |
| 7 A 17.12         | Stadt Cuxhaven (Klage)                              | Bund                                    |
| 7 A 18.12         | HEV Dritte Meile Alten Landes (Klage)               | Hamburg                                 |
| 7 A 19.12         | PRIVAT (Klage)                                      | Bund + Hamburg                          |
| 7 A 20.12         | PRIVAT (Klage)                                      | Hamburg                                 |
| 7 A 21.12         | Gemeinde Otterndorf (Klage)                         | Bund                                    |
| 7 A 22.12         | 53 Elb- und Küstenfischer (Klage)                   | Bund + Hamburg                          |
| 7 VR 7.12         | Bund/NABU (Eilverfahren)                            | Bund                                    |

Neben privaten Belangen werden mit den Rechtsmitteln wirtschaftliche und ökologische Interessen verfolgt. Diese Interessen waren von vornherein Gegenstand der Planungen und später auch Gegenstand der Abwägung im Planfeststellungsbeschluss.

Im Übrigen siehe Antwort zu 3.

18. *Hat Staatsrat Bonz bei den Planungen zur Elbvertiefung die europarechtlichen, verwaltungsgerichtlichen, umweltrechtlichen und verfassungsrechtlichen Verfahren realistisch eingeschätzt?*

Der Senat sieht davon ab, die Tätigkeiten von ausgeschiedenen Staatsräten zu bewerten.

19. *Mit welchen Kosten*

- a) *insgesamt und*  
b) *für die Freie und Hansestadt Hamburg*

*wurde während der Amtszeit von Staatsrat Bonz für die neunte Elbvertiefung gerechnet?*

In der Zeit von 2004 bis 2008 wurde mit Kosten in Höhe von 350,5 Millionen Euro, davon mit einem hamburgischen Anteil von 102,5 Millionen Euro gerechnet.

20. *Mit welchen Kosten für die Elbvertiefung rechnet der Senat heute?*

Nach den aktuellen Planungen beträgt der Hamburger Kostenanteil 199,1 Millionen Euro. Die Kostenplanung des Bundes ist derzeit nicht aktualisiert.

21. *Wurde während der Amtszeit von Staatsrat Bonz das Nutzen-Kosten-Verhältnis der neunten Elbvertiefung ermittelt?*

Nein. Die Ergebnisse der 2003 durchgeführten Nutzen-Kosten-Untersuchung lagen bereits im Januar 2004 vor, mithin vor Beginn der Amtszeit von Herrn Staatsrat a.D. Bonz.

22. *Hält der Senat dieses Verhältnis nach wie vor für stichhaltig?*

*Wenn ja, warum?*

*Wenn nein, von welchem Nutzen-Kosten-Verhältnis geht der Senat heute aus?*

Die Nutzen-Kosten-Untersuchung ist ein Instrument der Bundesregierung zur volkswirtschaftlichen Priorisierung von Infrastrukturmaßnahmen. Die Kostenerhöhung des Vorhabens beruht zu wesentlichen Teilen auf den allgemeinen, unter anderem durch Inflation, Energie- und Rohstoffpreiserhöhungen hervorgerufenen Preissteigerungen im Baubereich seit 2004. Den gleichen Entwicklungen unterliegen auch die entspre-

chenden monetär bewerteten Nutzenkategorien, sodass der Senat keinen Zweifel daran hegt, dass der Fahrrinnenausbau volkswirtschaftlich hochrentabel ist.

23. *Die Fahrrinnenanpassungen der Unter- und Außenelbe und der Außenweser wurden laut Bundesregierung (Deutscher Bundestag Drs. 16/3943) nach der verkehrsträgerübergreifenden Methodik des Bundesverkehrswegeplans 2003 der gleichen gesamtwirtschaftlichen Bewertung in Form einer Nutzen-Kosten-Analyse unterzogen. Die Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen haben ein Nutzen-Kosten-Verhältnis für die Unter- und Außenelbe von 4,3 ergeben. Der Hamburger Senat nennt dagegen für die beantragte Ausbauvariante im Basisszenario ein Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) von 12,0. Weiterhin wurde durchgeführt: In einer Sensitivitätsuntersuchung mit sechs veränderten Szenarien ergaben sich für das gesamte Bundesgebiet Nutzen-Kosten-Verhältnisse zwischen 13,9 und 4,3. Wie kommt es zu den unterschiedlichen Bewertungen des Nutzen-Kosten-Verhältnisses? Wann wurden die Nutzen-Kosten-Untersuchungen durchgeführt? Fielen diese Untersuchungen in die Amtszeit von Staatsrat Bonz?*

Bei den in der Frage genannten unterschiedlichen Nutzen-Kosten-Verhältnissen (NKV) handelt es sich nicht um unterschiedliche Bewertungen, sondern um unterschiedliche Szenarien, die der jeweiligen Berechnung des NKV zugrunde gelegt wurden. Ein NKV von 12,0 ergibt sich aus der Berücksichtigung einer prognostizierten Umschlagsmenge, die dem sogenannten Basisszenario entspricht. Ein NKV von 13,9 ergibt sich bei einem hohen Umschlagsszenario. Ein NKV von 4,3 ergibt sich aus einer Einbeziehung des Tiefwasserhafens in Wilhelmshaven. Im Übrigen siehe Antwort zu 21.

24. *Wie bewerten der Senat oder die zuständige Behörde die Idee, Großschiffen einen Rabatt im Hamburger Hafen zu geben und dies aus dem Hamburger Haushalt zulasten von Umweltprojekten zu finanzieren? Planen der Senat oder die zuständige Behörde, diesen Vorschlägen zu folgen?*

*Wenn nein, warum nicht?*

Die zuständige Behörde sieht derzeit keinen Anlass, das grundsätzlich wettbewerbsfähige Hafengeld zu rabattieren. Im Übrigen hat sich der Senat hiermit nicht befasst.

25. *Erhält der Unternehmensverband Hafen Hamburg finanzielle Unterstützungen durch die Freie und Hansestadt Hamburg?*

*Wenn ja, in welcher Form, in welcher Höhe und wofür?*

Nein.

26. *Gibt es Kooperationsprojekte zwischen der Freien und Hansestadt Hamburg und dem Unternehmensverband Hafen Hamburg?*

*Wenn ja, was kosten diese Projekte die Stadt Hamburg?*

Es besteht eine Kooperation zwischen dem Unternehmensverband Hafen Hamburg (UVHH) einerseits und der Freien und Hansestadt Hamburg, der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes und der Handelskammer Hamburg andererseits hinsichtlich einer gemeinsamen Kommunikationsstrategie zur Fahrrinnenanpassung von Unter- und Außenelbe. Darin verpflichtet sich die Freie und Hansestadt Hamburg zur Übernahme eines Kostenanteils von maximal 100.000 Euro, der derzeit in Höhe von circa 56.000 Euro ausgeschöpft ist. Daneben ist der UVHH Mitglied bei der sogenannten Umweltpartnerschaft, für die er die auf den UVHH entfallenden Kosten allein trägt.

27. *Gab es in den vergangenen eineinhalb Jahren gemeinsame Veranstaltungen der Freien und Hansestadt Hamburg und des Unternehmensverbands Hafen Hamburg?*

*Wenn ja, welche? Was haben sie gekostet? Wer hat sie bezahlt?*

Zusammen mit der Bürgerschaftskanzlei haben der UVHH und Hafenunternehmen einen Empfang auf der Fregatte Hamburg am 15. September 2012 veranstaltet. Alle Kosten in diesem Zusammenhang (15.000 Euro) sind vom UVHH und den Hafenunternehmen getragen worden.

*28. Gibt es vergünstigte Leistungen der Stadt für den Unternehmensverband Hafen Hamburg?*

*Wenn ja, welche? Wie hoch sind die jeweiligen Vergünstigungen?*

Nein.

*29. Ist der Unternehmensverband Hafen Hamburg als gemeinnützig anerkannt?*

Dem Senat ist eine Beantwortung der Frage nicht gestattet.

Die Feststellung der steuerlichen Gemeinnützigkeit ist ein Bestandteil des Besteuerungsverfahrens bei der jeweiligen Körperschaft. Die Ergebnisse des Besteuerungsverfahrens unterliegen jedoch dem Steuergeheimnis nach § 30 Abgabenordnung.